

**TRANSFORMASI KONSEP TATA KELOLA
PENYELENGGARAAN KEAMANAN LAUT INDONESIA:
SEBUAH TINJAUAN DARI PERSPEKTIF BADAN KEAMANAN LAUT**

***TRANSFORMING THE CONCEPT OF GOVERNANCE
ORGANIZING INDONESIA'S MARITIME SECURITY:
A REVIEW FROM THE PERSPECTIVE OF THE MARITIME SECURITY AGENCY***

Aan Kurnia¹, Wisnu Pramandita², Hutomo Putra³, & Tatang Rusata⁴

^{1,2}Badan Keamanan Laut (Bakamla)
Gedung Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia No. 56., Jl. Proklamasi, Pegangsaan, Jakarta Pusat
^{3,4}Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN)
Jl. Gatot Subroto No.10, RT.2/RW.2, Kuningan Bar., Kec. Mampang Prpt., Kota Jakarta Selatan

e-mail : tata014@brin.go.id

Diterima tanggal: 7 Juni 2023 ; diterima setelah perbaikan: 17 September 2023 ; Disetujui tanggal: 28 Desember 2023

ABSTRAK

Keamanan maritim merupakan salah satu isu keamanan yang menonjol dan perlu mendapatkan perhatian khusus. Sebagai negara kepulauan, Indonesia harus mampu mengakomodasi kepentingan internasional sehingga keamanan dan keselamatan di laut yang menjadi tuntutan masyarakat internasional dapat terpenuhi. Kepentingan nasional Indonesia sebagai negara maritim harus diturunkan menjadi kebijakan dan strategi maritim, dalam hal ini yaitu terkait dengan tata kelola penyelenggaraan keamanan laut. Saat ini, tata kelola keamanan laut di Indonesia masih menerapkan konsep multiagency single task yang masih berjalan secara parsial berdasarkan kewenangan yang dimiliki oleh masing-masing instansi terkait, termasuk Bakamla di dalamnya. Dalam skala Nasional, Bakamla dibentuk untuk mewujudkan harmonisasi dan sinergitas dalam komunikasi antar pemangku kepentingan di laut dalam upaya penegakan hukum di laut secara ideal dan holistik. Pertanyaannya, “apakah konsep dan sistem tata Kelola penyelenggaraan keamanan maritim saat ini telah berjalan dengan baik?”. Lalu, “bagaimana kosep tata Kelola penyelenggaraan keamanan maritim yang ideal dan mampu mewujudkan gagasan dan visi Pemerintah Indonesia di bidang kemaritiman secara keseluruhan?”. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Tinjauan literatur akan dilakukan untuk mengetahui aspek-aspek yang menjadi pembahasan penting dalam penelitian ini. Studi komparatif akan digunakan untuk menemukan solusi dalam upaya memecahkan masalah penelitian. Analisis SWOT juga akan digunakan untuk mengidentifikasi faktor- faktor dan strategi, memaksimalkan kekuatan dan peluang, serta meminimalkan kelemahan dan ancaman, dalam upaya menghasilkan transformasi tata Kelola penyelenggaraan keamanan laut Indonesia yang lebih baik. Selain itu, hasil penelitian ini diharapkan dapat menghasilkan rekomendasi konsep tata Kelola penyelenggaraan keamanan maritim Indonesia yang ideal dan holistik melalui perspektif Bakamla yang memiliki kewenangan dalam penegakan hukum di laut. Hasil penelitian ini juga diharapkan dapat menghasilkan konsep strategis yang bersifat adaptif dalam menghadapi potensi ancaman dan permasalahan di laut yang bersifat dinamis dan sulit untuk diprediksi. Transformasi konsep tata kelola keamanan maritim di Indonesia dihadapkan dengan aktivitas nasional yang holistic dan memerlukan pendekatan berpikir sistem triple helix dan penerapan konsep single agency multitask. Hasil dari paradigma sistem ini meliputi tata kelola keamanan maritim dan strategi pengelolaan wilayah yurisdiksi dan wilayah perairan Indonesia yang berbasis kesadaran wilayah maritim atau *Maritime Domain Awareness* (MDA) meliputi *Indonesian Maritime Information Center* (IMIC), Alur Pelayaran Tol Laut (APTL), *Seabed Sonar Surveillance* (S3), dan *Electronic Maritime Law Enforcement* (EMLE).

Kata Kunci: Bakamla, Keamanan Maritim, Tata Kelola Penyelenggaraan Keamanan Laut.

ABSTRACT

Maritime security is one of the prominent security issues that needs special attention. As an archipelagic state, Indonesia must be able to accommodate international interests so that the security and safety at sea demanded by the international community can be fulfilled. Indonesia's national interest as a maritime country must be derived

into maritime policies and strategies, in this case, related to the governance of marine security implementation. Currently, the maritime security system in Indonesia still applies the multiagency single task concept which is still running partially based on the authority possessed by each relevant agency, including Bakamla. On a national scale, Bakamla was formed to realize harmonization and synergy in communication between stakeholders at sea in efforts to enforce the law at sea in an ideal and holistic manner. The question is, "Is the concept and system of governance for implementing maritime security currently running well?". Then, "How is the concept of governance of maritime security implementation ideal and able to realize the ideas and vision of the Indonesian Government in the maritime sector as a whole?" This research uses a descriptive qualitative approach. A literature review will be conducted to find out the aspects that are important discussions in this research. Comparative studies will be used to find solutions in an effort to solve the research problem. SWOT analysis will also be used to identify factors and strategies, maximize strengths and opportunities, and minimize weaknesses and threats, in an effort to produce better governance of Indonesia's marine security administration. This research aims to provide an overview of the actual condition of Indonesia's current marine security governance, along with its challenges and problems. In addition, the results of this research are expected to produce recommendations for the ideal and holistic governance of Indonesia's maritime security through the perspective of Bakamla, which has the authority to enforce the law at sea. The results of this research are also expected to produce strategic concepts that are adaptive in dealing with potential threats and problems at sea that are dynamic and difficult to predict. The transformation of the concept of maritime security system in Indonesia is faced with holistic national activities and requires a triple helix system thinking approach and the implementation of the single agency multitask concept. The results of this system paradigm include maritime security governance and strategies for managing Indonesian jurisdictions and territorial waters based on Maritime Domain Awareness (MDA) including the Indonesian Maritime Information Center (IMIC), Maritime Toll Shipping Routes (APTL), Seabed Sonar Surveillance (S3), and Electronic Maritime Law Enforcement (EMLE).

Keywords: *Bakamla, Maritime Security, Governance of Marine Security Implementation.*

PENDAHULUAN

Keamanan maritim merupakan salah satu isu keamanan yang menonjol dan perlu mendapatkan perhatian khusus. Menonjolnya isu tersebut terkait dengan fungsi wilayah maritim yang semakin strategis kedudukannya dalam kepentingan negara-negara di dunia sehingga mendorong masing-masing negara berupaya untuk meningkatkan pengamanannya. Hal ini dikarenakan wilayah maritim merupakan urat nadi utama interaksi ekonomi global sehingga menjadi isu krusial bagi banyak negara di dunia.

Tiap negara khususnya negara kepulauan harus mampu mengakomodasi kepentingan internasional sehingga keamanan dan keselamatan di laut yang menjadi tuntutan masyarakat internasional dapat terpenuhi. Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki posisi geografis yang menguntungkan (*competitive advantage*) dibandingkan dengan Negara-negara lain, baik dalam segi geoeconomis, geopolitis dan geostrategis, sekaligus berada dalam posisi yang rentan terhadap ancaman keamanan maritim dikarenakan meningkatnya jumlah arus pelayaran yang melewati perairan Indonesia. Berdasarkan hal tersebut, perlu dilakukan transformasi konsep tata kelola penyelenggaraan keamanan laut Indonesia yang mampu adaptif dengan perkembangan lingkungan strategis global, regional, maupun Internasional, serta

dari kondisi ancaman dan isu-isu kemaritiman yang bersifat dinamis dan tidak mudah terprediksi.

A.T Mahan dalam bukunya "*The Influence of Sea Power Upon History 1660- 1783*", mengemukakan kunci untuk pembentukan bangsa yang besar melalui penguasaan laut. Secara komprehensif, dijelaskan enam karakter yang diperlukan oleh sebuah negara untuk menjadi kekuatan maritim dunia diantaranya kedudukan geografis; bangun muka bumi yang meliputi bentuk tanah dan pantai, luas wilayah, jumlah penduduk yang turun ke laut; karakter nasional (penduduk); dan karakter pemerintah (Mahan, 1890). Keenam karakter tersebut secara prinsip telah tertanam dan melekat dengan erat dalam kehidupan para suku Bangsa Nusantara dan menjadi karakteristik budaya maritim Indonesia.

Maritim adalah sebuah *Lebensraum* atau ruang hidup bangsa Nusantara yang menyatukan seluruh keberadaannya menjadi bangsa Indonesia yang hidup di negara kepulauan. Dalam konteks ruang hidup, sektor maritim harus mampu dimanfaatkan secara maksimal dengan menjaga keajaiban dari akar budaya maritim Indonesia yang telah tertanam dan terjaga dengan baik. Dengan demikian, pemberdayaan lingkungan maritim akan menjadi semakin optimal untuk kepentingan nasional dalam upaya mewujudkan tujuan nasional.

Geoffrey Till dalam kuliah umum di Universitas Indonesia (UI) tahun 2017 mengemukakan gagasannya mengenai konsep suatu negara dalam membangun kekuatan maritim dengan memaksimalkan keterpaduan seluruh unsur maritim yang dimiliki oleh suatu negara. Pandangan tersebut menegaskan bahwa dibutuhkan suatu kekuatan lain selain militer, dalam hal ini TNI Angkatan Laut (AL) di Indonesia, yang memiliki kapasitas sebagai *sea power*-nya Indonesia (Till, 2017).

Gagasan terkait lainnya seperti dikemukakan oleh Samuel P. Huntington, yang menegaskan bahwa pembangunan ekonomi dan stabilitas politik merupakan sasaran yang saling memiliki keterkaitan dan saling mendukung satu sama lain (Huntington, 2000). Stabilitas politik merupakan katalisator kondisi keamanan yang stabil. Dengan demikian, pemerintah dapat melaksanakan pembangunan nasional secara fokus dan terarah sehingga dapat mendorong percepatan pertumbuhan ekonomi yang mensejahterakan rakyat secara integral dan holistik.

Kepentingan nasional Indonesia sebagai negara maritim harus diturunkan menjadi kebijakan dan strategi maritim, dalam hal ini yaitu terkait dengan tata kelola penyelenggaraan keamanan laut. Hal ini menjadi penting dalam mewujudkan visi Pemerintah dalam mewujudkan poros maritim dunia dan visi Indonesia emas 2045. Pertanyaan yang muncul yaitu “apakah konsep dan sistem tata Kelola penyelenggaraan keamanan maritim saat ini telah berjalan dengan baik?”. Lalu, “bagaimana konsep tata Kelola penyelenggaraan keamanan maritim yang ideal dan mampu mewujudkan gagasan dan visi Pemerintah Indonesia di bidang kemaritiman secara keseluruhan?”. Kedua pertanyaan tersebut tentunya menjadi fokus dan prioritas Pemerintah dalam upayanya mewujudkan arah kebijakan dan program di bidang kemaritiman nasional.

Berbicara mengenai kedua permasalahan di atas tidak lepas dari kebijakan dan strategi kemaritiman yang didelegasikan kepada institusi Pemerintah yang merepresentasikan hal tersebut, dalam konteks penelitian ini yaitu Badan Keamanan Laut (Bakamla). Secara singkat, Bakamla merupakan Lembaga yang memiliki tugas holistik dalam konteks berpikir sistem terkait keamanan dan keselamatan di laut, sesuai peraturan dan perundangan yang ada. Berdasarkan hal tersebut, maka penulis mengemukakan gagasan tentang transformasi konsep tata Kelola penyelenggaraan keamanan laut ditinjau dari perspektif Bakamla yang memiliki tugas dan fungsi dalam penyelenggaraan keamanan laut di Indonesia.

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran kondisi aktual dari tata Kelola penyelenggaraan keamanan laut Indonesia saat ini, beserta tantangan dan permasalahannya. Selain itu, hasil penelitian ini diharapkan dapat menghasilkan rekomendasi konsep tata Kelola penyelenggaraan keamanan maritim Indonesia yang ideal dan holistik melalui perspektif Bakamla yang memiliki kewenangan dalam penegakan hukum di laut. Terlebih, hasil penelitian ini juga diharapkan dapat menghasilkan konsep strategis yang bersifat adaptif dalam menghadapi potensi ancaman dan permasalahan di laut yang bersifat dinamis dan sulit untuk diprediksi.

BAHAN DAN METODE

Penelitian ini akan menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif. Pertama, tinjauan literatur akan dilakukan untuk mengetahui aspek-aspek yang menjadi pembahasan penting dalam penelitian ini. Metode ini juga dilakukan untuk membantu mengidentifikasi dan mengembangkan perspektif kebaruan penelitian melalui interpretasi literatur-literatur yang ada atau telah dilakukan sebelumnya (Fink, 2005). Tinjauan literatur juga penting untuk mengidentifikasi topik penelitian, pertanyaan, atau hipotesis yang berkontribusi pada penelitian (Rowley & Slack, 2004).

Kedua, studi komparatif akan digunakan dalam penelitian ini bertujuan untuk menemukan solusi dalam upaya memecahkan masalah penelitian. Menurut Nazir (2005:58), penelitian komparatif adalah penelitian deskriptif untuk mencari jawaban secara mendasar, dengan menganalisis faktor-faktor penyebab terjadinya suatu fenomena tertentu. Metode ini juga membandingkan antara dua atau lebih kelompok variabel tertentu. Metode ini akan dapat memberikan jawaban mendasar dengan menganalisis faktor-faktor terjadinya suatu fenomena tertentu.

Ketiga, analisis SWOT juga akan digunakan dalam penelitian ini. Analisis SWOT merupakan metode perencanaan strategis yang digunakan untuk mengevaluasi kekuatan (*Strength*), kelemahan (*Weakness*), peluang (*Opportunity*) dan ancaman (*Threat*) dalam sebuah proyek pekerjaan (Rangkuti, 1998). Ditambahkan oleh Pearce Robinson, Analisis SWOT merupakan cara sistematis yang tepat untuk mengidentifikasi faktor-faktor dan strategi, memaksimalkan kekuatan dan peluang, serta meminimalkan kelemahan dan ancaman (Robinson, 2008).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Tata Kelola Penyelenggaraan Keamanan Laut Saat Ini

Menurut UU No.32 Tahun 2014 tentang Kelautan, penyelenggaraan kelautan meliputi pengelolaan, pengembangan, perlindungan, keamanan dan tata kelola kelembagaan. Tata kelola kelembagaan mengandung arti terdapat lembaga-lembaga yang memiliki peran dan bertanggung jawab pada bidang-bidang tertentu sesuai fungsinya dalam penyelenggaraan kelautan. Secara empiris, saat ini setidaknya ada 13 instansi yang memiliki kewenangan terkait dengan penegakan hukum di laut, dan enam di antaranya memiliki kapal patrol, diantaranya TNI AL, Polri, Kemenhub (Dir. Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai/KPLP), KKP (Dirjen PSDKP), Kemenkeu (Dirjen Bea dan Cukai), dan Bakamla. Sedangkan, tujuh K/L tidak memiliki kapal patrol, diantaranya Kemendikbudristek, Kemenkes, KLH, Kemenhut, ESDM, BNN dan Pemerintah Daerah. Kewenangan dari ketiga belas instansi ini didasarkan pada setidaknya 20 peraturan perundangan yang ada saat ini, seperti terlihat dalam Tabel 1.

Tabel 1 menunjukkan adanya potensi saling singgung antar kelembagaan karena adanya overlapping yaitu ada beberapa lembaga yang terlibat dalam satu bidang atau sektor. Tumpang tindih ini terjadi khususnya dalam hal penindakan oleh kapal patroli, dimana masing-masing K/L melaksanakan patroli secara mandiri sesuai tugas dan fungsi di bidang kelautan yang menyebabkan ada penumpukan kapal patroli di suatu wilayah dan sebaliknya kekosongan kapal patroli di wilayah lain.

Ditinjau dari penyelenggaraan tugas dan fungsi, enam instansi yang memiliki kewenangan di laut menggambarkan kondisi kemampuan yang dimiliki dihadapkan dengan tugas terkait kemaritiman yang dihadapi di lapangan. Dari keenam instansi yang memiliki kapal patroli, TNI AL dan Bakamla memiliki tugas yang bersinggungan erat dengan kelautan dan merupakan bagian sistem yang tidak terpisahkan dari tugas pokok kedua lembaga tersebut. Kondisi berbeda terkait tugas dan fungsi yang dimiliki oleh instansi lain khususnya kementerian dan Polri yang memiliki cakupan tugas yang lebih luas, termasuk tugas

Tabel 1. Peraturan Perundangan dan Kewenangan Kelembagaan (Sumber: Bakamla, 2022)
Table 1. Legislative Regulations and Institutional Authorities (Source: Bakamla, 2022)

Jenis Tindak Pidana	AL	POLRI	BC	KKP	Imig.	KLHK	Bud.	Kes.	Hub	Kamla	BNN	ESDM	MI-GAS
Memiliki Kapal Patroli													
TZMKO 1939													
UU 12/1951													
UU 5/1983													
UU 5/1990													
UU 11/2010													
UU 6/2011													
UU 5/1997													
UU 35/2009													
UU 41/1999													
UU 17/2006													
UU 5/2018													
UU 45/2009													
UU 17/2008													
UU 32/2009													
UU 6/1996													
UU 4/2009													
UU 22/2001													
UU 32/2014													
UU 43/2008													
UU 6/2018													

Sumber: Hasil penelitian.

terkait lain yang merupakan sub sistem dalam sistem kelebagaannya. Implementasi dalam konteks patroli keamanan laut dilakukan dengan menggunakan kapal-kapal patroli berukuran atau berdimensi relatif kecil. Hal tersebut disebabkan karena kegiatan patroli merupakan bagian kecil dari tugas pokok instansi terkait sehingga tidak menjadi urgensi. Tabel perbandingan tugas K/L pemilik armada kapal patroli di Indonesia dapat dilihat dalam Tabel 2.

Saat ini, Indonesia belum memiliki lembaga dengan fungsi multi-dimensional dan integral dalam aspek keamanan laut. Kementerian dan lembaga terkait yang ada menjalankan peran sesuai peraturan dan perundangan yang berlaku sesuai sektornya masing-masing. Berdasarkan hal tersebut, dapat diasumsikan bahwa Indonesia saat ini masih menggunakan pendekatan *multi agency* dalam penyelenggaraan keamanan laut. Pada praktiknya, penerapan multi agensi secara empiris ini belum mampu menekan angka pelanggaran hukum dan kejahatan di laut. Hal ini berdampak pada risiko merosotnya kredibilitas dan citra kapabilitas Indonesia dalam pengamanan laut, yang memantik kehadiran kapal militer asing dan beban asuransi maritim yang tinggi, serta berisiko membebani APBN karena penggunaan belanja Negara yang tidak efisien dalam pengadaan kapal.

Ditinjau dari segi teknis dan kesiapan infrastruktur, kapal yang dibuat oleh K/L hanya mampu melakukan penegakan hukum pada sektor yang menjadi tanggung

Tabel 2. Perbandingan Tugas K/L pemilik armada kapal patroli (Sumber: Bakamla, 2022)

Table 2. Comparison of duties of ministries/agencies who own patrol boat fleets (Source: Bakamla, 2022)

Kementerian/ Lembaga	Tugas Pokok	Tugas Terkait Kelautan
TNI AL	Pertahanan Laut	Diplomasi dan Penegakan Hukum di Laut
POLRI	Ketertiban Masyarakat	Pidana di Laut
KEMENHUB	Pengawasan dan Kebijakan Perhubungan Nasional	Perhubungan Laut atau Pelayaran
KEMENKEU	Pengelolaan Keuangan Negara	Kepabeanaan
KKP	Pengawas dan Kebijakan Kelautan dan Perikanan	Perikanan Tangkap
BAKAMLA	Patroli Laut	Penegakan Hukum di Laut

jawabnya. Sementara itu, terdapat potensi pelanggaran lain yang mungkin berada di luar kewenangannya saat melakukan pemeriksaan. Kondisi ini kemudian menjadi pertimbangan bagi pemerintah yang kemudian mendorong wacana *single agency multitask*, melalui pembentukan Bakamla RI pada tahun 2014.

Political will pemerintah yang tercermin dari keputusan atau kebijakan tersebut dipicu oleh sejumlah keluhan pengguna laut. Selain itu, belum terwujudnya harmonisasi dan sinergitas dalam komunikasi antar pemangku kepentingan di laut menyebabkan masih terdapatnya berbagai gap dalam upaya penegakan hukum di laut secara ideal dan holistik. Salah satu fakta yang ditemui di lapangan yaitu keengganan stakeholder pemilik kapal patroli untuk mendukung operasi bersama Bakamla, dengan alasan terdapatnya program operasi mandiri yang telah diatur dalam Undang-Undang terkait.

Transformasi Konsep Tata Kelola Penyelenggaraan Keamanan Laut Indonesia

Triple Helix Maritime Security

Secara harfiah, tata kelola yang baik didefinisikan sebagai “*the way statement is used in managing and social resources for development of society*”. Penjelasan tersebut dapat diartikan bahwa *good governance* lebih menekankan pada cara pemerintah untuk mengelola sumber daya sosial dan ekonomi untuk kepentingan pembangunan masyarakat. *United Nation Development Program* (UNDP) mendefinisikan *good governance* sebagai “*the exercise of political, economic and administrative authority to manage a nation’s affair at all levels*”. Pernyataan tersebut memiliki arti pelaksanaan atau penerapan kewenangan politik, ekonomi dan administratif dalam mengelola urusan kenegaraan pada semua level (Elahi, 2009).

Sistem *Triple Helix* memberikan gambaran hubungan yang terperinci antar para pelaku kegiatan atau aktifitas, meliputi Pemerintah, universitas, dan pihak industri yang berjalan dalam sebuah kesatuan secara sistematis (Etzkowitz, 1993; Etzkowitz & Leydesdorff, 1995). Konsep ini mengakomodasi peran kelembagaan dan individu dalam hubungan untuk pengembangan antara pengetahuan, inovasi dan ruang konsensus. Melampaui batasan sektoral atau teknologi, *Triple* Sistem helix menekankan permeabilitas batas antar bidang kelembagaan sebagai sumber penting kreativitas organisasi serta memungkinkan individu untuk bergerak serta terlibat di dalam dan di antara bidang-bidang tersebut. Pedoman empiris bagi pengambil kebijakan, universitas dan pelaku bisnis berasal dari

kerangka analitis ini untuk memperkuat pembangunan daerah dan Nasional secara kolaboratif (Ranga & Etkowitz, 2013).

Pengertian di atas secara eksplisit menunjukkan bahwa terdapat pembagian kewenangan yang tegas tetapi saling bersinergi. Hal ini sangat penting untuk menjamin fokus dari pelaksanaan tugas agar sesuai fungsi dan bersinergi dengan tugas dan fungsi lain kelembagaan terkait. Dalam konteks ini, sistem dan mekanisme kerja yang dimiliki oleh suatu lembaga harus dipahami dan menjadi bagian dari sistem dan mekanisme kerja di lembaga lain. Dengan kata lain, sistem di satu lembaga menjadi input bagi sistem di lembaga lain.

Keamanan dan keselamatan di laut merupakan kewajiban bagi negara pantai untuk menjamin kondisi yang kondusif di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksinya. Konsep tata kelola yang baik terlihat dari adanya saling ketergantungan (*interdependence*) dan interaksi dari bermacam aktor kelembagaan yang memiliki peran terpisah tetapi tidak memiliki kontrol yang absolut. Dalam konteks keamanan dan keselamatan di laut, pembagian peran dapat dilihat dari interaksi antar elemen yang ada di dalamnya.

Kerangka kerja keamanan maritim dibangun oleh konstruksi keamanan nasional, manusia, lingkungan dan kegiatan ekonomi. Kegiatan sebagai sistem dalam kerangka kerja keamanan maritim tersebut meliputi subyek yang memanfaatkan lingkungan maritim dengan semua aspek di dalamnya, diantaranya subyek yang membuat kebijakan dan regulasi pemanfaatan lingkungan maritim serta subyek yang mengawasi dan melakukan penegakan hukum atas aktivitas di lingkungan maritim.

Pendekatan ini didasarkan pada konsep pembagian kekuasaan *Montesque* yang dikenal dengan "*trias politica*" bahwa kekuasaan-kekuasaan sebaiknya tidak diserahkan kepada orang yang sama untuk mencegah penyalahgunaan kekuasaan oleh pihak yang berkuasa (Ruhendra *et al.*, 2020). Hal ini menyatakan bahwa dalam setiap kehidupan bernegara perlu dilakukan pemisahan kekuasaan yang sederajat dan saling mengendalikan atau mengimbangi satu sama lain (*check and balance*). Terlebih, pembagian kekuasaan juga akan mencegah terjadinya kesewenangan.

Identik dengan konsep *trias politica* yaitu eksekutif, yudikatif dan legislatif, maka subyek-subyek dalam keamanan maritim dapat dikelompokkan menjadi

MODEL TATA KELOLA KEAMANAN LAUT



Gambar 1. Usulan Model Baru Tata Kelola Keamanan Laut. (Sumber: Bakamla, 2022)

Figure 1. Proposed New Model for Maritime Security Governance. (Source: Bakamla, 2022)

pembuat kebijakan dan peraturan (fungsi legislatif), pelaku ekonomi sebagai pemanfaat dan pelaksana kebijakan dan peraturan (fungsi eksekutif), dan penegak hukum (fungsi yudikatif). Dengan pembagian kewenangan ini, setiap kementerian dan lembaga akan dapat melaksanakan tugas secara efektif dan efisien pada tugas pokok dan fungsi (tupoksi) yang dimiliki. Dengan demikian tidak terjadi overlapping peran yang akan menimbulkan tumpang tindih dan ketidakpastian hukum.

Peran ketiga komponen ini sangat penting dalam upaya menciptakan good order at sea atau ketertiban di laut dalam upaya menjamin terwujudnya keamanan maritim. Melalui konsep ini, akan terlihat partisi peranan yang jelas serta interseksinya. Konsep ini akan memudahkan dalam upaya menggiring pola pikir semua pihak tentang peran sesungguhnya dari setiap komponen dalam urusan tata Kelola, khususnya di laut.

Single Agency Multitasks

Single agency multitasks menjadi salah satu opsi yang tengah digulirkan pemerintah melalui pembentukan Bakamla. Alasan pertama, pendekatan ini akan mengefektifkan komando melalui *unity of command* penggelaran patroli keamanan dan keselamatan laut. Alasan kedua, pendekatan ini mengefisienkan anggaran pengamanan laut karena hanya difokuskan pada satu Lembaga.

Implementasi *single agency* secara praktik memiliki

tantangan tersendiri. Salah satunya yaitu tuntutan untuk pembinaan kapasitas SDM yang komprehensif dan mampu untuk menjalankan berbagai macam tugas. Dengan kata lain, *set-up cost capacity building* dari lembaga tunggal ini akan cukup besar di awal. Ibarat mendirikan pabrik, biaya pembangunan pabrik akan besar, tetapi setelahnya beban operasional akan turun dan jauh lebih rendah. Perbandingan detail secara keseluruhan antara single agency dan multi agency dapat dilihat pada Gambar 2.

Single agency multitasks merupakan pola yang telah umum digunakan oleh negara maju. Bila melihat perjalanan lembaga penegak hukum di laut dari beberapa negara maju dan sejumlah negara tetangga, sejatinya telah terjadi proses transformasi tersebut dan *Coast Guard* merupakan bentuk nyata perwujudan lembaga tunggal tersebut. Gambaran bentuk, transformasi, dan tugas pokok fungsi dari *Coast Guard* di beberapa Negara lain dapat dilihat pada Gambar 3.

Strategi dan Rencana Aksi Pengelolaan Keamanan di Wilayah Yurisdiksi dan Perbatasan Laut Indonesia Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki perbatasan laut dengan 10 negara. Ke-10 negara itu adalah Australia, Filipina, India, Malaysia, Palau, Papua Nugini, Timor Leste, Singapura, Thailand, dan Vietnam. Belum seluruh wilayah perbatasan ini selesai secara tuntas sehingga diperlukan pengelolaan wilayah perbatasan laut untuk menjaga kedaulatan dan hak berdaulat dalam rangka menunjukkan integritas nasional.

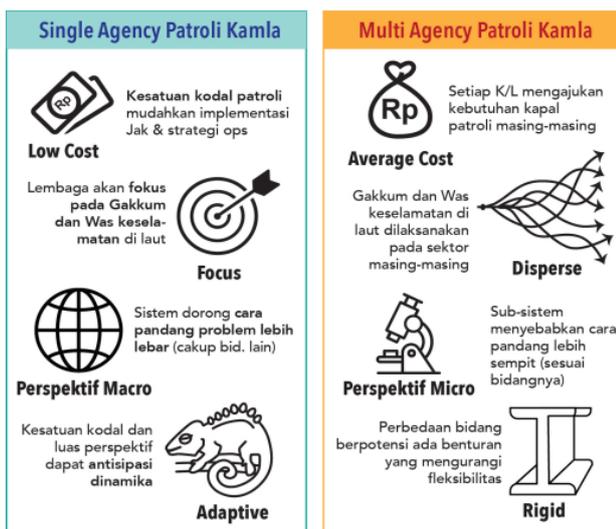
NEGERA	BENTUK & TRANSFORMASI	TUPOKSI
Australia Australia Border Force (Dept of Home Affairs)	Multi ↓ Single, 2014	<ul style="list-style-type: none"> National border patrol, security, and integrity Customs Coastal patrol, marine border protection, marinesearch and rescue
China China Coast Guard People's Armed Police (Dept of Defence)	Multi ↓ Single, 2018	<ul style="list-style-type: none"> Patrol of territorial waters & disputed territories Anti-smuggling, anti-piracy Maritime policing and ship inspections Harbour and coastal security Research and survey Search and Rescue Fisheries protection
Malaysia Agensi Penguat Kuasa Maritim (Ministry of Home Affairs)	Multi ↓ Single, 2005	<ul style="list-style-type: none"> Coastal patrol Marine border protection Marine search and rescue
India India Coast Guard (Armed Forces-Mindef)	Multi	<ul style="list-style-type: none"> Law enforcement Coastal patrol, marine border protection Marine search and rescue
South Korea Korea Coast Guard (Ministry Ocean & Fisheries)	Multi (+ Mar. Police Unit) ↓ Single, 2007 ↓ Multi, 2014 ↓ Single, 2017	<ul style="list-style-type: none"> Search and Rescue Maritime Security Marine Environmental Protection International Affairs Maritime Traffic Safety Management Maritime Pollution Response
USA US Coast Guard (Dept of Homeland Security)	Multi ↓ Single, 1915 & 1939	<ul style="list-style-type: none"> Defence operation Maritime law enforcement Search and rescue
Indonesia Bakamla (LPNK) PSDKP (KKP) KPLP (Kemenhub) DJBC (Kemenkeu)	Multi	<ul style="list-style-type: none"> Patroli dan selenggara sistem early warning Perikanan dan lingkungan laut Pelayaran Bea dan cukai

Gambar 3. Bagan Komparasi Coast Guard di Beberapa Negara. (Sumber: Bakamla, 2022)
Figure 3. Comparative Chart of Coast Guard in Several Countries. (Source: Bakamla, 2022)

Mengelola perbatasan juga harus memerhatikan sejumlah faktor yang bersifat internal dan eksternal. Implikasi dari faktor-faktor ini akan menentukan pendekatan strategis yang diperlukan dalam mengelola perbatasan. Untuk menghasilkan pendekatan strategis yang efektif dan efisien dilakukan analisis SWOT terhadap wilayah perbatasan yang menjadi prioritas ditinjau dari tingkat risiko eskalasi “benturan” yang tinggi, dalam hal ini yaitu Laut Natuna Utara. Beberapa permasalahan yang terjadi di Laut Natuna Utara bahkan melibatkan beberapa Negara di dalamnya diantaranya Indonesia, Cina, Brunei, Filipina, Vietnam, Taiwan, dan Malaysia. Salah satu Negara yang paling sering “mengusik” Laut Natuna Utara adalah Cina yang beberapa kali melakukan aktifitas penangkapan ikan tanpa izin (CNN Indonesia, 2021), pengeboran minyak (BBC Indonesia, 2021), hingga kapal perang Cina yang memasuki wilayah Laut Natuna Utara tanpa izin (Tempo, 2021)

Dari uraian di atas, rencana aksi yang dapat disusun dengan berbagai pertimbangan aspek terkait, antara lain:

a. Kondisi faktual faktor kekuatan (*Strength*): dalam rangka meningkatkan capaian hasil tangkapan, maka perlu dibuat operasi bersama atau operasi terpadu, menyusun pola operasi, dan meningkatkan



Gambar 2. Perbandingan Single Agency Multitasks dan Multi Agency Single Task. (Sumber: Bakamla, 2022)
Figure 2. Comparison of Single Agency Multitasks and Multi Agency Single Task. (Source: Bakamla, 2022)

- koordinasi antar kementerian dan Lembaga.
- b. Kondisi faktual faktor kelemahan (*Weakness*): dalam upaya untuk menghilangkan permasalahan yang ada, perlu dibentuk satgas lintas K/L sebagai langkah membangun *unity of command*, melakukan revitalisasi SKPT, mendorong eksplorasi/eksploitasi, dan merevitalisasi sistem logistik di Natuna.
 - c. Kondisi faktual faktor peluang (*Opportunity*): upaya yang dapat diberdayakan adalah mendorong peran ASEAN, mempertahankan dan menguatkan *trust and capacity building*, serta meningkatkan intensitas komunikasi dan keterlibatan dalam meredakan atau menyelesaikan konflik.
 - d. Kondisi faktual faktor ancaman (*Threat*): upaya untuk mengantisipasi adalah dengan melaksanakan pendekatan maritim atau *naval diplomacy* yang diwujudkan dengan penyelenggaraan aspek kehadiran, meningkatkan pemantauan untuk mengoptimalkan kehadiran melalui integrasi sistem informasi dan penguatan sinergitas.

Berdasarkan penjelasan terkait analisis SWOT dan rencana aksi di atas, diperoleh tiga pendekatan strategis dalam mengelola situasi dan kondisi di wilayah perbatasan Laut Natuna Utara dan wilayah perbatasan lainnya. Ketiga pendekatan tersebut antara lain:

- a. *Sustainable maritime presence*, yaitu pendekatan kehadiran di laut secara terus menerus, selektif, serta menunjukkan intensi langsung dan tidak langsung.
- b. *Sustainable maritime exploration/exploitation*, yaitu mendorong peningkatan aktivitas pemanfaatan sumber daya laut, serta menyelenggarakan penelitian dan pengembangan sumber daya kelautan di laut perbatasan.
- c. *Sustainable maritime trust building*, yaitu membina hubungan baik dengan semua pihak yang terlibat konflik dalam kerangka kerja sama secara selektif.

Konsep dan Implementasi Maritime Domain Awareness (MDA) di Indonesia

Sebagai negara kepulauan yang diakui dunia internasional sesuai UNCLOS 1982 pasal 53 ayat 1, Indonesia memiliki konsekuensi untuk memberikan hak lintas kepada negara pengguna atau masyarakat internasional. Oleh karenanya, Indonesia menetapkan tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang setelah diterima oleh IMO kemudian diundangkan dalam Peraturan Pemerintah No.37 Tahun 2002. Konsekuensi lebih lanjut dari penetapan alur tersebut adalah keharusan Indonesia untuk mampu menjamin keamanan dan keselamatan di alur laut kepulauan dan seluruh wilayah perairan Indonesia.

Dalam upaya mewujudkan hal tersebut, Indonesia harus memiliki *Maritime Domain Awareness* (MDA) atau kesadaran domain maritim yang tinggi. Pada hakekatnya, MDA merupakan usaha untuk meningkatkan pemahaman yang tinggi terhadap berbagai kejadian yang menjadi persoalan di lingkungan maritim dan mampu memberikan solusi yang tepat. Secara praktis, MDA membutuhkan kerja sama semua pihak yang terlibat di lingkungan maritim dengan memanfaatkan semua sumber daya yang dimilikinya. Pada dasarnya, MDA membutuhkan pertukaran informasi, sistem jaringan dan kegiatan analisis antar pemangku kepentingan terhadap kejadian di lingkungan maritim. Hal-hal tersebut bertujuan agar dapat mengantisipasi dan mencegah permasalahan secara cepat guna mengurangi dampak dari kejadian tersebut.

Sekarangnya, terdapat empat ide utama yang menjadi pilar penopang MDA Indonesia yang sangat penting dan mutlak dibutuhkan untuk mengelola perairan Indonesia. *Indonesian Maritime Information Center* (IMIC) merupakan konsep pertama dari pilar perwujudan MDA di Indonesia. Bakamla telah membentuk IMIC pada Tahun 2020, yang berfungsi sebagai pusat informasi maritim di seluruh wilayah perairan Indonesia. Pembentukan IMIC tersebut juga menunjukkan keseriusan Bakamla dalam menjalankan amanat yang tertuang dalam salah satu fungsi Bakamla yaitu menyelenggarakan peringatan dini dan integrasi sistem.

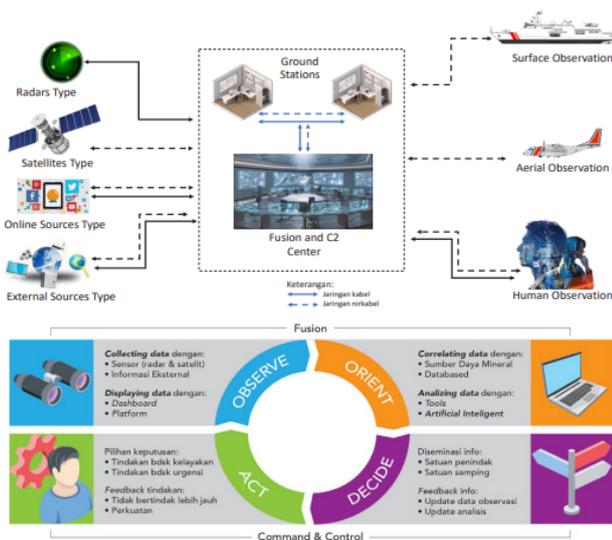
Secara teknis, IMIC Bakamla merupakan sebuah siklus operasi OODA Loops, yang terdiri atas *Observe, Orient, Decide, dan Act*. Sumber data dan informasi maritim yang diproses oleh IMIC diterima dari beberapa lembaga seperti TNI AL, Polair, PSDKP KKP, Ditjen Bea Cukai, Kemenkeu; Dirjen Perhubungan laut, Kemenhub; Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, Lembaga Penerbangan dan Antariksa Negara (Lapan), Badan Narkotika Nasional (BNN), dan Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG). Selain itu, IMIC juga menjalin Kerjasama internasional dengan *Information Fusion Center* (IFC) Singapura, Agensi Penguatkuasaan Maritime Malaysia (APMM) dan *Australian Border Force* (ABF).

Pilar kedua penting lainnya dalam mewujudkan pembangunan MDA yaitu Alur Pelayaran Tol Laut (APTL). Terminologi APTL ini memiliki keterkaitan yang erat dengan program Tol Laut yang juga menjadi bagian dari pembangunan Indonesia menuju poros maritim dunia. Dalam upaya meningkatkan aktivitas

pelayaran antar pelabuhan utama dan mendorong aktivitas pelayaran dari pelabuhan *feeder* ke Pelabuhan utama atau sebaliknya, maka diperlukan APTL yang berfungsi sebagai suatu koridor alur pelayaran yang aman bagi navigasi dan lingkungan hidup.

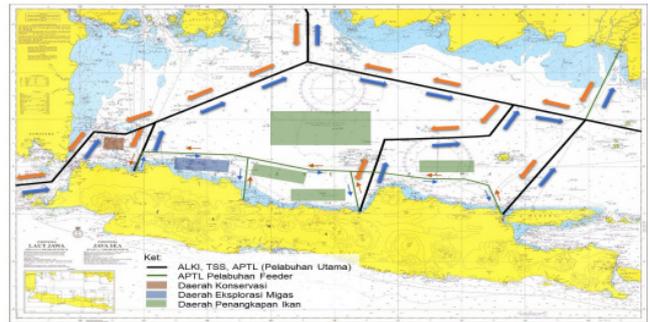
Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 129 Tahun 2016, Pasal 2 mengatur tiga jenis alur pelayaran meliputi alur pelayaran umum, alur pelayaran perlintasan, dan alur pelayaran masuk Pelabuhan. Ruang lingkup APTL adalah alur pelayaran umum dan alur pelayaran perlintasan, yang disiapkan untuk menjadi penghubung tujuh pelabuhan utama dan 19 pelabuhan feeder yang menjadi konsep pembangunan tol laut. Dikaitkan dengan MDA, APTL secara tidak langsung juga membantu pengawasan dan pengamanan wilayah perairan. Setiap kapal yang berlayar di luar APTL dapat diduga melakukan aktivitas anomali yang dapat dilakukan tindakan lebih lanjut.

Pilar ketiga penopang MDA lainnya yaitu konsep *Seabed Sonar Surveillance (S3)* atau *Underwater Surveillance System (USS)*. Sebagai negara yang telah meratifikasi UNCLOS 82, Indonesia memiliki kewajiban sebagai bentuk tanggung jawab kepada internasional untuk membuat alur lintas kepulauan. Hal tersebut bertujuan agar kapal asing dan penerbangan internasional dapat dengan cepat melintas tanpa hambatan. Selain itu, ALKI menjadi pedoman agar tidak terjadi pelanggaran bagi kapal-kapal asing yang melintasi perairan Indonesia (Susetyorini, 2019).



Gambar 4. Kerangka dan Mekanisme Kerja IMIC Bakamla. (Sumber: Bakamla, 2022)

Figure 4. IMIC Bakamla Framework and Working Mechanism. (Source: Bakamla, 2022)



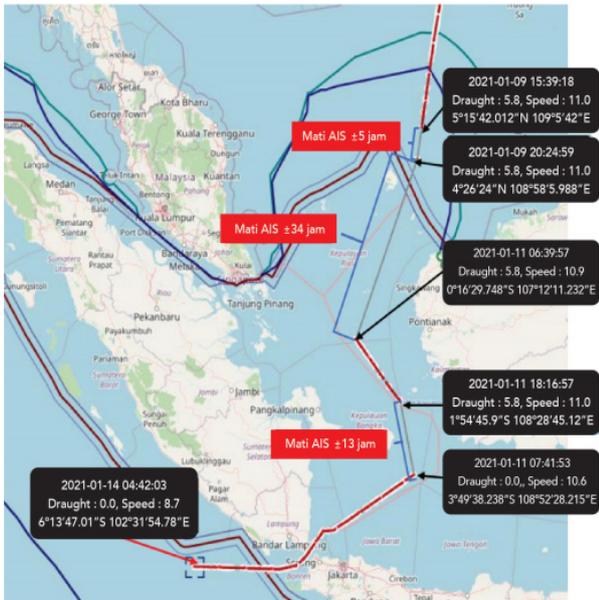
Gambar 5. Visualisasi Alur Pelayaran Tol Laut. (Sumber: Bakamla, 2022)

Figure 5. Visualization of Sea Highway Shipping Flow. (Source: Bakamla, 2022)

Namun demikian, tantangan kemaritiman terus berkembang secara dinamis sesuai dengan perkembangan teknologi dan revolusi industri maritim secara global. Konflik di laut Natuna Utara yang semakin meningkat intensitasnya ditandai dengan kehadiran kapal-kapal militer asing diantaranya kapal perang, kapal selam, maupun kapal survei. Salah satu bukti dari aktifitas tersebut dapat dilihat dari hasil pemantauan yang dilakukan Pusat Komando dan Pengendalian Bakamla pada Tahun 2021, yang memantau aktifitas kapal survei China Xiang Yang Hong 03 selama melintasi ALKI (Bakamla, 2022). Namun demikian, sampai dengan saat ini penggunaan data terkait pola pergerakan kapal asing yang melintas di wilayah perairan Yurisdiksi suatu Negara Pantai masih belum dapat menjadi alat bukti untuk menetapkan penegakan hukum bagi kapal-kapal asing yang melakukan pergerakan yang dianggap berpotensi melakukan tindak kejahatan atau pelanggaran di wilayah perairan Negara Pantai tersebut. Hal ini menyebabkan Bakamla tidak dapat melakukan upaya penegakan hukum lebih lanjut terhadap kapal tersebut.

Hasil pantauan Puskodal Bakamla menunjukkan kapal tersebut mematikan *Automatic Identification System (AIS)* sebanyak tiga kali sejak masuk dari Laut Natuna Utara menuju ke selatan. Berdasarkan perhitungan jarak dan waktu saat AIS dimatikan dan dinyalakan, kecepatan selama mematikan AIS adalah 6-7 knots. Hasil analisis menyatakan bahwa kecepatan tersebut ideal untuk kapal survei melaksanakan pengoperasian side scan sonar untuk pemetaan bawah air Indonesia.

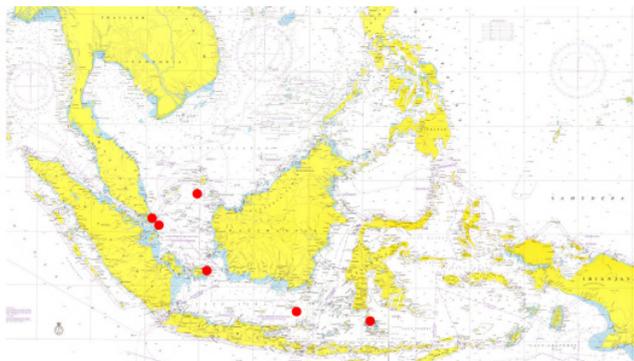
Sementara itu, sepanjang tahun 2016 sampai 2017, terdapat temuan drone bawah laut di pesisir pantai Laut Natuna, hingga pada Tahun 2021, ditemukan drone bawah air di Pulau Selayar dan Pulau Masalembu (Bakamla, 2022). Situasi ini menggambarkan bahwa



Gambar 6. Hasil Pantauan Kegiatan Anomali Kapal Survey Xiang Yang Hong 03. (Sumber: Bakamla, 2022)
 Figure 6. Monitoring Results of Anomalous Activities of the Survey Ship Xiang Yang Hong 03. (Source: Bakamla, 2022)

kondisi bawah permukaan perairan Indonesia menjadi target atau incaran dari negara-negara yang berkepentingan.

Indonesia yang memiliki ruang perairan terbuka yang luas juga tidak luput dari kapal-kapal dengan tugas intelijen yang dapat beroperasi melakukan aktivitas yang melanggar kedaulatan, diantaranya survei illegal terhadap dasar laut dan kolom air, melakukan penyadapan gelombang elektromagnetik dengan menggunakan kapal survei dan bahkan terutama dengan kapal selam. Penggunaan kapal survei tentu lebih



Gambar 7. Titik Lokasi Penemuan Drone Bawah Air di Perairan Indonesia Tahun 2017 – 2021. (Sumber: Bakamla, 2022)
 Figure 7. Location points for underwater drone discoveries in Indonesian waters 2017 – 2021. (Source: Bakamla, 2022)

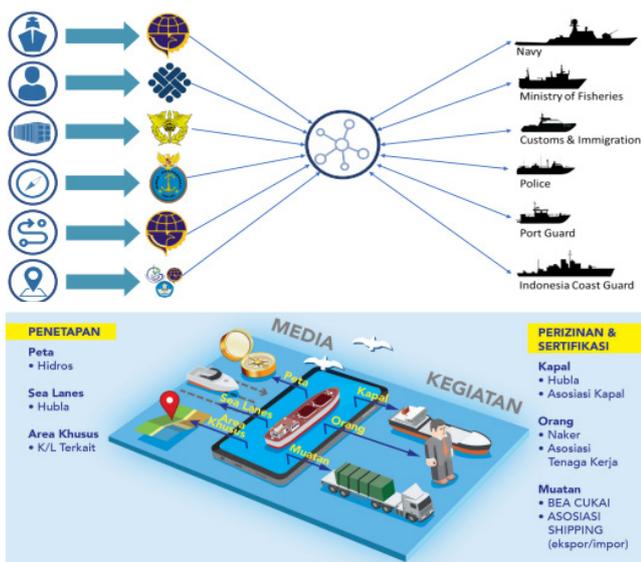


Gambar 8. Peta Lokasi Potensi Lintasan Kapal Selam di Wilayah Perairan Indonesia. (Sumber: Bakamla, 2022)
 Figure 8. Map of Potential Locations for Submarine Tracks in Indonesian Waters. (Source: Bakamla, 2022)

terbuka dan mudah diamati, sementara penggunaan kapal selam akan jauh lebih sulit untuk dideteksi.

Sebagaimana yang digambarkan dari kondisi di atas, kebutuhan sarana pengamatan bawah air menjadi suatu keniscayaan yang harus dimiliki oleh Indonesia. Penempatan *seabed sonar surveillance* menjadi vital di titik strategis pada pintu masuk dan keluar ALKI dan Selat Malaka. Di sepanjang ALKI, dapat ditempatkan secara variabel *hydrophone surveillance* yang bersifat pasif. Alat ini dapat digunakan untuk mendeteksi gerakan-gerakan bawah air. Kedua kombinasi subsistem tersebut merupakan variabel penting dalam membangun underwater surveillance system yang menopang pengendalian bawah air di wilayah perairan Indonesia.

Program *Electronic Maritime Law Enforcement* (EMLE) merupakan pilar penting keempat dalam rangka membangun sistem pengamatan dan pemantauan keamanan laut Indonesia secara holistik. EMLE adalah suatu sub sistem dari sistem keamanan laut yang berisi data dan informasi aktivitas kapal-kapal, baik berbendera Indonesia maupun berbendera asing. yang melintasi ataupun melakukan aktifitas di wilayah perairan Indonesia. Informasi tersebut meliputi data kapal, muatan dan ABK, termasuk dokumen-dokumen yang dimiliki. Melalui sistem ini, seluruh aparat penegak hukum di laut dan Pelabuhan dapat memperoleh informasi yang penting dan akurat yang dapat meminimalisir terjadinya pemeriksaan berulang yang menjadi keluhan para pelaku ekonomi laut.



Gambar 9. Simulasi Diagram dan Bagan Sistem EMLE
(Sumber: Bakamla, 2022)

Figure 9. Simulation of EMLE System Diagrams and Charts (Source: Bakamla, 2022)

Dalam rangka memenuhi kebutuhan informasi yang akurat, tepat, dan lengkap, sistem ini membutuhkan integrasi seluruh data dan informasi yang berasal dari Kementerian dan Lembaga terkait, diantaranya informasi kelaikan kapal dari Biro Klasifikasi Indonesia; informasi kepabeantasan muatan kapal dari Bea Cukai; dokumen-dokumen administrasi terkait keimigrasian dari Dirjen Imigrasi; informasi karantina dari Kementerian Kesehatan; informasi keagenan dari pengurus kapal; dan dokumen ijin pelayaran dari Kementerian Perhubungan maupun Kantor Syahbandar kepelabuhanan.

Sistem ini pada dasarnya merupakan representasi tata kelola dan manajemen pengawasan keamanan laut. Setidaknya terdapat sejumlah kementerian dan lembaga yang terkait dalam pengelolaan sistem ini, antara lain Kementerian Perhubungan, Kementerian Keuangan, Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia, Kementerian Kesehatan, Kementerian Perdagangan, Kementerian ESDM, Kementerian KKP, dan TNI AL/Hidros. Pengintegrasian data dan informasi dari K/L tersebut dapat dilakukan melalui dua pendekatan yaitu metode Information Sharing (dashboard untuk berbagi pakai) dan metode integrasi sistem dengan Application Program Interface (API).

KESIMPULAN DAN SARAN

Tantangan dan ancaman keamanan maritim sangat kompleks dan memiliki karakter hibrida dan dinamis.

Oleh karena itu, diperlukan komitmen seluruh elemen bangsa untuk menghadapinya bersama secara sinergi. Dalam konteks tersebut, kolaborasi dan tata kelola memainkan peran penting dalam upaya mewujudkan sinergitas antar semua pihak. Kecenderungan kebijakan keamanan laut Negara di belahan dunia saat ini telah mendorong penerapan single agency multitasks. Hal ini merupakan keniscayaan apabila menimbang dinamika ancaman dan tantangan kemaritiman yang harus dihadapi. Dalam urusan keamanan laut atau maritim, transformasi agensi-agensi keamanan laut negara dunia saat ini telah mengarah pada kelembagaan *Coast Guard* yang bersifat universal.

Pengelolaan keamanan maritim dihadapkan dengan aktivitas nasional yang holistic dan memerlukan pendekatan berpikir sistem. Melalui pendekatan *helicopter view*, akan terlihat hubungan kausalitas sehingga efisiensi dan efektivitas upaya penegakan hukum dapat diwujudkan. Salah satu hasil dari paradigma berpikir sistem ini adalah tata kelola keamanan maritim yang memisahkan antara pembuat kebijakan/ hukum, penegak kebijakan/hukum dan pengguna atau pemanfaat kebijakan/hukum.

Sementara itu, dalam upaya mengelola yurisdiksi dan wilayah perbatasan perairan Indonesia dengan mempertimbangkan faktor internal dan eksternal, setidaknya terdapat tiga konsepsi strategi yang dapat diterapkan yaitu *presence at sea* (kehadiran di laut), *explore & exploit the sea* (pemanfaatan laut), dan *trust build by sea* (diplomasi kelautan). Dalam kaitannya dengan pengelolaan perairan, Indonesia sebagai negara kepulauan yang meratifikasi UNCLOS 1982 harus memiliki Maritime Domain Awareness (MDA) atau kesadaran maritim yang tinggi. Terdapat empat ide utama yang merupakan pilar dalam pembangunan MDA di antaranya *Indonesian Maritime Information Center* (IMIC), Alur Pelayaran Tol Laut (APTL), *Seabed Sonar Surveillance* (S3), dan *Electronic Maritime Law Enforcement* (EMLE).

Indonesia sejatinya akan menjadi bangsa maritim yang besar di masa depan. Konsistensi dalam mempertahankan visi maritim melalui pembangunan nasional yang berorientasi kelautan menjadi hal yang harus diwujudkan. Selain itu, transformasi tata kelola keamanan laut yang efektif dan efisien juga menjadi penopang utama lainnya dalam mewujudkan visi maritim tersebut, tidak hanya dalam skala nasional, namun juga dalam konteks regional maupun global.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terimakasih kepada seluruh penulis yang telah meluangkan waktu untuk menyelesaikan tulisan ini di tengah kesibukan. Terimakasih telah menuangkan konsep, ide, gagasan, dan menjadi kontributor utama dalam penyusunan tulisan ini hingga selesai.

DAFTAR PUSTAKA

- Elahi, K. Q. I. (2009). UNDP on good governance. *International Journal of Social Economics*.
- Etzkowitz, H. (1993). Technology transfer: the second academic revolution. *Technology Access Report*, No 6, pp 7–9.
- Etzkowitz, H., & Leydesdorff, L. (1995). The Triple Helix: university–industry–government relations: a laboratory for knowledge-based economic development. *EASST Review*, 14, 14–19.
- Fink, A. (2005). *Conducting Research Literature Reviews: From the Internet to Paper*, 2nd ed. Thousand Oaks, CA: SAGE Publications.
- Huntington, S. P. (2000). The clash of civilizations? In *Culture and politics* (pp. 99-118). Palgrave Macmillan, New York.
- Indonesia, BBC News. (2021). “Laporan China Minta Indonesia Hentikan Pengeboran Minyak Di Laut Natuna: ‘Indonesia Tidak Perlu Takut’ Karena Beroperasi Di Wilayah Hak Berdaulat.” BBC News Indonesia. December 2. <https://www.bbc.com/indonesia/dunia-59505406>.
- Indonesia, CNN. (2021). Nelayan Natuna Soal Kapal Asing: Tak Berani Usir, Lapor Tak Ditanggapi. *Cnnindonesia.Com*, November 18. <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20211104132747-20-716550/nelayan-natuna-soal-kapal-asing-tak-berani-usir-lapor-tak-ditanggapi>.
- Mahan, A. T. (1890). *The Influence of Sea Power on History*. Gutenberg. org.
- Nazir. (2005). *Metode Penelitian*. Jakarta, Ghalia Indonesia.
- Pearce, R. M. (2008). *Manajemen Strategis 1* (ed. 10) Koran. Penerbit Salemba.
- Ranga, M., & Etzkowitz, H. (2013). Triple Helix systems: an analytical framework for innovation policy and practice in the Knowledge Society. *Industry and higher education*, 27(4), 237-262.
- Rangkuti, F. (1998). Analisis SWOT teknik membedah kasus bisnis. Gramedia Pustaka Utama.
- Rowley, J., & Slack, F. (2004). Conducting a literature review. *Management research news*, 27(6), 31-39.
- Ruhenda, R., Heldi, H., Mustapa, H., & Septiadi, M. A. (2020). Tinjauan Trias Politika Terhadap Terbentuknya Sistem Politik dan Pemerintahan di Indonesia. *Journal of Governance and Social Policy*, 1(2), 58-69.
- Susetyorini, P. (2019). Kebijakan Kelautan Indonesia Dalam Perspektif UNCLOS 1982. *Masalah-Masalah Hukum*, 48(2), 164-177.
- Tempo. (2021). “Kapal Perang Cina Masuk Perairan Laut Natuna Utara, Bukan Laut Cina Selatan Lagi.” TEMPO.CO, September 21.
- Till, G. (2017). *Asia’s naval expansion: an arms race in the making?* Routledge.
- Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.