

LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL  
REPUBLIK INDONESIA

---



**HEBAT BERSAMA KUAT**

**OPTIMALISASI KEAMANAN MARITIM GUNA MENDUKUNG  
PERTUMBUHAN EKONOMI BIRU YANG BERKELANJUTAN  
DALAM RANGKA MEMPERKUAT KETAHANAN NASIONAL**

**OLEH :**

**NANAN ISNANDAR, S.I.P, M.M.**  
**KOLONEL LAUT (P) NRP 12611/P**

**KERTAS KARYA ILMIAH PERSEORANGAN (TASKAP)  
PROGRAM PENDIDIKAN REGULER ANGKATAN (PPRA) LXVI  
LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL RI  
TAHUN 2024**

## KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warrahmatullahi Wabarrakatuh,

Dengan memanjatkan puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa serta atas segala rahmat dan karunia-Nya, penulis sebagai salah satu peserta Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) LXVI telah berhasil menyelesaikan tugas dari Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia sebuah Kertas Karya Ilmiah Perseorangan (Taskap) dengan judul : **“Optimalisasi Keamanan Maritim Guna Mendukung Pertumbuhan Ekonomi Biru yang Berkelanjutan Dalam Rangka Memperkuat Ketahanan Nasional”**.

Penentuan Tutor dan judul Taskap ini didasarkan oleh Keputusan Gubernur Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia Nomor 71 Tahun 2024 tanggal 28 Maret 2024 tentang Penetapan Judul Taskap peserta PPRA LXVI Lemhannas RI untuk menulis Taskap dengan memilih judul yang telah ditentukan oleh Lemhannas RI.

Pada kesempatan ini, perkenankanlah Penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada Bapak Gubernur Lemhannas RI yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk mengikuti PPRA LXVI di Lemhannas RI tahun 2024. Ucapan yang sama juga disampaikan kepada Pembimbing atau Tutor Taskap kami yaitu Inspektur Jenderal Polisi Djoko Rudi E., S.H., S.I.K., M.Si dan Tim Penguji Taskap serta semua pihak yang telah membantu serta membimbing Taskap ini sampai terselesaikan sesuai waktu dan ketentuan yang dikeluarkan oleh Lemhannas RI.

Penulis menyadari bahwa kualitas Taskap ini masih jauh dari kesempurnaan akademis, oleh karena itu dengan segala kerendahan hati mohon adanya masukan guna penyempurnaan naskah ini.

Besar harapan saya agar Taskap ini dapat bermanfaat sebagai sumbangan pemikiran penulis kepada Lemhannas RI, termasuk bagi siapa saja yang membutuhkannya.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa senantiasa memberikan berkah dan bimbingan kepada kita semua dalam melaksanakan tugas dan pengabdian kepada negara dan bangsa Indonesia yang kita cintai dan kita banggakan.

Sekian dan terima kasih. Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Jakarta, 22 Agustus 2024

Penulis,



Nanan Isnandar, S.I.P., M.M.

Kolonel Laut (P) NRP 12611/P



**PERNYATAAN KEASLIAN**

1. Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Nanan Isnandar, S.I.P., M.M.  
Pangkat : Kolonel Laut (P)  
Jabatan : Sahli "C" Strategi Operasi, Pok Sahli Koarmada II  
Instansi : TNI AL  
Alamat : Jl. Pecatu E-8/21, Purimas, Surabaya

Sebagai peserta Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) ke LXVI tahun 2024 menyatakan dengan sebenarnya bahwa :

- a. Kertas Karya Ilmiah Perorangan (Taskap) yang saya tulis adalah asli.
- b. Apabila ternyata sebagian atau seluruhnya tulisan Taskap ini terbukti tidak asli atau plagiasi, maka saya bersedia dinyatakan tidak lulus pendidikan.

2. Demikian pernyataan keaslian ini dibuat untuk dapat digunakan seperlunya.



Jakarta, 22 Agustus 2024

Penulis,

Nanan Isnandar, S.I.P., M.M.  
Kolonel Laut (P) NRP 12611/P

**DAFTAR ISI**

|  |      |
|--|------|
| <b>KATA PENGANTAR</b> .....  | i    |
| <b>DAFTAR ISI</b> .....  | iv   |
| <b>DAFTAR GAMBAR</b> .....   | vi   |
| <b>DAFTAR GRAFIK</b> .....   | vii  |
| <b>DAFTAR TABEL</b> .....  | viii |
| <b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....   | 1    |
| 1. Latar Belakang .....  | 1    |
| 2. Rumusan Masalah.....  | 7    |
| 3. Maksud dan Tujuan .....   | 7    |
| 4. Ruang Lingkup dan Sistematika .....   | 8    |
| 5. Metode dan Pendekatan .....   | 9    |
| 6. Pengertian .....  | 9    |
| <b>BAB II LANDASAN PEMIKIRAN</b> .....   | 13   |
| 7. Umum .....  | 13   |
| 8. Peraturan Perundang-undangan .....  | 13   |
| 9. Data/Fakta.....   | 15   |
| 10. Kerangka Teoretis.....   | 26   |
| 11. Lingkungan Strategis.....  | 29   |
| <b>BAB III PEMBAHASAN</b> .....  | 37   |
| 12. Umum .....   | 37   |
| 13. Kondisi Keamanan Maritim Saat ini Dalam Mendukung<br>Pertumbuhan Ekonomi Biru yang Berkelanjutani..... | 37   |
| 14. Kendala dan Hambatan Dalam Optimalisasi Keamanan<br>Maritim .....                                      | 47   |

|   |           |
|---|-----------|
| 15. Dampak Stabilitas Keamanan Maritim Terhadap<br>Pertumbuhan Ekonomi Biru yang Berkelanjutan dan<br>Ketahanan Nasional .....                                | 56        |
| 16. Strategi Dalam Mengoptimalkan Keamanan Maritim Guna<br>Meningkatkan Pertumbuhan Ekonomi Biru yang<br>Berkelanjutan dan Memperkuat Ketahanan Nasional..... | 69        |
| <b>BAB IV PENUTUP .....</b>   | <b>78</b> |
| 17. Simpulan .....  | 78        |
| 18. Rekomendasi .....   | 80        |
| DAFTAR PUSTAKA.....   | 82        |

#### DAFTAR LAMPIRAN

1. ALUR PIKIR
2. DAFTAR TABEL
3. REKAPITULASI KUISIONER
4. TATA KELOLA SISTEM KEAMANAN NASIONAL
5. DAFTAR RIWAYAT HIDUP



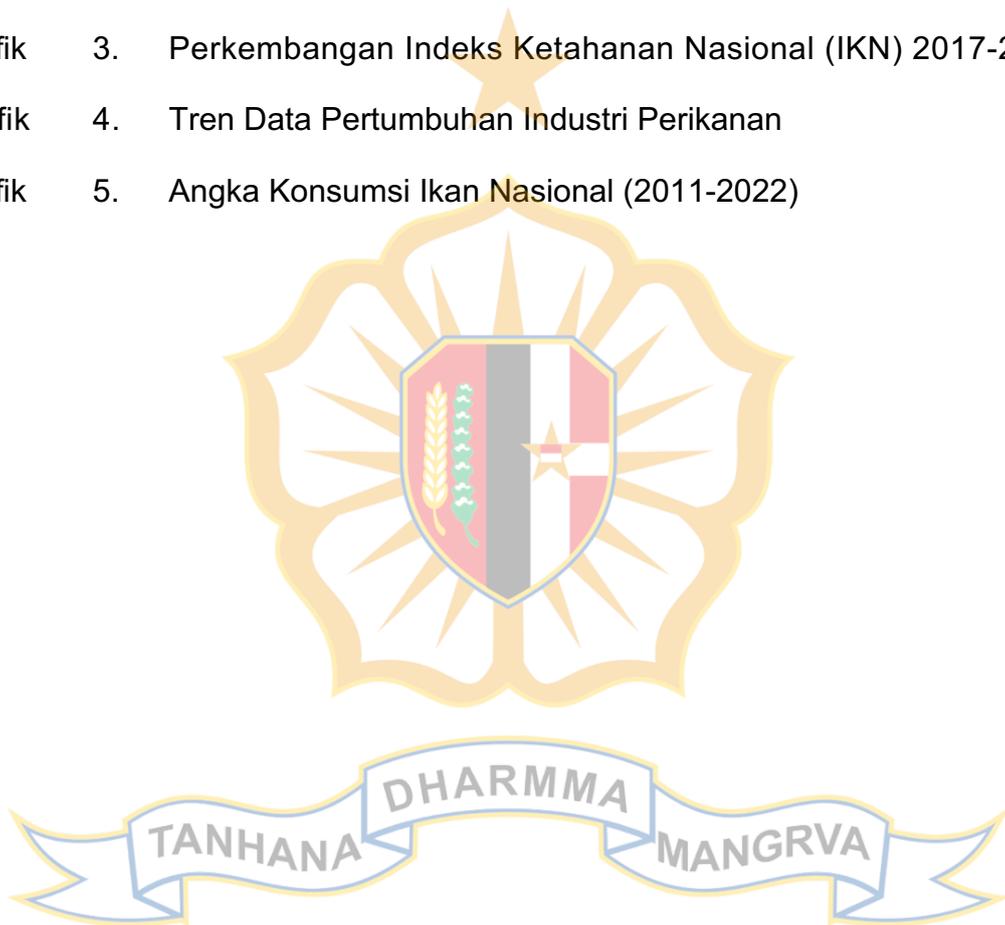
## DAFTAR GAMBAR

- Gambar 1. Peta Kepadatan Lalu Lintas Pelayaran Dunia
- Gambar 2. Peta Kepadatan Lalu Lintas Pelayaran Selat Malaka
- Gambar 3. *Overlay* persebaran tumpahan minyak (garis hijau) dengan persebaran terumbu karang dan kawasan konservasi (warna merah muda)
- Gambar 4. Potensi Laut Indonesia Belum Sepenuhnya Tereksplor
- Gambar 5. Kuadran Hasil Analisa SWOT
- Gambar 6. Tata Kelola Sistem Keamanan Nasional



### DAFTAR GRAFIK

- Grafik 1. Tren Kontribusi PDB Maritim Terhadap PDB Nasional
- Grafik 2. Aktivitas Penangkapan Ikan Ilegal, Tidak Dilaporkan, dan Tidak Diatur (*IUU Fishing*) di Indonesia
- Grafik 3. Perkembangan Indeks Ketahanan Nasional (IKN) 2017-2023
- Grafik 4. Tren Data Pertumbuhan Industri Perikanan
- Grafik 5. Angka Konsumsi Ikan Nasional (2011-2022)



**DAFTAR TABEL**

|       |       |  |
|-------|-------|--|
| Tabel | I.    | Pencermatan Lingkungan Internal (PLI)  |
| Tabel | II.   | Pencermatan Lingkungan Eksternal (PLE)   |
| Tabel | III.  | Kesimpulan Analisis Faktor Lingkungan Internal (KAFI)  |
| Tabel | IV.   | Kesimpulan Analisis Faktor Lingkungan Eksternal (KAFE)   |
| Tabel | V.    | Analisis Strategi dan Pilihan (ASP) KAFI VS KAFE   |
| Tabel | VI.   | Jumlah Desa Tepi Laut Menurut Provinsi, Pemanfaatan Laut dan Keberadaan Mangrove, 2021                 |
| Tabel | VII.  | Jumlah dan Luas Kawasan Konservasi Laut Menurut Provinsi, 2020   |
| Tabel | VIII. | Jumlah Pengunjung Taman Wisata Alam Laut Menurut Jenis Kunjungan dan Asal, 2015-2019 (Orang)           |
| Tabel | IX.   | Kejadian Tumpahan Minyak di Perairan Indonesia, 1999-2023  |
| Tabel | X.    | Jumlah Kapal Tindak Pidana Perikanan yang Ditenggelamkan Berdasarkan Lokasi Pemusnahan Tahun 2014-2021 |
| Tabel | XI.   | Jumlah Kapal Tindak Pidana Perikanan yang Ditenggelamkan Berdasarkan Bendera Asal, 2017-2021           |
| Tabel | XII.  | Jumlah Peraturan Perundang-undangan di Bidang Kelautan dan Perikanan, 2018-2022                        |
| Tabel | XIII. | Data Kapal Ikan Vietnam Ditangkap Lembaga Penegak Hukum Indonesia 2021-2023 (Periode 3 Tahun)          |

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1. Latar Belakang.

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki luas perairan 6.400.000 km<sup>2</sup> dengan 17.504 pulau dan 108.000 km garis pantai<sup>1</sup>. Secara geografis, Indonesia terbagi di antara dua samudera dan dua benua, serta berbatasan dengan tiga negara di darat dan sepuluh negara di laut, menjadikan Indonesia merupakan negara maritim terbesar di dunia dengan potensi maritim yang luar biasa. Dengan kondisi geografis tersebut, Indonesia memiliki potensi yang sangat menguntungkan terkait pertumbuhan ekonomi sekaligus kerawanan dalam ketahanan nasional yang rentan terpengaruh oleh perubahan lingkungan strategis yang terus berubah seiring perkembangan zaman.

Mengingat Indonesia merupakan negara maritim terbesar di dunia, konsep ekonomi biru sebagai fondasi kesejahteraan bangsa menjadi suatu keniscayaan. Konsep ekonomi biru merupakan konsep untuk menjamin kelestarian sumber daya dan lingkungan pesisir dan laut juga mendorong pertumbuhan ekonomi dan menekankan pemanfaatan sumber daya kelautan secara berkelanjutan<sup>2</sup>. Ekonomi biru tidak hanya mencakup sektor kelautan dan perikanan, tetapi juga melibatkan berbagai aktivitas ekonomi yang terkait dengan pemanfaatan sumber daya laut, pariwisata, transportasi maritim, energi terbarukan, dan inovasi teknologi kelautan. Dalam konteks global yang semakin terhubung, ekonomi biru menjadi salah satu pilar penting dalam pembangunan berkelanjutan yang memperhatikan keseimbangan antara pertumbuhan ekonomi, perlindungan lingkungan, dan kesejahteraan sosial. Menurut OECD, lautan dapat berkontribusi USD 1,5 triliun per tahun untuk nilai tambah untuk perekonomian dan pada tahun 2030 bisa mencapai USD 3 triliun (world Bank, 2022)<sup>3</sup>. Selain itu pembangunan ekonomi berkelanjutan merupakan salah satu program dari 4 (empat) pilar pembangunan Indonesia 2045 yang digagas

---

<sup>1</sup> Badan Informasi dan Geospasial Pusat Hidrografi dan Oseanografi TNI AL, 2018, Rujukan Nasional Data Kewilayahan Indonesia.

<sup>2</sup> Jurnal Budet Vol. 7 Edisi 2, 2022. Pusat Kajian Anggaran

<sup>3</sup> Ibid.

pemerintah melalui Visi Indonesia Emas 2045<sup>4</sup>. Melalui pembangunan ekonomi berkelanjutan khususnya ekonomi biru yang berkelanjutan diharapkan akan mampu menjadi faktor pendukung mewujudkan Indonesia menjadi negara berdaulat, maju, adil dan makmur. Tumbuhnya ekonomi biru yang berkelanjutan sejalan dengan Nawacita Presiden RI terkait Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dan seharusnya mampu mewujudkan masyarakat Indonesia yang sejahtera, adil dan makmur. Kesejahteraan masyarakat, keadilan yang hakiki serta kemakmuran masyarakat sangat mendukung ketahanan nasional suatu bangsa.

Ketahanan nasional suatu bangsa merupakan kondisi dinamik suatu bangsa meliputi seluruh aspek kehidupan nasional yang terintegrasi, berisi keuletan dan ketangguhan yang mengandung kemampuan mengembangkan kekuatan nasional dalam menghadapi dan mengatasi segala tantangan, ancaman, hambatan dan gangguan, baik yang datang dari luar maupun dari dalam, yang langsung maupun tidak langsung membahayakan integritas, identitas, kelangsungan hidup bangsa dan negara serta perjuangan mengejar tujuan nasionalnya. Ketahanan nasional Indonesia harus dibina dan dikembangkan secara terus-menerus sehingga mampu meningkatkan kekuatan nasional melalui pembangunan nasional. Untuk mewujudkan pembinaan setiap keuletan dan ketangguhan bangsa dalam menghadapi tuntutan dan tantangan tersebut dapat dilaksanakan melalui strategi pembinaan lingkungan untuk menciptakan lingkungan yang kondusif terhadap pembangunan nasional atau terhadap kehidupan masyarakat<sup>5</sup>. Kondisi rawan atau tangguhnya ketahanan nasional Indonesia sangat tergantung kepada pembangunan nasional secara berkelanjutan. Melalui pembangunan nasional, segala potensi sumber daya nasional yang tersedia akan dikelola dan diberdayakan menjadi kekuatan nasional Indonesia.

Dalam kerangka pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan, dibutuhkan stabilitas keamanan maritim sebagai lingkungan pendukung. Saat ini, kondisi keamanan maritim di perairan Indonesia masih dihadapkan pada berbagai potensi ancaman keamanan maritim yang dapat merugikan sektor ekonomi biru.

---

<sup>4</sup> Kementerian PPN/Bappenas, 2019, Indonesia 2045 Berdaulat, Maju, Adil dan Makmur, hal.2

<sup>5</sup> Tim Pokja Bahan Ajar BS. Ketahanan Nasional. (2024). Jakarta: Lemhannas RI.hal 39

Menurut Christian Bueger, ancaman keamanan maritim adalah risiko langsung yang mengancam keselamatan dan stabilitas maritim, seperti pembajakan, penyelundupan, dan terorisme maritim. Keamanan maritim melibatkan langkah-langkah pencegahan dan responsif untuk melindungi lingkungan maritim dari ancaman dan tindakan ilegal. Berdasarkan data tahun 2020, pelanggaran kapal perikanan dalam negeri yang ditangani PSDKP tercatat 35 kasus, tetapi pada 2023 meningkat hingga 252 kasus. Sebaliknya, pelanggaran kapal perikanan asing (KIA) yang ditangani pada 2020 tercatat 53 kasus, sedangkan pada 2023 berjumlah 17 kasus<sup>6</sup>. Sementara itu data temuan dari *Indonesia Ocean Justice Initiative*<sup>7</sup> menjelaskan bahwa selama bulan April hingga Januari 2024, terdapat aktivitas riset ilmiah kelautan oleh kapal asing, pencemaran minyak (*oil spill*) lintas batas negara, dan dugaan aktivitas penangkapan ikan ilegal (*illegal fishing*) oleh kapal ikan asing dan kapal ikan Indonesia. Data tahun 2023 menunjukkan bahwa penangkapan ikan secara ilegal di Indonesia mencapai peningkatan jumlah sebesar 10% dari tahun 2022, hal ini menyebabkan kerugian ekonomi yang tidak dapat diabaikan<sup>8</sup>. ISC ReCAAP mencatat pada Januari-September 2022 telah terjadi 41 kali perompakan di jalur pelayaran tersibuk di Selat Singapura dan beberapa kejadian di wilayah perairan Indonesia. Terungkapnya kasus penyelundupan narkoba jenis kokain pada tanggal 8 Mei 2022 di Selat Sunda dan kasus penyelundupan 19 kilogram sabu dan empat pekerja migran tanpa dokumen dari Malaysia pada tanggal 24 April 2024, mengindikasikan ancaman terhadap keamanan maritim masih ada. Kondisi keamanan maritim yang belum sepenuhnya optimal akan berdampak terhadap lingkungan maritim yang tidak kondusif dan akan menghambat pertumbuhan ekonomi biru.

Dari data pada tahun 2024 menunjukkan bahwa negara-negara yang berhasil meningkatkan tingkat keamanan maritim mereka mengalami pertumbuhan ekonomi biru yang signifikan setiap tahun. Inggris merupakan salah satu negara yang telah berhasil meningkatkan ekonomi nasional melalui

---

<sup>6</sup> <https://data.kompas.id/artikel-detail/65baf1c76cba937eca5d0f64?query=pelanggaran%20keamanan%20laut%20di%20indonesia&subject&datefrom&dateto&author&publication&typesearch=0&size=10&collection&page&currentpage=1&orderdirection>, diakses pada tanggal 4 April 2024, jam 21.00

<sup>7</sup> *Indonesia Ocean Justice Initiative*, Laporan Deteksi & Analisis Keamanan Laut di Wilayah Perairan dan Yurisdiksi Indonesia Periode April 2023 s.d Januari 2024

<sup>8</sup> Ibid

pertumbuhan ekonomi kelautan yang didukung oleh keamanan maritim yang kuat dan infrastruktur yang baik dengan menyumbang £17 miliar dalam GVA (*Gross Value Added*), meningkat 25% pada tahun 2017 sejak 2010<sup>9</sup>. Hal ini membuktikan bahwa ketika keamanan maritim terjamin, maka akan menciptakan lingkungan yang kondusif bagi eksploitasi sumber daya laut secara berkelanjutan, meningkatkan investasi di sektor kelautan, dan mendorong pertumbuhan ekonomi biru secara keseluruhan. Dari berbagai data dan fakta tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa pertama kondisi keamanan maritim di Indonesia belum sepenuhnya stabil sehingga mampu mendukung pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan, kedua bahwa kondisi keamanan maritim yang stabil dapat meningkatkan tingkat perekonomian suatu negara.

Dari berbagai data dan fakta tersebut di atas, melalui pendekatan konsep keamanan maritim dari Bueger, dapat disimpulkan bahwa kondisi keamanan maritim saat ini belum optimal dengan indikator masih adanya beberapa ancaman maritim yang akan mengganggu terhadap kondisi keamanan maritim. Dengan menggunakan teori Bueger dapat ditemukan belum optimalnya keamanan maritim di wilayah perairan Indonesia disebabkan karena belum optimalnya penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia, masih kurangnya koordinasi antar lembaga dan kerja sama lintas negara dalam upaya menjaga stabilitas keamanan maritim dan belum optimalnya penerapan teknologi dan inovasi dalam pengawasan perairan nasional untuk mendukung keamanan maritim. Belum optimalnya penegakan hukum di laut berdampak terhadap masih adanya ancaman keamanan maritim non-tradisional (IMO, 2018). Ancaman ini meliputi berbagai bentuk kejahatan maritim seperti pembajakan kapal, penangkapan ikan secara ilegal (*IUU fishing*), pencemaran lingkungan laut, perdagangan narkoba, dan lain-lain. Ancaman keamanan non-tradisional sangat mengganggu aktivitas maritim dan mempengaruhi stabilitas keamanan maritim. Instabilitas keamanan maritim akan berdampak terhadap lingkungan maritim yang tidak kondusif dan meningkatnya risiko keamanan maritim yang akan menghambat pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan. Masih kurangnya efektifnya koordinasi antar lembaga dan kerja sama lintas negara

---

<sup>9</sup> <https://www.maritimeuk.org/media-centre/publications/state-maritime-nation-report-2019/>, diakses pada tanggal 8 April 2024, jam 22.35

dalam upaya stabilitas keamanan maritim mengindikasikan bahwa penanganan ancaman keamanan maritim belum dapat dilaksanakan secara cepat dan efektif. Keterlambatan penanganan ancaman maritim akan berdampak terhadap meningkatnya risiko keamanan maritim, menghambat pertumbuhan ekonomi nasional, meningkatnya risiko konflik dan risiko eskalasi ketegangan hubungan antar negara di perbatasan yang pada akhirnya dapat mengancam stabilitas keamanan nasional. Belum optimalnya penerapan teknologi dan inovasi dalam pengawasan perairan nasional berdampak terhadap terganggunya efektivitas pengawasan perairan nasional, sehingga meningkatkan risiko keamanan maritim dan mengancam stabilitas keamanan nasional. Kondisi keamanan maritim yang tidak stabil akan menghambat pertumbuhan aktivitas maritim dan mengancam kerusakan lingkungan ekosistem maritim, sehingga akhirnya akan menghambat pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan. Diperlukan beberapa upaya untuk mencari solusi permasalahan dalam keamanan maritim.

Untuk mewujudkan stabilitas keamanan maritim guna mewujudkan lingkungan maritim yang kondusif sehingga mampu mendukung pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan diperlukan langkah-langkah strategis dalam upaya mengoptimalkan keamanan maritim dengan melibatkan semua elemen bangsa sesuai porsi dan kewenangannya. Untuk menentukan strategi yang tepat dan efektif dalam mengoptimalkan keamanan maritim saat ini yang dapat menyelesaikan permasalahan utama dalam keamanan maritim Indonesia, diperlukan analisa yang mendalam dengan mempertimbangkan beberapa hal dalam keamanan maritim yang menjadi kekuatan (*strength*), kelemahan (*weakness*), peluang (*opportunity*) dan ancaman (*threat*) dalam keamanan maritim Indonesia ada saat ini. Melalui analisa tersebut diharapkan menghasilkan strategi yang efektif dan operasional dalam mengoptimalkan keamanan maritim Indonesia serta relevan dengan kondisi bangsa Indonesia dan perkembangan lingkungan strategis saat ini yang sangat dinamis.

Strategi optimalisasi keamanan maritim tersebut diharapkan mampu meningkatkan sistem pengawasan dan keamanan maritim Indonesia, meningkatkan kapabilitas keamanan maritim Indonesia dan mengatasi kelemahan kompleksitas regulasi dan tumpang tindih kewenangan. Strategi optimalisasi keamanan maritim bila diimplementasikan secara konsisten dan

dengan komitmen bersama yang kuat akan mampu mewujudkan keamanan maritim yang stabil dan kondusif dengan indikator meningkatnya efektifitas patroli maritim, meningkatnya koordinasi antar lembaga dan kerjasama lintas negara dalam pengawasan perairan, serta meningkatnya penerapan teknologi dan inovasi dalam pengawasan perairan. Peningkatan ketiga faktor penting dalam keamanan maritim tersebut diharapkan akan mampu mewujudkan kondisi maritim yang aman dan kondusif bagi pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan.

Pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan yang berfokus pada pemberdayaan sumber daya laut secara berkelanjutan, akan berkontribusi terhadap pembangunan nasional antara lain meningkatkan pertumbuhan ekonomi, lapangan kerja, peningkatan devisa, pengelolaan lingkungan dan kesejahteraan masyarakat. Meningkatnya pembangunan nasional akan meningkatkan tingkat kondisi ketahanan nasional, demikian pula sebaliknya kuatnya ketahanan nasional akan mendorong keberhasilan pembangunan nasional.

## **2. Rumusan Masalah.**

Dari penjelasan yang telah disampaikan pada latar belakang di atas, dapat diambil sebuah rumusan masalah yakni “BAGAIMANA MENGOPTIMALIKAN KEAMANAN MARITIM GUNA Mendukung pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan dalam rangka memperkuat ketahanan nasional”. Dari rumusan masalah ini, beberapa pertanyaan penelitian dan isu-isu kunci dibahas sebagai berikut:

- a. Bagaimana kondisi keamanan maritim saat ini dalam mendukung pertumbuhan ekonomi biru?
- b. Apa kendala dan hambatan dalam optimalisasi keamanan maritim serta apa dampak stabilitas keamanan maritim terhadap pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan dan ketahanan nasional?
- c. Bagaimana strategi dalam optimalisasi keamanan maritim guna meningkatkan pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan dan memperkuat ketahanan nasional?

### 3. Maksud dan tujuan.

#### a. Maksud.

Maksud penulisan Taskap ini adalah untuk menganalisis dan merumuskan strategi serta kebijakan yang dapat memperkuat keamanan maritim di Indonesia, sekaligus mendukung pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan dan memperkuat ketahanan nasional.

#### b. Tujuan.

Tujuan penulisan Taskap ini adalah agar dapat dijadikan sumbangan pemikiran penulis kepada pembuat kebijakan dalam rangka menjawab permasalahan mengoptimalkan keamanan maritim guna mendukung pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan dalam rangka memperkuat ketahanan nasional.

### 4. Ruang Lingkup dan Sistematika.

a. **Ruang Lingkup.** Ruang lingkup penelitian ini akan difokuskan untuk Mengidentifikasi dan merumuskan strategi untuk meningkatkan keamanan maritim, melalui pendekatan konsep keamanan maritim dengan harapan dapat menjadi solusi untuk mewujudkan lingkungan maritim yang kondusif, memberikan kontribusi yang signifikan dalam mendukung pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan dan dapat memperkuat ketahanan nasional.

b. **Sistematika.** Sistematika atau Tata Urut dalam penulisan Kertas Karya Ilmiah Perorangan (Taskap) adalah sebagai berikut:

#### 1) **BAB I: PENDAHULUAN.**

Bab ini menguraikan latar belakang permasalahan, Maksud dan Tujuan, Ruang Lingkup dan Sistematika serta Metode dan Pendekatan yang digunakan, Pengertian/definisi istilah kata kunci yang digunakan dalam Taskap ini.

#### 2) **BAB II: LANDASAN PEMIKIRAN.**

Pada Bab ini terlebih dahulu akan membahas hal-hal bersifat umum yang menyangkut Peraturan Perundang-undangan, Data/Fakta, Kerangka Teoretis serta Lingkungan Strategis selanjutnya hal tersebut

akan dibahas keterkaitannya dengan penulisan Taskap ini sebagai landasan pemikiran.

### 3) **BAB III: PEMBAHASAN.**

Bab ini membahas kondisi keamanan maritim saat ini, kendala dan hambatannya dalam mengoptimalkan keamanan maritim, dampak stabilitas keamanan maritim terhadap pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan dan ketahanan nasional serta bagaimana strategi mengoptimalkan keamanan maritim guna mendukung pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan dalam rangka memperkuat ketahanan nasional.

### 4) **BAB IV: PENUTUP.**

Bab ini akan menyampaikan simpulan dari hasil penelitian serta rekomendasi bagi pemangku kepentingan dalam memanfaatkan keunggulan potensi geografis Indonesia untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat maritim yang berdampak terhadap menguatnya Ketahanan Nasional.

## 5. **Metode dan Pendekatan.**

- a. **Metode.** Penulisan Taskap ini menggunakan metode penulisan kualitatif deskriptif dengan studi literatur, data-data dari berbagai sumber dan bahan perkuliahan selama mengikuti Pendidikan di Lemhannas RI, selanjutnya dalam penentuan strategi terpilih dilaksanakan menggunakan Analisa SWOT.
- b. **Pendekatan.** Pendekatan Taskap ini dilakukan secara komprehensif, holistik dan integral dengan menggunakan perspektif pertahanan, Ketahanan Nasional dan Pembangunan Nasional.

## 6. **Pengertian.**

Guna menghindari terjadinya perbedaan penafsiran mengenai penggunaan satu istilah dan guna lebih menyatukan persepsi pada pembahasan selanjutnya, maka dalam Taskap ini dijelaskan beberapa pengertian yang digunakan sebagai berikut:

a. **Optimalisasi Keamanan Maritim.**

- 1) Menurut J.Winardi (1999), optimalisasi adalah suatu ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan tertentu. Pengertian ini menekankan pada pencapaian hasil terbaik melalui proses yang paling efektif dan efisien sesuai dengan kriteria yang ditetapkan. Optimalisasi adalah proses untuk meningkatkan kinerja atau hasil dalam berbagai bidang dengan menggunakan sumber daya secara optimal<sup>10</sup>.
- 2) Robert McCabe menyatakan bahwa keamanan maritim adalah upaya untuk melindungi kepentingan nasional dari ancaman terhadap perdagangan laut, infrastruktur maritim, dan lingkungan laut, serta untuk memastikan keamanan manusia yang menggunakan jalur pelayaran.<sup>11</sup>
- 3) Optimalisasi keamanan maritim merujuk pada upaya untuk memaksimalkan perlindungan dan keselamatan di sektor kelautan. Hal ini melibatkan strategi, kebijakan, dan tindakan yang dirancang untuk mencegah ancaman seperti perompakan, penyelundupan senjata, perdagangan manusia, dan ancaman lainnya terhadap keamanan di perairan dan wilayah maritim. Ini juga mencakup pengelolaan risiko bencana alam, perlindungan lingkungan maritim, dan kolaborasi antarnegara dalam menjaga keamanan di lautan. Optimalisasi keamanan maritim penting untuk mendukung perdagangan internasional, pembangunan ekonomi, dan stabilitas politik di wilayah yang terkait dengan laut.<sup>12</sup>

- b. **Ekonomi Biru.** Ekonomi biru dikenal juga dengan istilah ekonomi laut atau ekonomi maritim, adalah sebuah konsep perekonomian yang berbasis pada pemanfaatan sumber daya laut secara efisien dan berkelanjutan yang digagas oleh Gunter Pauli pada awal tahun 2000. Pauli berpendapat bahwa lautan adalah sumber kekayaan yang belum dimanfaatkan dan dapat

---

<sup>10</sup> Winardi, J., Pengantar Manajemen, Bandung: Citra Aditya Bakti.

<sup>11</sup> McCabe, R. (2012). *Maritime Security: An Introduction*. Butterworth-Heinemann.

<sup>12</sup> <https://penerbit.brin.go.id/press/catalog/download/182/171/348?inline=1>, diunduh pada 11 Mei 2024, jam 19.50

memecahkan banyak masalah lingkungan dan ekonomi dunia, seperti perubahan iklim, kelangkaan energi, dan kemiskinan.<sup>13</sup>

- c. **Berkelanjutan.** Dalam konteks ekonomi biru, keberlanjutan berarti mengintegrasikan sektor-sektor yang terkait dengan laut, seperti perikanan, akuakultur, pelayaran, energi, pariwisata, dan bioteknologi kelautan, untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi, lapangan kerja, dan kesejahteraan masyarakat, serta menjaga keseimbangan lingkungan laut.<sup>14</sup>
- d. **Ekosistem Maritim.** Robert T. Paine mendefinisikan ekosistem maritim sebagai sistem kompleks organisme laut dan faktor-faktor lingkungan yang mempengaruhi interaksi di antara mereka, seperti arus laut, suhu air, dan ketersediaan nutrisi.<sup>15</sup>
- e. **Karbon Biru.** Karbon biru mengacu pada karbon yang tersimpan di ekosistem pesisir dan laut seperti hutan mangrove, lamun, dan rawa pasang surut. Ekosistem ini memainkan peran penting dalam mitigasi perubahan iklim dengan menyerap karbon dioksida dari atmosfer dan menyimpannya dalam vegetasi dan sedimen mereka.<sup>16</sup>
- f. **Ancaman Maritim Non Tradisional.** Geoffrey Till mendefinisikan ancaman maritim non-tradisional sebagai tantangan-tantangan seperti perompakan, terorisme, pencemaran laut, perdagangan manusia, penyelundupan narkoba, dan masalah-masalah lingkungan lainnya yang mempengaruhi keamanan dan kestabilan di laut.<sup>17</sup>
- g. **Pembangunan Nasional.** Pembangunan adalah suatu proses perubahan yang dilaksanakan secara sadar dan terencana oleh bangsa, negara dan pemerintah untuk meningkatkan kemampuan nasional dan tujuan nasional.<sup>18</sup> Pembangunan nasional merupakan upaya pembangunan menyeluruh meliputi segenap aspek dan dimensi kehidupan dalam upaya

<sup>13</sup> <https://pslh.ugm.ac.id/ekonomi-biru/>, diakses pada 12 Mei 2024, jam 20.00

<sup>14</sup> <https://pslh.ugm.ac.id/ekonomi-biru/>, diakses pada 12 Mei 2024, jam 21.30

<sup>15</sup> Paine, R. T. (1994). *Marine rocky shores and community ecology: an experimentalist's perspective*. Ecology Institute.

<sup>16</sup> Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) RI, *Indonesian Blue Economy Road Map*, 2023, hal.219

<sup>17</sup> Till, G. (2009). *Maritime security: An introduction*. Routledge.

<sup>18</sup> <https://kbbi.web.id/pembangunan>, diakses pada 12 Mei 2024, jam 22.00

peningkatan ketahanan nasional. Makin meningkatnya intensitas pembangunan nasional akan meningkatkan ketahanan nasional.<sup>19</sup>

- h. **Ketahanan Nasional Indonesia.** Ketahanan Nasional (Tannas) Indonesia adalah kondisi dinamik bangsa Indonesia yang meliputi segenap aspek kehidupan nasional yang terintegrasi berisi keuletan dan ketangguhan yang mengandung kemampuan mengembangkan kekuatan nasional, dalam menghadapi dan mengatasi segala TAHG, baik yang datang dari luar maupun dari dalam, untuk menjamin identitas, integritas, kelangsungan hidup bangsa dan negara, serta perjuangan mencapai tujuan nasionalnya.<sup>20</sup>
- i. **TAHG.** TAHG adalah singkatan dari tantangan, ancaman, gangguan dan gangguan.
- j. **Sea Lines of Communication (SLOC).** SLOC adalah jalur laut utama yang digunakan untuk perdagangan dan komunikasi antara berbagai wilayah dunia. SLOC sangat penting karena sebagian besar perdagangan internasional dilakukan melalui laut. Keamanan dan kebebasan penggunaan SLOC menjadi krusial bagi stabilitas ekonomi global<sup>21</sup>.
- k. **Sea Lines of Trade (SLOT).** SLOT adalah jalur-jalur maritim utama yang digunakan oleh negara-negara untuk mengangkut barang-barang perdagangan internasional. Jalur ini sangat penting bagi stabilitas ekonomi global dan keamanan maritim<sup>22</sup>.
- l. **Keamanan Nasional.** Dalam perspektif hubungan internasional, didirikannya suatu negara adalah untuk melindungi suatu bangsa, sehingga keamanan nasional adalah suatu sistem untuk melindungi bangsa dan negara dari ancaman yang datang dari luar atau dari dalam negara baik militer maupun non militer dengan konsep harus bersifat komprehensif. Sistem Keamanan Nasional harus mengatasi semua risiko yang signifikan bagi warga negara dan bangsanya, agar masyarakat dapat hidup percaya

<sup>19</sup> Tim Pokja Bahan Ajar BS. Ketahanan Nasional. (2024). Jakarta: Lemhannas RI.hal 42.

<sup>20</sup> Ibid, hal 45.

<sup>21</sup> Till, Geoffrey, "Seapower: A Guide for the Twenty-First Century." Routledge, 2013

<sup>22</sup> Brewster, David, *India as an Asia Pacific Power*, Routledge, 2012

diri dan memiliki kesempatan untuk memajukan kehidupannya (New Zealand, *National Security System Handbook*, 2016)<sup>23</sup>.

- m. **Overfishing.** *Overfishing* adalah penangkapan ikan berlebihan, merupakan salah satu bentuk eksploitasi berlebihan terhadap populasi ikan di laut, sehingga membahayakan populasi ikan tersebut<sup>24</sup>.



---

<sup>23</sup> Sesjen Wantanas, Materi Paparan Keamanan Nasional kepada Peserta PPRA LXVI Lemhannas RI pada tanggal 1 Juli 2024

<sup>24</sup> Badan Pusat Statistik (BPS), Statistik Sumber Daya Laut dan Pesisir 2023, Ekonomi Laut Berkelanjutan dan Tantangan Pengelolaan Kawasan Pesisir, Volume 20, 2023, hal.20

## **BAB II**

### **LANDASAN PEMIKIRAN**

#### **7. Umum.**

Bab ini menjelaskan tentang landasan pemikiran yang memuat peraturan perundang-undangan, data/fakta, kerangka teoretis dan lingkungan strategis. Landasan pemikiran berkaitan erat dengan perumusan masalah yaitu bagaimana mengoptimalkan keamanan maritim guna mendukung pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan dalam rangka memperkuat ketahanan nasional. Peraturan perundang-undangan digunakan sebagai landasan hukum dalam menganalisis permasalahan-permasalahan dalam keamanan maritim. Data/fakta digunakan sebagai data empiris untuk mendukung proses analisa, sedangkan kerangka teoretis digunakan sebagai landasan teori dalam pembahasan permasalahan. Adapun perkembangan lingkungan strategis baik global, regional maupun nasional akan digunakan sebagai faktor yang berpengaruh terhadap pembahasan, agar mampu menghasilkan pemecahan permasalahan yang holistik, komprehensif dan integral.

#### **8. Peraturan Perundang-undangan.**

##### **a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.**

Pasal 33 UUD 1945 menegaskan bahwa kekayaan alam yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Pasal ini juga menekankan bahwa perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional.

##### **b. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.**

Pasal 3 huruf d UU RI Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, menyatakan bahwa penyelenggaraan kelautan bertujuan untuk memanfaatkan sumber daya kelautan secara berkelanjutan untuk sebesar-

besarnya kesejahteraan bagi generasi sekarang tanpa mengorbankan kepentingan generasi mendatang.

c. **Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.**

Pada pasal 1, angka 3 Undang-undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, menyatakan bahwa pembangunan berkelanjutan adalah upaya sadar dan terencana yang memadukan aspek lingkungan hidup, sosial, dan ekonomi ke dalam strategi pembangunan untuk menjamin keutuhan lingkungan hidup serta keselamatan, kemampuan, kesejahteraan, dan mutu hidup generasi masa kini dan generasi masa depan. Peraturan ini juga menekankan pentingnya partisipasi masyarakat dalam pengelolaan lingkungan hidup, serta perlindungan terhadap kelestarian lingkungan hidup yang adil dan berkelanjutan.

d. **Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.**

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia adalah peraturan yang mengatur tentang pengelolaan dan penggunaan ruang perairan Indonesia. Peraturan ini menekankan pentingnya menjaga kelestarian dan pelestarian ruang perairan sebagai modal dasar kelangsungan hidup dan pembangunan berkelanjutan. UU ini mencakup berbagai aspek seperti pengelolaan sumber daya perairan, perlindungan dan pelestarian lingkungan perairan, serta penggunaan ruang perairan yang berkelanjutan. Peraturan ini juga menekankan pentingnya kerja sama antar negara dalam pengelolaan ruang perairan yang berkelanjutan, serta perlindungan terhadap kelestarian ruang perairan yang adil dan berkelanjutan.

e. **Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.**

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah peraturan yang mengatur tentang pelayaran di Indonesia, mencakup berbagai aspek seperti pengaturan, pengendalian, dan pengawasan pelayaran, termasuk penggunaan bahan cair, padat, dan gas,

serta pengelolaan fasilitas pokok dan penunjang di pelabuhan laut, sungai, dan danau. Peraturan ini juga menekankan pentingnya kelaiklautan kapal dan kenavigasian, serta pengelolaan pembuangan limbah di perairan dan penentuan kapal, untuk memastikan operasi pelayaran yang aman, berkelanjutan, dan sesuai dengan standar internasional.

f. **Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2022 tentang Keselamatan, Keamanan, dan Penegakan Hukum di Perairan Indonesia dan Yurisdiksi Indonesia.**

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2022 tentang Keselamatan, Keamanan, dan Penegakan Hukum di Perairan Indonesia dan Yurisdiksi Indonesia adalah peraturan yang mengatur tentang pengelolaan dan penegakan hukum di ruang perairan Indonesia dan yurisdiksi Indonesia. Peraturan ini menekankan pentingnya menjaga keselamatan dan keamanan di perairan, serta memastikan penegakan hukum yang adil dan berkelanjutan. Peraturan ini mencakup berbagai aspek seperti pengelolaan sumber daya perairan, perlindungan lingkungan perairan, penggunaan ruang perairan yang berkelanjutan, serta penegakan hukum maritim dan perairan. Tujuan utama dari peraturan ini adalah untuk memastikan bahwa operasi di perairan Indonesia dan yurisdiksi Indonesia dilakukan dengan cara yang aman, berkelanjutan, dan sesuai dengan standar internasional, serta mendukung keselamatan dan keamanan di perairan.

9. **Data/Fakta.**

a. **Potensi Sektor Kelautan dan Perikanan di Indonesia.**

Sebagai negara maritim dengan jumlah populasi pada tahun 2023 mencapai mencapai 278,8 juta jiwa (60% di kawasan pesisir), Indonesia memiliki potensi sumber daya kelautan yang sangat melimpah. Potensi ini mencakup sektor-sektor seperti industri perikanan, pariwisata bahari, pelayaran, dan perdagangan maritim. Beberapa potensi sektor kelautan dan perikanan di Indonesia antara lain:

- 1) Sumber Daya Perikanan, wilayah laut Indonesia kaya akan Megabiodiversitas dengan 8.500 spesies biota laut dengan potensi produksi perikanan budidaya laut mencapai >50 juta ton per tahun dan potensi tangkapan Lestari mencapai 12,01 juta ton per tahun<sup>25</sup>.
- 2) Karbon biru sebagai salah satu energi terbarukan laut yang mampu menawarkan dampak pemanasan global merupakan aset yang sangat berharga bagi lingkungan laut yang berkelanjutan dengan potensi karbon biru laut Indonesia mencapai 188 juta tCO<sub>2</sub>eq<sup>26</sup>. Indonesia memiliki ekosistem karbon biru yang kaya, termasuk 3,3 juta hektar hutan mangrove yang terbesar di dunia, dan 1,8 juta hektar padang lamun (hutan mangrove dan padang lamun di Indonesia dikenal sebagai tempat cadangan karbon biru terbesar di dunia, yaitu 17%<sup>27</sup>).
- 3) Pariwisata Bahari Indonesia memiliki potensi besar untuk pertumbuhan ekonomi. Destinasi wisata seperti Bali, Raja Ampat, dan Pulau Komodo menarik wisatawan internasional, memberikan kontribusi signifikan terhadap pendapatan negara<sup>28</sup>. Berdasarkan hasil pendataan PODES 2021, terdapat 1.998 desa tepi laut yang telah memanfaatkan laut sebagai wisata bahari (lampiran Tabel VI). Sementara itu, berbagai jenis kawasan konservasi laut juga telah dibuat. Pada lampiran Tabel VII terlihat bahwa di Indonesia telah terdapat 7 Taman Nasional Laut, 14 Taman Wisata Alam Laut, 6 Taman Wisata Perairan, 4 Suaka Margasatwa Laut, 5 Cagar Alam Laut, 371 Kawasan Konservasi Perairan Daerah, 3 Suaka Alam Perairan, dan 1 Taman Nasional Perairan<sup>29</sup>.
- 4) Jalur Transportasi Laut.

Perairan Indonesia yang luas dan strategis menjadikannya sebagai jalur *sea lines of trade* (SLOT) dan *sea lines of communication* (SLOC)

<sup>25</sup> Menteri Kelautan dan Perikanan RI, Materi Implementasi Kebijakan Ekonomi Biru Mendukung Pembangunan Nasional kepada Peserta PPRA LXVI Lemhannas RI pada tanggal 19 Juni 2024

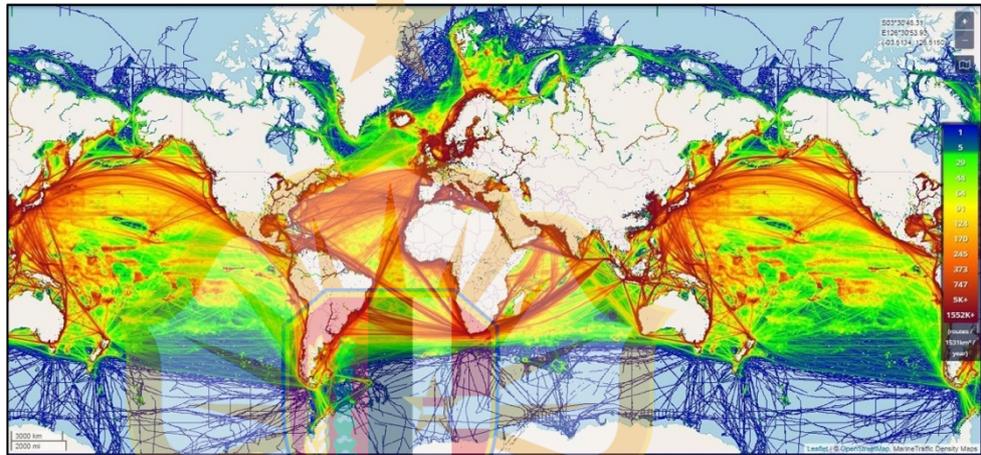
<sup>26</sup> Ibid

<sup>27</sup> <https://econusa.id/id/ecodefender/karbon-biru/>, diakses pada tanggal 12 Juni 2024, jam 21.30

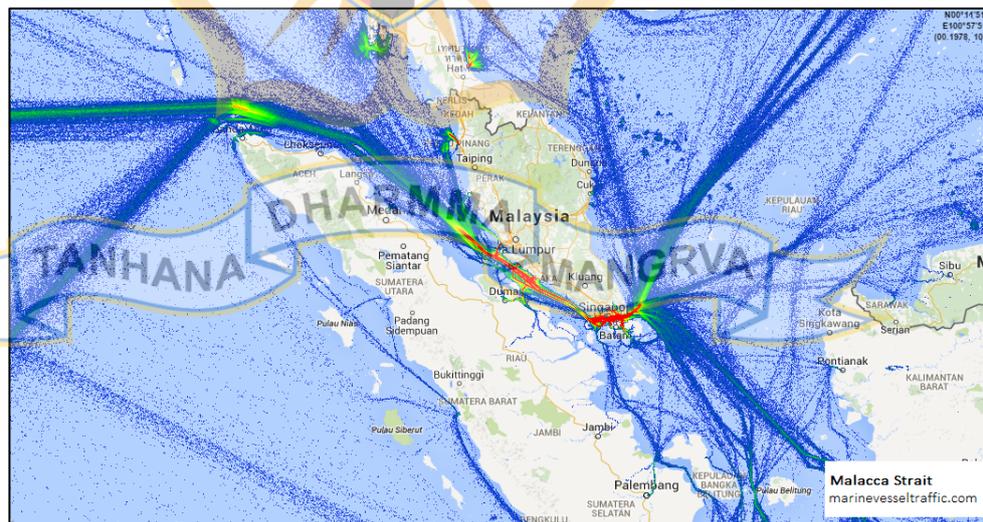
<sup>28</sup> <https://money.kompas.com/read/2023/11/15/150326926/9-potensi-ekonomi-maritim-indonesia?page=all>, diakses pada tanggal 12 Juni 2024, jam 22.00

<sup>29</sup> Badan Pusat Statistik (BPS), Statistik Sumber Daya Laut dan Pesisir 2023, Ekonomi Laut Berkelanjutan dan Tantangan Pengelolaan Kawasan Pesisir, Volume 20, 2023, hal.34-35

penghubung utama antara Samudera Hindia dan Pasifik. Melalui jalur ini, pelayaran internasional dapat mencapai wilayah Asia Timur, termasuk Jepang, China dan Korea, serta berbagai tujuan lain di dunia. Berdasarkan data 45% barang dalam rantai perdagangan dunia yang diangkut melalui wilayah laut Indonesia dan setiap tahunnya Selat Malaka dilewati sekitar 94.000 kapal yang menggunakan lebih dari 40 pelabuhan laut. Setidaknya kapal-kapal tersebut mengangkut sekitar 30% dari semua barang yang diperdagangkan secara global<sup>30</sup>.



Gambar 1. Peta Kepadatan Lalu Lintas Pelayaran Dunia<sup>31</sup>



Gambar 2. Peta Kepadatan Lalu Lintas Pelayaran Selat Malaka

<sup>30</sup> <https://www.weforum.org/agenda/2024/02/worlds-busiest-ocean-shipping-routes-trade/>, diakses pada tanggal 16 Juni 2024, jam 21.30

<sup>31</sup> Peta Kepadatan Lalu Lintas Pelayaran Dunia, <https://moverdb.com/id/kepadatan-lalu-lintas-pengiriman/>, diunduh pada 10 Juni 2024 jam 22.50

b. **Angka Konsumsi Ikan Nasional**<sup>32</sup>.

Angka konsumsi ikan nasional pada tahun 2022 yang mencapai 56,48 kilogram (kg) per kapita, tumbuh 2,39% dibanding tahun sebelumnya, sekaligus menjadi rekor tertinggi dalam satu dekade terakhir. Jika dibandingkan dengan tahun 2012, angka konsumsinya sudah melonjak 66,65%. KKP menargetkan angka konsumsi ikan secara nasional dapat mencapai 62,05 kg per kapita pada 2024.

c. **Peran Sektor Maritim Indonesia.**

Peran sektor kelautan dan perikanan di Indonesia memiliki posisi strategis, tidak hanya mendukung berbagai aktivitas perekonomian melalui perdagangan dan industri perikanan, tetapi juga menjadi sumber pangan yang penting bagi masyarakat dan mampu menyediakan lapangan kerja bagi jutaan orang, baik secara langsung di bidang penangkapan ikan maupun secara tidak langsung melalui pengolahan dan distribusi produk perikanan. Peran tersebut berdasarkan data-data sebagai berikut:

1) **Kontributor Sektor Maritim terhadap PPDB**

Estimasi perhitungan PDB Maritim yang dilakukan oleh Badan Riset dan Inovasi Nasional, kontribusi ekonomi maritim dalam tren menurun jika dibandingkan 2010. Namun demikian, kontribusi PDB maritim terhadap PDB nasional pada tahun 2020 mengalami peningkatan dari sebesar 11,25% pada tahun 2019 menjadi 11,31% di 2020<sup>33</sup>. Berdasarkan data KKP tahun 2020, potensi ini diperkirakan dapat mencapai US\$1.338 miliar atau Rp19,6 triliun per tahun. Pada tahun 2022, kontribusi PDB Maritim terhadap PDB Nasional adalah sebesar 7,92%, dan diprediksi proyeksi nilai tambah ekonomi biru akan mencapai US\$30 triliun pada 2030. Hal itu mengingat strategisnya posisi wilayah perairan Indonesia yang menjadi penghubung lalu lintas perairan internasional.

<sup>32</sup> <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2023/07/07/konsumsi-ikan-di-indonesia-naik-pada-2022-tertinggi-sedekade-terakhir>, diakses pada tanggal 21 Agustus 2024, jam 06.30

<sup>33</sup> Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Martim 2045, Konsepsi Pembangunan Nasional Menuju Indonesia Pusat Peradaban Maritim Dunia Tahun 2045, "Pokok-Pokok Pemikiran Untuk Pembangunan Kemaritiman", 2023, hal.19



Grafik 1. Tren Kontribusi PDB Maritim Terhadap PDB Nasional  
(Sumber Brin, 2022)

## 2) Penyerapan Tenaga Kerja di Sektor Maritim

Selain berkontribusi pada aspek ekonomi, sektor perikanan juga mampu menyerap banyak tenaga kerja. Menurut data KKP, pada tahun 2022, terdapat sekitar 3,03 juta nelayan perikanan tangkap dan 2 juta pembudidaya ikan yang tersebar di seluruh Indonesia. Dari total nelayan perikanan tangkap tersebut, 2,4 juta diantaranya adalah nelayan laut. Sementara dari seluruh pembudidaya ikan, jumlah pembudidaya ikan laut pada tahun 2022 sebesar 266,6 ribu orang. Meskipun jumlah pembudidaya ikan ini menurun dari kondisi tahun 2021 yang mencapai 280,7 ribu orang, namun jumlah nelayan laut meningkat dibandingkan tahun 2021 yang sebesar 2,36 juta orang<sup>34</sup>. Sampai dengan tahun 2022, tercatat hanya 1,68 juta atau 0,96 persen penduduk Indonesia yang bekerja di sektor maritim<sup>35</sup>.

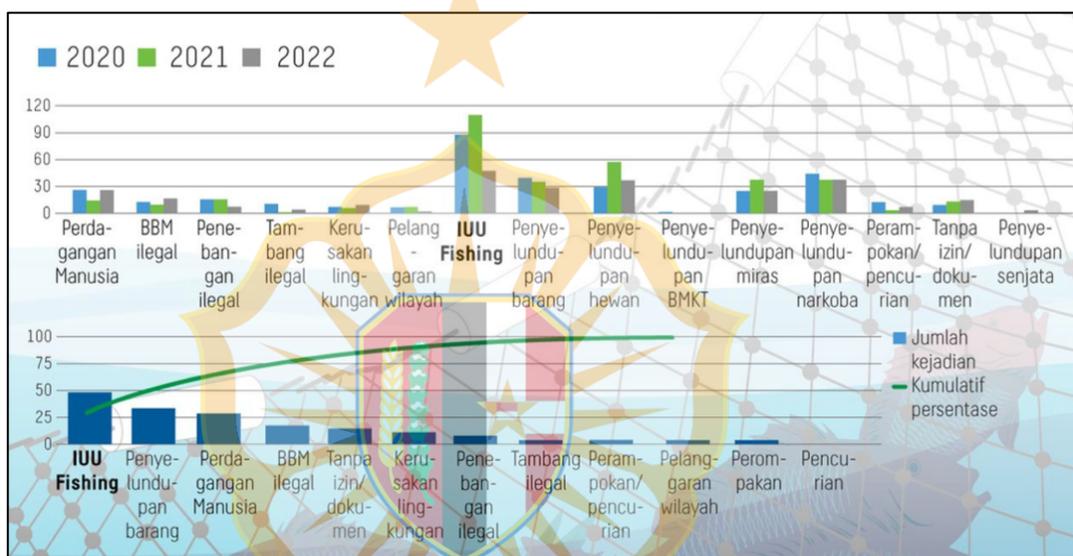
### d. Ancaman Keamanan Maritim.

Ancaman keamanan maritim meliputi berbagai risiko yang mengancam keselamatan dan stabilitas di wilayah laut, termasuk pembajakan, perompakan, penyelundupan, terorisme maritim, penangkapan ikan ilegal, dan degradasi lingkungan laut. yang dapat mengganggu perdagangan internasional, mengancam ekosistem laut, dan mengganggu keamanan maritim. Ancaman keamanan maritim merupakan faktor penghambat bagi

<sup>34</sup> Badan Pusat Statistik (BPS), Statistik Sumber Daya Laut dan Pesisir 2023, Ekonomi Laut Berkelanjutan dan Tantangan Pengelolaan Kawasan Pesisir, Volume 20, 2023, hal.15

<sup>35</sup> <https://ugm.ac.id/id/berita/22852-sesjen-wantannas-hanya-1-68-juta-penduduk-ri-bekerja-di-sektor-maritim/>, diakses pada tanggal 11 Mei 2024, jam 21.30

pertumbuhan ekonomi biru di Indonesia jika tidak ditangani dan diantisipasi dengan baik. Keamanan maritim yang terganggu dapat menghambat kegiatan ekonomi yang bergantung pada laut, seperti perikanan, pariwisata, dan perdagangan maritim. Ketidakstabilan ini dapat menurunkan kepercayaan investor, mengurangi pendapatan dari sektor-sektor kelautan, dan mengganggu keberlanjutan ekosistem laut yang esensial bagi ekonomi biru. Oleh karena itu, penguatan keamanan maritim menjadi kunci dalam mendukung pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan di Indonesia.



Grafik 2. Aktivitas Penangkapan Ikan Ilegal, Tidak Dilaporkan, dan Tidak Diatur (*IUU Fishing*) di Indonesia (sumber Kompas)<sup>36</sup>

Berikut adalah beberapa ancaman utama dan data terkait berdasarkan penelitian terbaru:

### 1) *Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing*

Penangkapan ikan ilegal masih menjadi ancaman besar bagi keamanan maritim Indonesia. *IUU* dan *overfishing* di Indonesia mencapai 35% stok ikan Indonesia sehingga mengalami *over-exploitation* pada tahun 2022, estimasi kerugian dari *illegal fishing* di Indonesia adalah USD 4 miliar per tahun.

<sup>36</sup>

[https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2023/08/13/wilayah-perikanan-718-rawan-praktik-ilegal?open\\_from=Search\\_Result\\_Page](https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2023/08/13/wilayah-perikanan-718-rawan-praktik-ilegal?open_from=Search_Result_Page), diakses pada tanggal 22 April 2024, jam 21.30

## 2) Perompakan dan Pembajakan

Meskipun jumlah insiden perompakan laut telah menurun, wilayah seperti Selat Malaka dan Laut Sulu masih rentan terhadap aktivitas perompakan. Kasus perompakan pada tanggal 3 September 2022 terhadap Kapal tongkang Bina Marine 81 yang disergap sekitar 20 perahu perompak di perairan Batu Ampar, Batam, Kepulauan Riau, menambah rentetan panjang perompakan di Selat Singapura. Pusat Berbagi Informasi (ISC) ReCAAP mencatat, pada Januari-September 2022 terjadi 41 kali perompakan di jalur pelayaran tersibuk di dunia itu<sup>37</sup>.

## 3) Penyelundupan dan Perdagangan Manusia

Indonesia sering digunakan sebagai jalur transit untuk penyelundupan narkoba, senjata, dan perdagangan manusia. Aktivitas ini tidak hanya melanggar hukum tetapi juga mengancam keamanan nasional dan regional. Pada tanggal 8 Mei 2022, TNI Angkatan Laut (KAL Sangiang) menggagalkan penyelundupan 179 kilogram kokain senilai Rp 1,25 triliun. Dari sisi jumlah barang bukti, upaya penyelundupan kokain ini disebut yang terbesar di Indonesia<sup>38</sup>. Pada kasus lain, tanggal 22 April 2024, *Tim Fleet One Quick Response (F1QR)* TNI Angkatan Laut (Lantamal IV) berhasil menggagalkan penyelundupan 19 kilogram sabu dan empat pekerja migran tanpa dokumen dari Malaysia<sup>39</sup>.

## 4) Penelitian Ilmiah Tanpa Izin oleh Kapal Asing

Kapal riset asing sering memasuki perairan Indonesia tanpa izin untuk melakukan penelitian ilmiah dan survei geologis. Misalnya, pada Mei 2023, IOJI mendeteksi pergerakan dua kapal riset kelautan berbendera Tiongkok yang diduga melakukan penelitian tanpa izin resmi dari pemerintah Indonesia di Laut Natuna Utara (LNU). Kedua kapal riset tersebut bernama Nan Feng dan Jia Geng. Masing-masing kapal terdeteksi berada di dalam

<sup>37</sup> [https://www.kompas.id/baca/nusantara/2022/11/05/kapal-pengangkut-besi-tua-disergap-puluhan-perompak-di-batam?open from=Search Result Page](https://www.kompas.id/baca/nusantara/2022/11/05/kapal-pengangkut-besi-tua-disergap-puluhan-perompak-di-batam?open_from=Search%20Result%20Page), diakses pada tanggal 18 April 2024, jam 21.30

<sup>38</sup> <https://www.kompas.id/baca/nusantara/2024/06/10/jalur-perlintasan-antardaerah-rawan-penyelundupan-bagaimana-ini-bisa-terjadi>, diakses pada tanggal 18 April 2024, jam 22.30

<sup>39</sup> <https://www.kompas.id/baca/nusantara/2024/04/22/tni-al-tangkap-penyelundup-yang-angkut-pekerja-migran-dan-sabu-dari-malaysia>, diakses pada tanggal 26 April 2024, jam 21.30

wilayah LNU selama tiga hari, yakni Nan Feng dari tanggal 1 hingga 3 Mei 2023 dan Jia Geng dari tanggal 29 April hingga 1 Mei 2023<sup>40</sup>.

#### 5) Pencemaran Laut

Pencemaran laut masih terjadi di Indonesia dan berdampak buruk terhadap ekosistem laut dan kesehatan Masyarakat pesisir. Tumpahan minyak dari aktivitas kapal di Selat Malaka, Selat Singapura, dan perairan sekitar Johor menyebabkan pencemaran laut yang serius. Dengan menggunakan data deteksi cemaran dari *SkyTruth* (Gambar 3) secara umum dapat terlihat bahwa banyak polutan berupa tumpahan minyak (garis hijau) di perairan Laut Natuna sampai Laut Jawa dan sedikit di Selat Makassar, sebelah selatan Pulau Sulawesi dan sebelah utara dan barat Pulau Sumatera.



Gambar 3. *Overlay* persebaran tumpahan minyak (garis hijau) dengan persebaran terumbu karang dan kawasan konservasi (warna merah muda)

Beberapa kasus pencemaran di laut antara lain pada tanggal 7 Maret 2023, Kapal ALESSA (jenis *Chemical tanker*) terdeteksi meninggalkan jejak tumpahan yang diduga dibuang oleh kapal tersebut saat sedang melintas di perairan sebelah timur Simeulue, Sumatera Utara. Kasus lain, tanggal 10

<sup>40</sup> <https://oceanjusticeinitiative.org/2024/02/07/deteksi-dan-analisis-keamanan-laut-di-wilayah-perairan-dan-yurisdiksi-indonesia-periode-april-2023-hingga-januari-2024/>, diakses pada tanggal 26 April 2024, jam 22.30

Februari 2023, kapal tanker MT AASHI (muatan aspal dengan volume muatan 3.595 metrik ton atau sekitar kurang lebih 3 juta liter) diketahui mengalami insiden kebocoran lambung kapal hingga karam di pantai barat Pulau Nias, Sumatera Utara dan mengakibatkan insiden tumpahan aspal yang meluas sejauh 70 km ke arah utara Pulau Nias dari titik lokasi insiden<sup>41</sup>.

#### e. Tantangan Lingkungan.

Tantangan lingkungan di sektor kelautan dan perikanan di Indonesia meliputi<sup>42</sup>:

- 1) **Tekanan aktivitas manusia** : Pembangunan di Kawasan pesisir yang tidak bertanggung jawab dan aktivitas perikanan yang destruktif berdampak pada: 50% luas ekosistem mangrove terdegradasi dan 40% tutupan lamun terancam hilang.
- 2) **Perubahan iklim** : Kenaikan suhu permukaan laut 1-1,2°C pada tahun 2050, 2.000 pulau terancam hilang pada 2030 akibat sea level rise, Periode ulang La Nina dan El Nino singkat (2-3 tahun sekali), Terjadi peningkatan konsentrasi CO<sub>2</sub> (372 ppm menjadi 413 ppm), 80% terumbu karang mengalami *bleaching* pada tahun 2030, Frekuensi, intensitas, dan durasi cuaca ekstrim meningkat.
- 3) **Polusi laut** : Peringkat 5 negara penghasil sampah laut 0,2-0,55 juta ton per tahun sampah plastik masuk ke laut Indonesia, USD 450 juta per tahun, estimasi kerugian akibat polusi sampah plastik.

#### f. Para Pemangku Kepentingan Keamanan Maritim.

Berikut adalah instansi atau aparat negara yang berhubungan dengan keamanan maritim:

- 1) **Kementerian Maritim dan Investasi Republik Indonesia (Kemenko Marves RI)**. Kemenko Marves RI merupakan kementerian yang bertugas menyelenggarakan koordinasi, sinkronisasi, dan

<sup>41</sup> <https://oceanjusticeinitiative.org/2023/04/30/deteksi-dan-analisis-gangguan-keamanan-laut-di-wilayah-perairan-dan-yurisdiksi-indonesia-periode-januari-hingga-maret-2023/>, diakses 14 Juni 2024, jam 21.30

<sup>42</sup> Menteri Kelautan dan Perikanan RI, Materi Implementasi Kebijakan Ekonomi Biru Mendukung Pembangunan Nasional kepada Peserta PPRA LXVI Lemhannas RI pada tanggal 19 Juni 2024.

pengendalian urusan kementerian dalam penyelenggaraan pemerintahan dibidang kemaritiman dan investasi<sup>43</sup>.

- 2) **Kementerian Luar Negeri (Kemenlu) RI.** Kemenlu RI merupakan kementerian yang memiliki kewenangan yang dapat mempengaruhi keamanan maritim melalui tugas dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang luar negeri untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara<sup>44</sup>.
- 3) **Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) RI.** KKP RI merupakan kementerian yang memiliki kepentingan dengan keamanan maritim melalui tugas dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang kelautan dan perikanan untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara<sup>45</sup>.
- 4) **Kementerian Pertahanan (Kemenhan) RI.** Kemenhan RI merupakan kementerian yang merumuskan kebijakan pertahanan negara, termasuk aspek pertahanan maritim, Kemenhan RI mempunyai tugas menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pertahanan untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara<sup>46</sup>.
- 5) **TNI Angkatan Laut (TNI AL).** Dalam konteks keamanan maritim, TNI AL sebagai salah satu matra dari TNI memiliki kaitan yang sangat erat dengan keamanan maritim terkait tugas TNI AL yaitu menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi<sup>47</sup>.
- 6) **Bakamla (Badan Keamanan Laut) RI.** Dalam konteks keamanan maritim, Bakamla RI adalah badan yang bertugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia<sup>48</sup>.

---

<sup>43</sup> Perpres Nomor 92 Tahun 2019 tentang Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, pasal 2, ayat (1).

<sup>44</sup> Perpres Presiden Nomor 116 Tahun 2020 tentang Kementerian Luar Negeri, pasal 4.

<sup>45</sup> Perpres Nomor 38 Tahun 2023 tentang Kementerian Kelautan dan Perikanan, pasal 4.

<sup>46</sup> Perpres Nomor 94 Tahun 2022 tentang Kementerian Pertahanan, pasal 4.

<sup>47</sup> Undang-Undang RI Nomor 34 Tahun 2004, Tentang TNI, Pasal 9, huruf b.

<sup>48</sup> Perpres Nomor 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut, pasal 2.

- 7) **Badan Intelijen Negara (BIN).** BIN merupakan instansi yang sangat vital bagi keamanan maritim terkait penyelenggaraan fungsi Intelijen dalam negeri dan luar negeri<sup>49</sup>.
- 8) **Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP).** BNPP merupakan badan nasional yang berpengaruh pada keamanan maritim di wilayah perbatasan terkait tugas dalam menetapkan kebijakan program Pembangunan perbatasan, menetapkan rencana kebutuhan anggaran, mengoordinasikan pelaksanaan, dan melaksanakan evaluasi dan pengawasan terhadap pengelolaan Batas Wilayah Negara dan Kawasan Perbatasan<sup>50</sup>.
- 9) **Direktorat Polisi Air.** Ditpolair merupakan unsur pelaksana tugas pokok Polri yang bertugas menyelenggarakan fungsi kepolisian perairan yang mencakup patroli, Tindakan Pertama Tempat Kejadian Perkara (TPTKP) di perairan, SAR di wilayah perairan, dan Binmas pantai atau perairan serta pembinaan fungsi kepolisian perairan<sup>51</sup>.
- 10) **Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan RI (Ditjen Hubla) RI.** Ditjenhubla Kementerian Perhubungan RI memiliki unit pelaksana tugas KPLP yang berkaitan dengan keamanan maritim melalui tugasnya di bidang : patroli dan pengamanan, penegakan hukum tertib pelayaran di laut dan pantai penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air sarana dan prasarana<sup>52</sup>.
- 11) **Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) Kementerian Keuangan RI.** DJBC berhubungan dengan keamanan maritim terkait tugas dalam menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang pengawasan, penegakan hukum, pelayanan dan fasilitasi, serta optimalisasi penerimaan negara di bidang kepabeanan dan cukai sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan<sup>53</sup>.

---

<sup>49</sup> Perpres Nomor 90 Tahun 2012 tentang Badan Intelijen Negara, pasal 1.

<sup>50</sup> Perpres Nomor 12 Tahun 2010 tentang Badan Nasional Pengelola Perbatasan, pasal 3.

<sup>51</sup> Peraturan Kapolri Nomor. 22 Tahun 2010 Pasal 202 ayat (2)

<sup>52</sup> Keputusan Dirjenhubla Nomor KP-DJPL 469 tahun 2023 tentang Pelaksanaan Tugas Dan Fungsi Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai Pada Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

<sup>53</sup> Permenkeu RI Nomor.118/PMK.01/2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Keuangan

### g. Indeks Ketahanan Nasional (IKN).

Indeks Ketahanan Nasional merupakan nilai indeks kondisi kemampuan nasional dalam menghadapi ATHG yang berasal dari agregat pengukuran ketahanan masing-masing gatra pada dimensi wilayah dan waktu tertentu. Indeks Ketahanan Nasional pada Desember 2023 berada pada posisi “**Cukup Tangguh**”, dengan skor **2,89**. Tannas dikatakan cukup tangguh apabila keuletan dan ketangguhan bangsa berada pada kondisi cukup memadai dalam menghadapi ancaman dan gangguan baik yang berasal dari luar maupun dari dalam. Setiap pilar kehidupan berbangsa dan bernegara juga cukup memadai dalam merespons berbagai tuntutan perubahan yang muncul. Namun ada beberapa kelemahan internal yang perlu segera diperbaiki agar ancaman dan gangguan tidak sampai melemahkan stabilitas dan integritas nasional. Kondisi ini merupakan tahap awal dari kondisi *moderate*<sup>54</sup>. Salah satu isu strategis yang perlu mendapat perhatian, adalah sumber daya laut hayati (gatra SKA).

| Indeks Ketahanan Nasional | Dec-17<br>Skor | Dec-18<br>Skor | Dec-19<br>Skor | Dec-20<br>Skor | Dec-21<br>Skor | Dec-22<br>Skor | Dec-23<br>Skor |
|---------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| INDEKS KETAHANAN NASIONAL | 2,63           | 2,69           | 2,82           | 2,72           | 2,81           | 2,75           | 2,89           |

Grafik 3. Perkembangan IKN 2017-2023

## 10. Kerangka Teoretis.

### a. Konsep Keamanan Maritim.

Christian Bueger, seorang ahli terkemuka dalam keamanan maritim, mendefinisikan keamanan maritim sebagai konsep yang mencakup berbagai ancaman dan tantangan yang dihadapi di domain maritim<sup>55</sup>. Pendekatan Bueger menekankan pentingnya kerja sama internasional dan kapasitas penegakan hukum di laut untuk mengatasi berbagai ancaman ini secara efektif. Bueger mengidentifikasi empat pilar utama dalam teorinya tentang keamanan maritim meliputi **keamanan nasional** terkait mengatasi ancaman tradisional seperti konflik antarnegara, kejahatan maritim terkait

<sup>54</sup> Tim Pokja Bahan Ajar BS. Ketahanan Nasional. (2024). Jakarta: Lemhannas RI, hal.109

<sup>55</sup> Christian Bueger, *What is Maritime Security?, Forthcoming in Marine Policy*, 2015

pembajakan, perompakan, dan penyelundupan, **keamanan lingkungan** terkait perlindungan ekosistem laut dari kerusakan lingkungan dan **keamanan ekonomi** terkait menjamin kelancaran perdagangan maritim dan akses ke sumber daya maritim.

**b. Teori Optimalisasi.**

Teori optimalisasi menurut Winardi menekankan pada pencapaian tujuan secara efektif dan efisien dapat diterapkan pada keamanan maritim. Optimalisasi adalah proses untuk meningkatkan kinerja atau hasil dalam berbagai bidang dengan menggunakan sumber daya secara optimal. Dalam konteks ini, optimalisasi keamanan maritim berarti menggunakan sumber daya secara optimal untuk mencapai keamanan yang maksimal melalui pengaturan dan koordinasi yang efisien dari patroli maritim, penggunaan teknologi pemantauan yang canggih, serta kerja sama internasional yang kuat untuk mengatasi ancaman seperti pembajakan, penyelundupan, dan penangkapan ikan ilegal.

**c. Konsepsi Ketahanan Nasional.<sup>56</sup>**

Konsepsi ketahanan nasional didasari dari pengertian ketahanan nasional (Tannas) adalah kondisi dinamik bangsa Indonesia yang meliputi segenap aspek kehidupan nasional yang terintegrasi berisi keuletan dan ketangguhan yang mengandung kemampuan mengembangkan kekuatan nasional, dalam menghadapi dan mengatasi segala TAHG, baik yang datang dari luar maupun dari dalam, untuk menjamin identitas, integritas, kelangsungan hidup bangsa dan negara, serta perjuangan mencapai tujuan nasionalnya. Konsepsi tannas Indonesia adalah konsepsi pengembangan kekuatan nasional melalui pengaturan dan penyelenggaraan kesejahteraan dan keamanan yang seimbang, serasi, dan selaras dalam seluruh aspek kehidupan secara utuh dan menyeluruh serta terpadu berlandaskan Pancasila, UUD NRI Tahun 1945, dan Wasantara. Dalam konteks keamanan maritim, konsepsi Tannas Indonesia menjadi pedoman untuk mengembangkan segala potensi yang dimiliki untuk mengoptimalkan

---

<sup>56</sup> Tim Pokja Bahan Ajar BS. Ketahanan Nasional. (2024). Jakarta: Lemhannas RI, hal.46

keamanan maritim agar mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara adil dan merata sejalan dengan hakikat konsepsi Tannas Indonesia yang berarti pengaturan dan penyelenggaraan kesejahteraan dan keamanan secara seimbang, serasi, dan selaras dalam seluruh aspek kehidupan nasional.

**d. Konsep Pembangunan Berkelanjutan.**

Pembangunan berkelanjutan adalah konsep yang mencakup berbagai aspek kehidupan, termasuk keberlanjutan ekologis, ekonomi, sosial budaya, politik, serta pertahanan dan keamanan. Konsep ini diperkenalkan oleh *Brundtland Comission* yang mendefinisikan pembangunan berkelanjutan sebagai "memenuhi kebutuhan sekarang tanpa mengorbankan pemenuhan kebutuhan generasi masa depan"<sup>57</sup>. Pembangunan berkelanjutan sangat relevan dengan ekonomi biru dan pembangunan nasional karena memperhatikan keberlanjutan sumber daya alam dan lingkungan serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Dalam konteks ekonomi biru, pembangunan berkelanjutan dapat meningkatkan keamanan maritim dan meningkatkan potensi ekonomi laut yang berkelanjutan. Dalam konteks pembangunan nasional, pembangunan berkelanjutan dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan meningkatkan kemampuan negara dalam menghadapi tantangan global.

**e. Teori Kedaulatan Negara.**

Teori kedaulatan negara menurut Paul Laband dan George Jelinek, menjelaskan bahwa negara mempunyai hak untuk membuat suatu aturan hukum yang berfungsi untuk menjaga keteraturan yang ada di dalam suatu negara. Akan tetapi, hal yang perlu digarisbawahi pada aturan hukum berdasarkan teori kedaulatan negara adalah negara memiliki kedudukan tertinggi daripada aturan hukum itu sendiri. Hal ini dikarenakan hukum adalah sesuatu aturan yang dibuat oleh negara<sup>58</sup>.

<sup>57</sup> Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Setjen DPR RI, "Pembangunan Berkelanjutan: Dimensi Sosial, Ekonomi, Dan Lingkungan", 2015

<sup>58</sup> Haryatmoko, Kompas Penerbit Buku, Etika Politik dan Kekuasaan, 2015, hal.

f. **Analisis SWOT.**

Analisis SWOT adalah teknik analisis yang digunakan untuk mengidentifikasi kekuatan (*Strengths*), kelemahan (*Weaknesses*), peluang (*Opportunities*), dan ancaman (*Threats*) dalam konteks bisnis atau proyek. Teknik ini dapat digunakan oleh berbagai organisasi, mulai dari bisnis kecil dan nirlaba hingga perusahaan besar, serta untuk tujuan pribadi dan profesional. Analisis SWOT penting karena dapat membantu dalam merencanakan pertumbuhan dan meningkatkan proses, dengan mengevaluasi faktor internal dan eksternal. Ini memberikan wawasan untuk menyiapkan tim menuju kesuksesan.<sup>59</sup>

**11. Lingkungan Strategis.**

a. **Global.**

Saat ini dunia sedang menuju era *Society 5.0*, dimana digitalisasi, komputerisasi dan penggunaan media internet telah menjadi tulang punggung berbagai aspek kehidupan manusia di seluruh dunia. Kecepatan dan ketepatan dalam proses telah menjadi ciri khas era transformasi digital. Baik entitas negara maupun non-negara yang tidak segera beradaptasi dengan situasi ini, niscaya akan mengalami ketertinggalan dan daya saing global/regional.

Pembangunan ekonomi biru telah menjadi fokus utama dalam beberapa tahun terakhir, terutama dalam konteks global. Ekonomi biru merujuk pada pengelolaan sumber daya laut secara berkelanjutan dan berwawasan jangka panjang. Dalam beberapa tahun terakhir, negara-negara telah berupaya meningkatkan potensi ekonomi biru mereka dengan mengembangkan sektor-sektor yang terkait dengan laut, seperti perikanan, pertambangan, dan energi laut. Perkembangan ekonomi biru pada lingkup global menunjukkan tren positif yang signifikan, didorong oleh inovasi teknologi dan kebijakan berkelanjutan. Di banyak negara, sektor ekonomi biru seperti energi terbarukan laut, perikanan berkelanjutan, dan pariwisata bahari mengalami pertumbuhan yang pesat. Misalnya, di Uni Eropa, sektor

<sup>59</sup> <https://asana.com/id/resources/swot-analysis>, diakses pada tanggal 16 April 2024, jam 23.15

ekonomi biru diperkirakan bernilai sekitar €750 miliar dan mempekerjakan lebih dari 5 juta orang (World Bank). Inisiatif seperti "*Blue Growth Strategy*" di Eropa berfokus pada memaksimalkan potensi ekonomi laut sambil melindungi ekosistem laut. Di Amerika Serikat, investasi besar-besaran dalam teknologi energi laut seperti tenaga gelombang dan pasang surut terus berkembang. Proyek-proyek di Oregon dan Alaska menunjukkan potensi besar dalam menyediakan sumber energi terbarukan yang bersih dan berkelanjutan (World Bank). Sementara itu, negara-negara Kepulauan Pasifik seperti Fiji dan Vanuatu juga berinvestasi dalam sektor perikanan dan pariwisata berkelanjutan, mengintegrasikan pendekatan tradisional dengan teknologi modern untuk menjaga kelestarian sumber daya laut mereka<sup>60</sup>. Norwegia memiliki potensi besar dalam meningkatkan ekonomi biru dengan mengembangkan sektor perikanan dan pertambangan. Negara ini telah mengembangkan program-program yang terkait dengan pengelolaan sumber daya laut secara berkelanjutan. Data ekonomi biru Norwegia menunjukkan bahwa negara ini memiliki potensi besar dalam meningkatkan perekonomian melalui sektor biru.

Namun, tantangan yang dihadapi ekonomi biru juga tidak sedikit. Polusi laut, perubahan iklim, dan praktik perikanan yang tidak berkelanjutan tetap menjadi ancaman serius. Menurut laporan World Bank, sekitar 8 juta ton plastik masuk ke lautan setiap tahun, merusak ekosistem laut dan mengancam kehidupan laut (World Bank). Di negara-negara berkembang, termasuk Indonesia, kendala seperti kurangnya infrastruktur, pendanaan, dan kapabilitas teknologi juga menghambat pertumbuhan sektor ekonomi biru yang lebih efisien dan berkelanjutan.

Beberapa kendala yang menjadi tantangan dalam mengembangkan ekonomi biru adalah kendala lingkungan, kendala sosial dan kendala keamanan. Kendala lingkungan adalah salah satu tantangan utama dalam mengembangkan ekonomi biru, di mana pengelolaan sumber daya laut secara berkelanjutan memerlukan perhatian yang lebih besar terhadap lingkungan. Data lingkungan menunjukkan bahwa beberapa negara telah

---

<sup>60</sup> <https://www.startus-insights.com/innovators-guide/blue-economy-trends/>, diakses pada tanggal 16 April 2024, jam 21.30

mengalami permasalahan lingkungan yang berat, seperti polusi laut dan kerusakan habitat. Kendala lain yaitu kendala sosial di mana pengelolaan sumber daya laut secara berkelanjutan memerlukan perhatian yang lebih besar terhadap masyarakat setempat. Data sosial menunjukkan bahwa beberapa negara telah mengalami permasalahan sosial yang berat, seperti kemiskinan dan ketimpangan. Selain itu kendala keamanan menjadi tantangan utama dalam mengembangkan ekonomi biru, di mana pengelolaan sumber daya laut secara berkelanjutan memerlukan perhatian yang lebih besar terhadap keamanan. Data keamanan menunjukkan bahwa beberapa negara telah mengalami permasalahan keamanan yang berat, seperti kejahatan laut dan korupsi.

Bagi Indonesia, tantangan global ini memberikan pelajaran penting. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki potensi besar dalam ekonomi biru, tetapi juga menghadapi tantangan yang signifikan. Perlu ada upaya lebih untuk mengatasi polusi laut, meningkatkan praktik perikanan berkelanjutan, dan mengembangkan teknologi energi laut. Kolaborasi internasional dan investasi dalam penelitian serta pengembangan adalah kunci untuk memaksimalkan potensi ekonomi biru Indonesia sambil memastikan keberlanjutan ekosistem laut (World Bank).

**b. Regional.**

Kondisi geopolitik regional di wilayah Asia Tenggara dan sekitarnya secara langsung maupun tidak langsung akan berdampak kepada negara-negara di Asia Tenggara termasuk Indonesia. Isu Laut China Selatan terus menjadi salah satu tantangan keamanan maritim terbesar di Asia, yang berdampak signifikan terhadap ekonomi biru di kawasan tersebut. Konflik di wilayah ini terutama dipicu oleh klaim teritorial yang tumpang tindih dari berbagai negara, termasuk China, Vietnam, Filipina, Malaysia, dan Brunei. China, dengan klaim *ten dash line*-nya<sup>61</sup>, telah memperkuat kehadirannya melalui pembangunan pulau buatan dan instalasi militer di wilayah

---

<sup>61</sup> <https://bnpp.go.id/berita/klaim-peta-baru-china-tabrak-batas-sejumlah-negara-kedaulatan-indonesia-terancam>, diakses pada tanggal 18 April 2024, jam 21.30

tersebut<sup>62</sup>. Hal ini telah meningkatkan ketegangan dengan negara-negara tetangga dan mengundang respon dari Amerika Serikat yang sering menggelar operasi kebebasan navigasi di perairan tersebut.

Indo-Pasifik merupakan titik singgungan utama rivalitas global. Negara adidaya berkompetisi memantapkan pengaruhnya di kawasan, di mana AS masih memegang posisi sentral dalam arsitektur Indo-Pasifik. Meskipun demikian, Indeks Kekuatan Global memproyeksikan akan terjadi perubahan pola hegemoni global. Pengaruh AS dinilai akan menurun sedangkan Tiongkok mengalami pertumbuhan yang signifikan. Laut China Selatan dan Selat Taiwan diproyeksikan akan menjadi *front* pertempuran utama ketika ketegangan antarnegara adidaya mengeskalasi dan Indonesia berpotensi besar akan menjadi jalur utama, khususnya bagi gelar militer Barat, ketika perang meletus di kawasan tersebut<sup>63</sup>.

Perkembangan ini memiliki dampak signifikan terhadap ekonomi biru di Asia. Laut China Selatan merupakan jalur utama perdagangan global, dengan sekitar 30% dari minyak mentah dunia dan sepertiga kargo global melewati wilayah ini setiap tahun. Ketegangan dan ketidakstabilan di kawasan ini dapat mengganggu aliran perdagangan dan merusak kepercayaan investor, yang pada gilirannya dapat mempengaruhi ekonomi biru di negara-negara Asia Tenggara, termasuk Indonesia. Selain itu, *overfishing*, polusi, dan perubahan iklim yang diperparah oleh aktivitas militer juga mengancam kelestarian sumber daya laut di kawasan ini.<sup>64</sup>

Bagi Indonesia, ketidakstabilan di Laut China Selatan merupakan tantangan besar bagi keamanan maritim dan pertumbuhan ekonomi biru. Perairan Indonesia yang berbatasan dengan Laut China Selatan sering menjadi lokasi pelanggaran oleh kapal asing, termasuk penangkapan ikan ilegal. Kelemahan dalam pengawasan maritim dan kurangnya kerja sama regional yang efektif dapat menghambat upaya Indonesia dalam

---

<sup>62</sup> <https://thediplomat.com/2024/01/navigating-south-china-sea-security-in-2024/>, diakses pada tanggal 18 April 2024, jam 23.30

<sup>63</sup> Prof. Dr. Ikrar Nusa Bhakti, Materi Paparan Geopolitik Indopasific kepada Peserta PPRA LXVI Lemhannas RI pada tanggal 2 Mei 2024

<sup>64</sup> Congressional Research Service, *U.S.-China Strategic Competition in South and East China Seas: Background and Issues for Congress*, Updated February 5, 2024

mengembangkan sektor ekonomi biru yang berkelanjutan. Oleh karena itu, penting bagi Indonesia untuk meningkatkan kapasitas pengawasan maritim dan berpartisipasi aktif dalam diplomasi regional untuk memastikan stabilitas dan keamanan di perairan Asia Tenggara.

c. **Nasional.**

1) **Gatra Geografi.**

Indonesia memiliki beragam keunggulan geografis yang memberikan dampak positif dalam berbagai aspek kehidupan negara ini. Indonesia memiliki posisi yang strategis yaitu terletak di persimpangan jalur maritim strategis antara Samudera Hindia dan Pasifik, membuatnya menjadi titik strategis bagi perdagangan internasional. Karakteristik kepulauan yang besar memberikan fakta adanya disparitas pembangunan yang tinggi antar kawasan antar pulau. Bentuk negara kepulauan dengan sebagian besar adalah perairan memberikan kendala tersendiri dalam Upaya melakukan pemerataan pembangunan. Konektivitas antar pulau adalah salah satu penyebab tingginya disparitas antar wilayah. Hingga sampai dengan menjelang akhir RPJPN 2005-2025, disparitas pembangunan dan investasi yang berdampak pada disparitas ekonomi dan kemajuan masih terjadi. Meskipun Pemerintah telah mencanangkan membangun Indonesia dari pinggiran dan mendorong proyek infrastruktur ke Indonesia Timur, realisasi investasi melalui PMA dan PMDN, misalnya, pada akhir tahun 2019 masih didominasi investasi di Pulau Jawa (Rp.434.6T, atau 53,7%) dan di Sumatra (Rp. 154,3T, atau 19%)<sup>65</sup>.

2) **Gatra Demografi.**

Gatra demografi Indonesia dengan jumlah penduduk terbesar keempat di dunia dapat menjadi modal potensial bagi pertumbuhan ekonomi karena pasar dalam negeri yang besar, potensi tenaga kerja

---

<sup>65</sup> Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Maritim 2045, Konsepsi Pembangunan Nasional Menuju Indonesia Pusat Peradaban Maritim Dunia Tahun 2045, "Pokok-Pokok Pemikiran Untuk Pembangunan Kemaritiman", 2023, hal.9

dan konsumsi domestik yang tinggi. Bonus demografi dengan kondisi proporsi penduduk usia produktif (15-64 tahun) lebih tinggi daripada penduduk usia non-produktif (di bawah 15 tahun dan di atas 64 tahun), memberikan kesempatan bagi negara untuk menciptakan lapangan kerja dan meningkatkan produktivitas ekonomi. Bonus demografi sumber daya manusia adalah aset utama pembangunan, termasuk pembangunan kemaritiman. Komponen terpenting dalam meningkatkan daya saing bangsa adalah kualitas sumberdaya manusia. Mengingat bahwa Pembangunan kemaritiman mempunyai karakteristik *high-tech, high-risks, dan high investment* maka harus didukung oleh sumberdaya manusia yang berkualitas, yaitu sumber daya yang kompeten, berkarakter, inovatif dan memiliki etos kerja yang produktif<sup>66</sup>.

### 3) **Sumber Kekayaan Alam.**

Gatra sumber kekayaan alam di Indonesia yang melimpah merupakan aset yang sangat strategis dan harus dikelola dan dimanfaatkan untuk sebesar-besarnya kesejahteraan masyarakat. Terutama sumber kekayaan alam sektor kelautan di Indonesia, yang mencakup perikanan tangkap, kerang mutiara, rumput laut, dan karang, memiliki potensi yang sangat besar untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Dengan pengelolaan yang tepat, sumber daya laut ini dapat meningkatkan pendapatan masyarakat, memperbaiki kualitas hidup, dan menjaga keseimbangan lingkungan. Oleh karena itu, penting untuk mengembangkan kegiatan ekonomi non-pertambangan yang berbasis pada sumber daya laut ini, sehingga ketika sumber daya alam laut berkurang atau habis, perekonomian daerah tetap dapat berjalan stabil dan mampu menyejahterakan masyarakat.

### 4) **Gatra Ideologi.**

Gatra Ideologi merupakan salah satu gatra yang cukup penting bagi pembangunan nasional karena gatra ini menjadi landasan filosofis dan

---

<sup>66</sup> Ibid, hal.21

nilai-nilai dasar yang mengarahkan pembangunan menuju tujuan yang lebih luas dan berarti. Ideologi Indonesia tercantum dalam Pancasila, yang merupakan dasar negara dan pandangan hidup bangsa Indonesia. Pancasila adalah dasar negara Indonesia yang terdiri dari lima sila. Pancasila menjadi pijakan filosofis yang mengakar kuat dalam pembangunan nasional. Pancasila juga mencakup nilai-nilai pelestarian lingkungan dan keberlanjutan. Oleh karena itu, pembangunan nasional harus memperhatikan aspek keberlanjutan dan lingkungan untuk melindungi sumber daya alam dan menghadapi tantangan perubahan iklim. Hal paling esensi dalam proses transisi energi baru terbarukan adalah kesejahteraan sosial, keadilan, keberlanjutan dan persatuan seluruh masyarakat Indonesia.

5) **Gatra Politik.**

Gatra politik Indonesia memiliki peran penting dalam pemberdayaan ekonomi kelautan dan pembangunan nasional. Kondisi politik yang stabil, inklusif, dan berdaya tarik menjadi faktor kunci dalam menciptakan lingkungan yang kondusif untuk pembangunan ekonomi kelautan yang berkelanjutan. Dengan stabilitas politik, pemerintah dapat membuat kebijakan yang jelas dan konsisten, memfasilitasi investasi, dan meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap sistem pemerintahan. Inklusivitas politik memungkinkan partisipasi aktif dari berbagai kelompok masyarakat dalam proses pengambilan keputusan, sehingga kebutuhan dan aspirasi masyarakat dapat dipenuhi secara adil. Selain itu, daya tarik politik yang kuat dapat meningkatkan minat asing dalam investasi dan perdagangan, sehingga sumber daya kelautan Indonesia dapat dimanfaatkan secara optimal. Dengan demikian, kondisi politik yang baik akan membantu Indonesia mencapai tujuan pembangunan ekonomi kelautan yang berkelanjutan dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

6) **Gatra Ekonomi.**

Gatra ekonomi menjadi salah satu pilar utama yang menopang pertumbuhan pembangunan dan kesejahteraan masyarakat. Gatra

ekonomi berperan dalam menciptakan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan. Pertumbuhan ekonomi yang tinggi akan menciptakan lapangan kerja, meningkatkan pendapatan per kapita dan meningkatkan standar hidup masyarakat. Ekonomi menyediakan sumber daya yang diperlukan untuk pembangunan nasional, seperti modal investasi, tenaga kerja, teknologi dan infrastruktur. Gatra ekonomi berperan dalam mengelola sumber daya alam ini secara berkelanjutan, sehingga dapat memberikan manfaat jangka panjang bagi negara dan masyarakat. Di samping itu ekonomi memainkan peran penting dalam menarik investasi baik dari dalam negeri maupun asing serta dalam memfasilitasi perdagangan domestik dan internasional. Investasi dan perdagangan yang kuat akan mendukung pertumbuhan ekonomi dan menciptakan lapangan kerja.

7) **Gatra Sosial Budaya.**

Gatra sosial budaya adalah aset berharga bagi pembangunan nasional Indonesia. Gatra ini mencakup nilai-nilai, identitas dan kekayaan budaya yang menjadi modal penting bagi kemajuan bangsa. Gatra sosial budaya mencerminkan identitas bangsa Indonesia dan keberagaman budaya yang kaya. Keberagaman etnis, bahasa, agama dan budaya menjadi kekayaan yang menjadi pijakan untuk menciptakan persatuan dan kesatuan bangsa Indonesia. Bidang Sosial budaya memainkan peran penting dalam menarik *investor* asing untuk masuk ke dalam Indonesia.

8) **Gatra Pertahanan dan Keamanan.**

Kedaulatan dan keamanan negara menjadi prasyarat utama bagi pembangunan yang berkelanjutan dan berhasil. Pertahanan dan keamanan nasional berperan dalam menjaga kedaulatan dan integritas wilayah Indonesia dari ancaman internal dan eksternal. Dengan wilayah yang aman dan terjaga, pembangunan dapat berlangsung tanpa gangguan dan menghindari potensi konflik yang merugikan. Pembangunan nasional yang berkelanjutan membutuhkan kestabilan dan keamanan. Oleh karena itu, peran gatra pertahanan dan keamanan

Indonesia tidak dapat diabaikan. Pemerintah perlu memastikan kesiapan dan profesionalisme lembaga pertahanan dan keamanan dalam melaksanakan tugas-tugasnya serta melibatkan masyarakat dalam upaya menjaga keamanan dan ketertiban. Dengan kondisi keamanan yang terjamin, pembangunan nasional dapat berjalan dengan lancar.



### **BAB III**

## **PEMBAHASAN**

#### **12. Umum.**

Bab III akan menyajikan pembahasan kondisi keamanan maritim saat ini dalam mendukung pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan dihadapkan dengan perundang-undangan yang menjadi payung hukum permasalahan, data/fakta yang berkaitan dengan potensi sumber daya kelautan Indonesia, pertumbuhan ekonomi maritim, ancaman dan tantangan dalam keamanan maritim, serta perkembangan lingkungan strategis yang berpengaruh. Berdasarkan analisa tersebut, selanjutnya akan ditemukan kendala dan hambatan yang menjadi permasalahan-permasalahan dalam upaya mengoptimalkan keamanan maritim serta dampak stabilitas keamanan maritim terhadap pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan dan ketahanan nasional. Hasil analisa tersebut diharapkan dapat menemukan solusi dari rumusan masalah dan pertanyaan kajian, berupa strategi dalam mengoptimalkan keamanan maritim guna meningkatkan pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan dan memperkuat ketahanan nasional. Strategi yang dihasilkan diharapkan dapat menjadi salah satu pemikiran yang holistik, komprehensif dan integral dalam optimalisasi keamanan maritim dengan mempertimbangkan berbagai aspek agar dapat diimplementasikan guna mendukung pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan dan memperkuat ketahanan nasional.

#### **13. Kondisi Keamanan Maritim Saat ini Dalam Mendukung Pertumbuhan Ekonomi Biru yang Berkelanjutan.**

##### **a. Potensi Ekonomi Biru yang Berkelanjutan Indonesia**

Dengan karakteristik maritimnya, data dan fakta menunjukkan bahwa Indonesia memiliki potensi kelautan yang sangat besar, meliputi sumber daya perikanan, karbon biru, pariwisata bahari, dan jalur transportasi laut. Potensi maritim yang melimpah ini belum sepenuhnya diberdayakan secara maksimal. Dengan wilayah maritim yang luas, Indonesia memiliki peluang

besar untuk memanfaatkan potensi ini guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan perekonomian nasional. Apabila potensi-potensi ini dioptimalkan, ekonomi biru dapat meningkatkan efektivitas dengan memberikan perlindungan habitat dan biodiversitas, 20% penurunan gas rumah kaca, menciptakan sekitar 12 juta lapangan kerja pada tahun 2030 mendatang, serta keuntungan investasi laut berkelanjutan yang mencapai US\$15,5 triliun<sup>67</sup>. Pemberdayaan ekonomi biru dengan penanganan yang baik, terencana dan terintegrasi termasuk sistem pengawasan yang melibatkan semua elemen bangsa akan mampu menjadi salah satu potensi sumber kekayaan alam yang menjanjikan di masa depan. Ekonomi biru merupakan bagian dari pilar kunci dalam isu prioritas yang diangkat oleh Development Group pada Presidensi G20 Indonesia 2022. Ekonomi biru yang berkelanjutan ini sejalan dengan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.



Gambar 4. Potensi Laut Indonesia Belum Sepenuhnya Terekplor (sumber Kemenkomarves, 2023)

Sumber daya perikanan yang melimpah dapat menjadi sumber pendapatan utama bagi nelayan dan industri terkait, karena populasi dunia diperkirakan akan tumbuh lebih dari 30% hingga tahun 2050 sehingga diprediksi bahwa kebutuhan protein dunia akan meningkat hingga 70%

<sup>67</sup> <https://mediaindonesia.com/ekonomi/638241/kontribusi-pdb-maritim-indonesia-baru-7-ekonomi-biru-perlu-dieksplorasi>, diakses pada tanggal 12 Juni 2024, jam 21.30

(sumber FAO, 2018), sehingga permintaan ikan global akan terus meningkat, dan permintaan tersebut diprediksi akan lebih banyak dipenuhi dari produksi perikanan budi daya<sup>68</sup>. Untuk kebutuhan ikan di Indonesia berdasarkan angka konsumsi ikan nasional mengalami tren peningkatan dari tahun 2012 – 2022 melonjak 66,65% menjadi 56,48 kilogram (kg) per kapita. Berdasarkan data dari KKP bahwa pada tahun 2030, proyeksi pasar *seafood* dunia berdasarkan wilayah akan meningkat yaitu Asia Pasifik senilai USD 200,58 Miliar, Eropa senilai USD 88,05 Miliar, Amerika Utara senilai USD 65 Miliar, Amerika Latin senilai USD 47,4 Miliar dengan proyeksi komoditas Ikan sebagai proyeksi tertinggi (USD 322,58 Miliar), diikuti *Krustasea* (USD 53,86 Miliar), *Moluska* (USD 10,35 Miliar) dan komoditas lainnya senilai USD 32,31 Miliar. Dengan kebutuhan pasar *seafood* dunia tersebut, bila dapat mengoptimalkan sektor perikanan sebagai salah satu sumber kekayaan alam ekonomi biru dengan baik Indonesia berpeluang sangat besar menjadi negara yang makmur sejahtera. Namun tentunya pengelolaan sektor kelautan harus tetap memperhatikan keberlanjutan agar dapat dinikmati oleh anak cucu kita serta didukung penanganan keamanan laut yang baik.

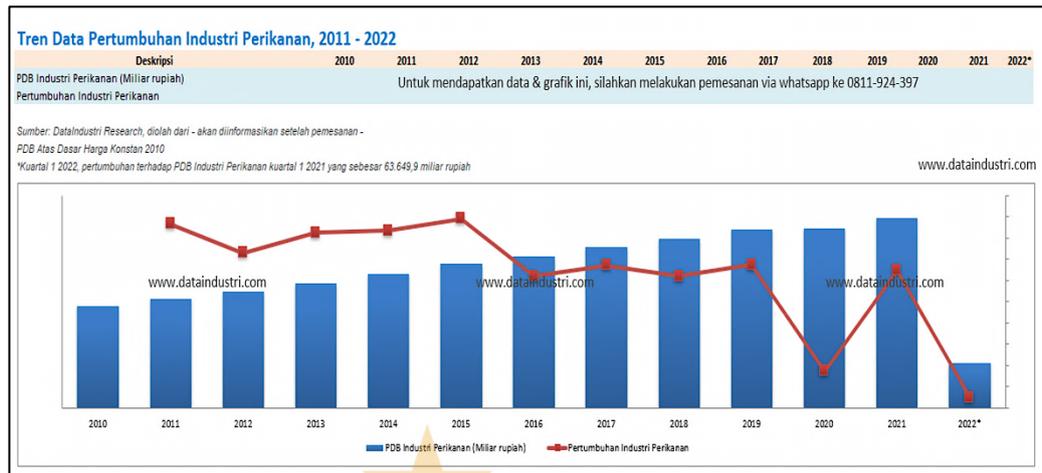
Menurut data dari Bank Dunia, Indonesia memiliki potensi besar untuk pertumbuhan ekonomi biru. Sektor perikanan, yang merupakan sektor utama ekonomi Indonesia, telah menunjukkan pertumbuhan yang signifikan. Misalnya, produksi ikan di Indonesia telah tumbuh sebesar 3,5% per tahun dalam dekade terakhir, menjadikannya salah satu negara dengan pertumbuhan produksi ikan tercepat di dunia. Tercatat nilai ekspor hasil perikanan tahun 2021 mencapai sekitar USD 5,7 miliar dan meningkat pada tahun 2022 menjadi sekitar USD 6,2 miliar<sup>69</sup>. Kondisi ini menjadi modal besar bagi pembangunan nasional. Menurut BPS, 2023, perikanan menyumbang 505,06 triliun rupiah pada tahun 2022 atau sebesar 2,58 % terhadap PDB nasional.<sup>70</sup>

---

<sup>68</sup> Menteri Kelautan dan Perikanan RI, Materi Implementasi Kebijakan Ekonomi Biru Mendukung Pembangunan Nasional kepada Peserta PPRA LXVI Lemhannas RI pada tanggal 19 Juni 2024.

<sup>69</sup> Badan Pusat Statistik (BPS), Statistik Sumber Daya Laut dan Pesisir 2023, Ekonomi Laut Berkelanjutan dan Tantangan Pengelolaan Kawasan Pesisir, Volume 20, 2023, hal.4

<sup>70</sup> Ibid



Grafik 4. Tren Data Pertumbuhan Industri Perikanan

Sementara itu, karbon biru memiliki potensi besar dalam mitigasi perubahan iklim. Potensi karbon biru di Indonesia sangat berguna untuk mengatasi perubahan iklim laut, karena ekosistem pesisir seperti mangrove, padang lamun, dan rawa-rawa pasang surut memiliki kemampuan menyimpan karbon yang sangat tinggi. Oleh karena itu, diperlukan dukungan dari semua elemen bangsa dalam menjaga kelestarian ekosistem pesisir yang menjadi habitatnya. Keamanan lingkungan laut menjadi salah satu parameter penting dalam mencapai keamanan maritim yang stabil, mengingat ekosistem yang sehat dapat meningkatkan ketahanan pangan, mengurangi risiko bencana, dan mendukung ekonomi berkelanjutan.

Potensi wisata bahari di Indonesia memiliki peranan penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi biru dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Dengan keindahan alam bawah laut, pantai yang eksotis, serta kekayaan budaya maritim, Indonesia menjadi destinasi unggulan bagi wisatawan domestik maupun internasional. Pariwisata bahari yang dikelola secara berkelanjutan dapat menciptakan lapangan kerja, meningkatkan pendapatan masyarakat pesisir, dan mendorong pertumbuhan ekonomi lokal. Selain itu, promosi dan pengembangan wisata bahari juga berkontribusi dalam konservasi lingkungan laut dan pendidikan tentang pentingnya menjaga ekosistem laut.

Potensi jalur transportasi laut yang merupakan *sea lines of communication* (SLOC) dan *sea lines of trade* (SLOT) dari perdagangan

global dapat dilihat pada **Gambar 1 (Bab II)** yang menunjukkan padatnya lalu lintas pelayaran dunia yang melintasi perairan Indonesia mencerminkan betapa pentingnya jalur ini dalam perdagangan global. Pelayaran dari Tanjung Harapan Afrika, Laut Arab, India, Bahrain, hingga Somalia semuanya berkumpul dan memasuki perairan Indonesia melalui Selat Malaka, Laut Natuna Utara dan Laut Jawa. Pada saat yang bersamaan, pelayaran dari Australia yang menuju wilayah utara (Jepang, China, Korea, dan sekitarnya) melewati ALKI I, ALKI II, ALKI III, Selat Makasar, Laut Sulawesi dan Perairan Papua Barat. Berdasarkan data 45% barang dalam rantai perdagangan dunia yang diangkut melalui wilayah laut Indonesia<sup>71</sup>.

Sedangkan pada **Gambar 2 (Bab II)** memberikan gambaran lalu lintas kapal yang melewati Selat Malaka, yang menghubungkan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Setiap tahunnya Selat Malaka dilewati sekitar 94.000 kapal yang menggunakan lebih dari 40 pelabuhan laut. Setidaknya kapal-kapal tersebut mengangkut sekitar 30% dari semua barang yang diperdagangkan secara global<sup>72</sup>. Data ini menyoroti aktivitas maritim yang ramai yang terjadi di perairan Indonesia dan menjadi bukti posisi strategis negara di jalur pelayaran internasional. Banyaknya kapal yang melewati berbagai kawasan yang ditunjuk menunjukkan pentingnya kondisi lingkungan maritim yang aman untuk memastikan kelancaran arus barang dan jasa.

Sejumlah negara, antara lain Australia, Korea Selatan, dan China, telah lebih dulu dan berhasil memanfaatkan peluang besar dari pengelolaan ekonomi biru. Kontribusinya rata-rata telah mencapai 4,3-9 persen terhadap total PDB mereka<sup>73</sup>. Indonesia memiliki potensi ekonomi kelautan lebih dari 1,33 triliun dolar AS per tahun, tetapi pemanfaatannya belum optimal. Sejak 2019, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional menaruh target peningkatan

---

<sup>71</sup> Peta Kepadatan Lalu Lintas Pelayaran Dunia, <https://moverdb.com/id/kepadatan-lalu-lintas-pengiriman/>, diunduh pada 10 Juni 2024, jam 22.50

<sup>72</sup> Ibid

<sup>73</sup> [https://www.kompas.id/baca/opini/2023/01/18/solusi-ekonomi-biru-2023?open\\_from=Search\\_Result\\_Page](https://www.kompas.id/baca/opini/2023/01/18/solusi-ekonomi-biru-2023?open_from=Search_Result_Page), diakses pada tanggal 11 Mei 2024, jam 21.30

kontribusi ekonomi biru ke dalam PDB dari kurang 4 persen saat ini menjadi 12,5 persen pada 2045<sup>74</sup>. Pemberdayaan potensi sektor maritim Indonesia merupakan peluang bagi Indonesia dalam mewujudkan pertumbuhan ekonomi biru guna meningkatkan perekonomian nasional dan penyerapan tenaga kerja di sektor maritim (periksa data peluang) untuk memanfaatkan kondisi bonus demografi Indonesia di masa depan.

Saat ini, Pemerintah melalui Kementerian Kelautan dan Perikanan KKP telah membuat kebijakan dalam pengembangan ekonomi biru di mana pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan Indonesia harus menempatkan ekologi sebagai panglima yang harus dijaga untuk masa depan anak cucu kita dan akan menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Kebijakan ekonomi biru untuk kelautan dan perikanan berkelanjutan<sup>75</sup> bertujuan untuk memperluas perlindungan, mengurangi tekanan/dampak negatif kegiatan manusia, melestarikan dan menjaga kualitas ekosistem laut dan layanan ekosistemnya, yaitu dengan:

- a) Melindungi laut dan sumber dayanya dengan memperluas kawasan konservasi laut
- b) Mengurangi tekanan dan aktivitas perikanan yang tidak ramah lingkungan melalui penangkapan ikan terukur berbasis kuota dan pengembangan perikanan budidaya di laut, pesisir, dan darat yang berkelanjutan
- c) Menjaga kelestarian wilayah laut melalui pengawasan dan pengendalian wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil dan pembersihan sampah plastik di laut melalui gerakan partisipasi nelayan.

Berdasarkan pembahasan di atas dapat disimpulkan bahwa Indonesia memiliki potensi sektor kelautan yang melimpah untuk dapat diberdayakan secara nasional agar mampu menjadi ekonomi biru yang tumbuh dan berkelanjutan.

---

<sup>74</sup> Ibid

<sup>75</sup> Menteri Kelautan dan Perikanan RI, Materi Implementasi Kebijakan Ekonomi Biru Mendukung Pembangunan Nasional kepada Peserta PPRA LXVI Lemhannas RI pada tanggal 19 Juni 2024.

## b. Ancaman dan Tantangan Keamanan Maritim Penghambat Pertumbuhan Ekonomi Biru yang Berkelanjutan

Potensi ekonomi biru dihadapkan pada ancaman keamanan maritim yang signifikan. Beberapa kejadian (**Data dan Fakta Bab II**) terkait ancaman maritim seperti kejahatan penangkapan ikan ilegal (*Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing*), perompakan dan pembajakan, penyelundupan dan perdagangan manusia, aktivitas penelitian ilmiah ilegal oleh kapal asing, pencemaran laut baik oleh kapal maupun aktivitas masyarakat serta potensi konflik teritorial di perbatasan terus menjadi masalah. Data dan fakta menunjukkan bahwa dihadapkan pada perkembangan lingkungan strategis saat ini terutama di area Laut Natuna Utara menandakan ancaman keamanan maritim masih sangat berpotensi mengancam stabilitas keamanan maritim.

Sementara itu keamanan maritim masih menghadapi tantangan besar akibat perubahan iklim yang dapat merusak ekosistem lingkungan laut (**Data dan Fakta Bab II**). Suhu laut yang meningkat dan perubahan pola cuaca ekstrem menyebabkan kerusakan pada terumbu karang, migrasi ikan, dan degradasi habitat alami. Di samping itu, tekanan aktivitas manusia dalam pembangunan di kawasan pesisir yang tidak bertanggung jawab, seperti reklamasi pantai dan urbanisasi tanpa memperhatikan dampak lingkungan, serta aktivitas perikanan yang destruktif semakin mengancam ekosistem maritim<sup>76</sup>. Praktik-praktik ini tidak hanya merusak lingkungan laut secara langsung tetapi juga mengurangi kapasitasnya untuk pulih dan beradaptasi terhadap perubahan yang terjadi. Polusi laut tetap menjadi permasalahan signifikan yang memperburuk kondisi ekosistem maritim. Rendahnya kesadaran akan pentingnya menjaga kesehatan lingkungan maritim menyebabkan kurangnya tindakan pencegahan dan penanganan polusi secara efektif. Limbah plastik, pencemaran kimia, dan tumpahan minyak merupakan contoh-contoh polusi yang berdampak negatif pada kehidupan laut. Kesadaran yang rendah ini juga menghambat pertumbuhan ekonomi maritim yang berkelanjutan, karena ekosistem yang rusak tidak

---

<sup>76</sup> Menteri Kelautan dan Perikanan RI, Materi Implementasi Kebijakan Ekonomi Biru Mendukung Pembangunan Nasional kepada Peserta PPRA LXVI Lemhannas RI pada tanggal 19 Juni 2024.

dapat mendukung industri perikanan, pariwisata, dan sektor maritim lainnya dengan optimal. Oleh karena itu, peningkatan kesadaran dan tindakan nyata sangat diperlukan untuk melindungi dan memulihkan kesehatan lingkungan maritim demi keberlanjutan ekonomi dan kelestarian alam.

c. **Kondisi Keamanan Maritim Indonesia Saat ini Belum Optimal.**

Konsep keamanan maritim yang dikemukakan oleh Christian Bueger mengidentifikasi empat pendekatan utama dalam keamanan maritim: keamanan nasional, kejahatan transnasional, tata kelola maritim, dan keamanan manusia. Bueger berpendapat bahwa keamanan maritim tidak hanya mencakup ancaman militer, tetapi juga mencakup aspek-aspek non-militer seperti pencurian ikan ilegal, penyelundupan, dan bencana alam. Keamanan maritim adalah upaya untuk memastikan bahwa laut dan ruang maritim dapat digunakan dengan aman untuk aktivitas manusia tanpa adanya gangguan yang signifikan. Stabilitas keamanan maritim menjadi sangat penting untuk mendukung aktivitas maritim yang merupakan urat nadi ekonomi kelautan atau ekonomi biru. Aktivitas maritim, seperti perikanan, pariwisata, transportasi laut, dan perdagangan, sangat bergantung pada kondisi keamanan maritim yang stabil. Ketidakstabilan dalam keamanan maritim, seperti adanya pembajakan, pencurian ikan, dan penyelundupan, dapat menghambat aktivitas ekonomi ini dan berdampak negatif pada perekonomian nasional (periksa **data dan fakta ancaman keamanan maritim pada Bab II**). Misalnya, pencurian ikan ilegal dapat mengurangi stok ikan dan merugikan nelayan lokal, sementara pembajakan dapat meningkatkan biaya asuransi dan mengganggu rantai pasokan global.

Di sisi lain, teori *sea power* yang dikemukakan oleh Alfred Thayer Mahan<sup>77</sup> menekankan pentingnya kekuatan laut dalam menentukan kekuatan dan kemakmuran suatu negara. Menurut Mahan, kontrol atas laut dan jalur perdagangan laut sangat krusial untuk mempertahankan dominasi ekonomi dan militer. Kekuatan laut yang kuat memungkinkan suatu negara

---

<sup>77</sup> Mahan, Alfred Thayer. "The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783." Boston: Little, Brown and Company, 1890

untuk melindungi kepentingan ekonominya dan memastikan stabilitas di wilayah maritim. Kekuatan laut bukan hanya satu entitas kekuatan TNI Angkatan Laut, namun meliputi semua pemangku kepentingan yang berkaitan dengan maritim, mulai dari pengambil kebijakan dan pelaksana kebijakan yang memiliki kewenangan terhadap kondisi keamanan maritim yang merupakan bagian dari keamanan nasional. Tercatat terdapat beberapa Kementerian dan Lembaga (K/L) maupun instansi/aparat negara memiliki tugas yang sangat berkaitan dengan kondisi keamanan maritim. Namun fakta di lapangan menunjukkan bahwa tugas-tugas tersebut dilaksanakan masih sektoral belum terintegrasi dengan baik secara maksimal. Kendala masih belum efektifnya koordinasi dalam birokrasi tata kelola maritim menjadi permasalahan yang tidak mudah diselesaikan<sup>78</sup>.

Ancaman dan tantangan dalam keamanan maritim mencakup berbagai aspek mulai dari kejahatan transnasional hingga konflik teritorial. Penyelesaian ancaman ini memerlukan pendekatan komprehensif yang melibatkan kerja sama antar negara, peningkatan kapasitas angkatan laut, serta penguatan hukum dan tata kelola maritim. Tanpa upaya penanganan yang menyeluruh, kondisi keamanan maritim dapat menjadi tidak stabil, yang pada gilirannya akan berdampak negatif pada ekonomi maritim dan keberlanjutan sumber daya laut.

Para ahli seperti Sam Bateman<sup>79</sup> dan Geoffrey Till<sup>80</sup> menekankan pentingnya kerja sama regional dan internasional dalam mengatasi ancaman maritim. Bateman menyoroti perlunya kerja sama yang lebih erat antara negara-negara di kawasan Asia Tenggara untuk menghadapi tantangan keamanan maritim, sementara Till menekankan pentingnya modernisasi angkatan laut dan peningkatan kapasitas pengawasan maritim. Menurut mereka, stabilitas keamanan maritim adalah kunci untuk

---

<sup>78</sup> <https://nasional.kompas.com/read/2019/08/06/14512301/indonesia-belum-bisa-jadi-poros-maritim-dunia-ini-kendalanya?page=all>, diakses pada tanggal 2 Juni 2024, jam 22.50

<sup>79</sup> Bateman, Sam. "Regional Maritime Security Cooperation: Cooperative Mechanisms in the Asia-Pacific Region." In *Naval Peacekeeping and Humanitarian Operations: Stability from the Sea*, edited by James J. Wirtz and Jeffery A. Larsen, Routledge, 2008

<sup>80</sup> Till, Geoffrey. "Seapower: A Guide for the Twenty-First Century." 3rd edition, Routledge, 2013

mendukung pertumbuhan ekonomi maritim dan memastikan keberlanjutan sumber daya laut.

Selain ancaman tradisional seperti konflik antar negara dan kejahatan transnasional, tantangan lingkungan seperti perubahan iklim juga berdampak pada keamanan maritim. Perubahan iklim dapat meningkatkan frekuensi dan intensitas bencana alam di laut, yang dapat mengganggu aktivitas maritim dan mengancam keamanan manusia. Oleh karena itu, pendekatan terhadap keamanan maritim juga harus mencakup strategi mitigasi dan adaptasi terhadap perubahan iklim untuk memastikan keberlanjutan dan stabilitas jangka panjang. Tantangan lingkungan lain adalah rusaknya ekosistem laut karena pembangunan di kawasan pesisir yang tidak bertanggung jawab, aktivitas perikanan yang destruktif dan polusi laut menambah permasalahan yang harus ditangani secara serius.

Ketidakstabilan dalam keamanan maritim dapat menghambat berbagai aktivitas maritim yang merupakan tulang punggung ekonomi biru. Termasuk pencurian ikan ilegal yang merugikan industri perikanan, penyelundupan yang mengancam keamanan nasional, dan konflik teritorial yang dapat menimbulkan ketegangan antar negara. Upaya penanganan yang komprehensif dan kerja sama yang lebih erat di tingkat regional dan internasional sangat diperlukan untuk mengatasi ancaman-ancaman ini dan memastikan keamanan maritim yang stabil

Kondisi keamanan maritim yang stabil tidak hanya penting untuk mendukung aktivitas ekonomi maritim, tetapi juga untuk memastikan kesejahteraan masyarakat pesisir yang sangat bergantung pada sumber daya laut. Ekonomi biru yang berkelanjutan dapat memberikan kontribusi signifikan terhadap pembangunan nasional, meningkatkan pendapatan masyarakat pesisir, dan menciptakan lapangan kerja. Selain itu, keberlanjutan ekonomi biru juga berkontribusi pada upaya global untuk mengatasi perubahan iklim melalui perlindungan ekosistem laut yang berfungsi sebagai penyerap karbon.

Keamanan dan kesejahteraan adalah dua aspek yang saling berkaitan. Kesejahteraan masyarakat pesisir dan pelaku ekonomi maritim sangat dipengaruhi oleh kondisi keamanan maritim. Ketidakstabilan keamanan

maritim dapat mengancam kesejahteraan mereka dengan terganggunya aktivitas ekonomi dan berkurangnya pendapatan. Sebaliknya, peningkatan kesejahteraan melalui ekonomi biru yang berkelanjutan dapat memperkuat stabilitas sosial dan ekonomi, yang pada gilirannya dapat mendukung upaya untuk meningkatkan keamanan maritim.

Kesimpulannya, berdasarkan data dan fakta terkait potensi kelautan di perairan Indonesia yang meliputi sumber daya perikanan, karbon biru, pariwisata bahari, dan jalur transportasi laut, kondisi keamanan maritim Indonesia saat ini belum sepenuhnya stabil dengan indikator masih adanya kendala dan hambatan yang menjadi permasalahan yang dapat mengganggu pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan di Indonesia.

#### 14. Kendala dan Hambatan Dalam Optimalisasi Keamanan Maritim.

Pendekatan teori Bueger menjelaskan bahwa permasalahan utama dalam keamanan maritim meliputi sulitnya koordinasi internasional dalam mencapai kerjasama yang efektif antara negara-negara dengan kepentingan yang berbeda di laut, kurangnya kapasitas penegakan hukum di sebabkan kurangnya sumber daya dan infrastruktur untuk memantau dan mengamankan wilayah maritim serta kebutuhan teknologi canggih dan sistem informasi yang terintegrasi untuk memantau aktivitas maritim secara efektif.

Menurut Christian Bueger, terdapat perbedaan mendasar antara ancaman dan tantangan dalam konteks keamanan maritim. **Ancaman** merujuk pada risiko dan bahaya langsung yang mengancam keselamatan dan stabilitas di laut. Ini termasuk pembajakan, perompakan, penyelundupan narkoba, perdagangan manusia, terorisme maritim, dan penangkapan ikan ilegal. Ancaman ini memerlukan respons cepat dan tindakan penegakan hukum untuk mengamankan wilayah maritim. Sedangkan **tantangan** adalah hambatan atau kesulitan yang dihadapi dalam mengelola dan mengatasi ancaman keamanan maritim yang mencakup : pertama **koordinasi internasional** dengan penjelasan sangat sulitnya mencapai kerja sama yang efektif antara berbagai negara dengan kepentingan maritim yang berbeda, kedua **kapasitas penegakan hukum** yaitu keterbatasan sumber daya, infrastruktur, dan teknologi untuk memantau dan mengamankan wilayah maritim secara efektif,

ketiga **ketidakjelasan hukum** yang mengandung pengertian perbedaan interpretasi hukum maritim internasional dapat menghambat tindakan kolektif baik internal maupun eksternal, keempat yaitu **perlindungan lingkungan** yang merupakan tantangan dalam menjaga dan melindungi ekosistem laut dari degradasi dan polusi yang dapat memperburuk situasi keamanan maritim.

Bueger menekankan bahwa mengatasi tantangan ini memerlukan pendekatan holistik yang melibatkan peningkatan kapasitas penegakan hukum, kerjasama internasional yang lebih erat, dan pemahaman yang lebih baik tentang hukum maritim internasional. Sementara itu, di Indonesia sistem keamanan maritim masih dilaksanakan secara sektoral berdasarkan tugas dan fungsi masing-masing kelembagaan. Secara umum semua kelembagaan telah melaksanakan tugas dan fungsi dalam keamanan maritim dengan segala kemampuan dan sumber daya yang dimiliki, namun masih terkendala birokrasi antar lembaga. Masih belum optimalnya keamanan maritim menjadi bagian yang tak terpisahkan dari belum adanya satu sistem yang mengatur tata kelola keamanan nasional (*national security*) yang terintegrasi yang menjadi induk dari keamanan maritim (*maritime security*). Penanganan ancaman terhadap keamanan nasional saat ini masih sendiri-sendiri (terfragmentasi dalam beberapa K/L), belum terintegrasi dalam suatu ekosistem Kamnas yang dipimpin Presiden<sup>81</sup>.

Pemerintah melalui KKP yang memiliki kewenangan terkait ekonomi kelautan sejatinya telah mengeluarkan kebijakan dan langkah-langkah strategis untuk mengimplementasikan kebijakan ekonomi biru, bahkan telah merencanakan pengembangan sistem infrastruktur **Ocean Big Data**<sup>82</sup> yang memanfaatkan radar untuk pemantauan dan pengawasan, drone udara (LiDar : *Light Detection and Ranging*) untuk pemantauan udara, satelit komunikasi, satelit nano untuk *scanning* permukaan bumi dan deteksi radio frekuensi, drone laut dengan kemampuan video dan sonar serta kapal pengawas dan kapal ikan yang dilengkapi sensor. Keberadaan infrastruktur tersebut bertujuan untuk pemantauan dan perluasan Kawasan untuk konservasi, pengelolaan sumber

---

<sup>81</sup> Sesjen Wantanas, Materi Paparan Keamanan Nasional kepada Peserta PPRA LXVI Lemhannas RI pada tanggal 1 Juli 2024

<sup>82</sup> Menteri Kelautan dan Perikanan RI, Materi Implementasi Kebijakan Ekonomi Biru Mendukung Pembangunan Nasional kepada Peserta PPRA LXVI Lemhannas RI pada tanggal 19 Juni 2024.

daya kelautan (PIT), pemantauan sistem budaya yang berkelanjutan dan pemantauan ekosistem laut, pesisir dan pulau-pulau kecil secara *real time*. Infrastruktur tersebut berupa sistem terintegrasi yang dibangun sebagai sarana pemantauan dan pengawasan aktivitas kapal perikanan di atas laut Indonesia. Namun dengan investasi infrastruktur tersebut yang akan membutuhkan biaya yang cukup mahal tersebut bila belum adanya kemauan dan tekad untuk mengintegrasikan dengan pemangku kemaritiman yang lain, berpotensi menjadi rencana yang kurang mendapatkan hasil yang maksimal.

Dari pendalaman terhadap data dan fakta yang dibahas ditemukan kendala dan hambatan yang akan menghambat pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan di Indonesia, meliputi:

a. **Penegakkan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia Belum Sepenuhnya Optimal.**

Optimalisasi keamanan maritim di Indonesia, terutama dalam aspek penegakan hukum di wilayah perairan, masih menghadapi berbagai kendala dan hambatan yang signifikan. Luasnya wilayah perairan Indonesia, yang mencakup 5,8 juta km<sup>2</sup> termasuk 3,1 juta km<sup>2</sup> perairan teritorial dan 2,7 juta km<sup>2</sup> Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), menjadi kendala utama dalam pengawasan dan penegakan hukum yang efektif. Selain itu, keterbatasan armada dan teknologi juga merupakan masalah besar. Menurut data Kementerian Kelautan dan Perikanan tahun 2022, Indonesia hanya memiliki sekitar 35 kapal patroli besar, yang jelas tidak memadai untuk pengawasan efektif di seluruh wilayah perairan yang luas. Keterbatasan dalam teknologi pengawasan, seperti radar dan sistem pemantauan satelit, semakin memperparah situasi. Anggaran yang terbatas juga menghambat optimalisasi keamanan maritim. Pada tahun 2023, anggaran untuk Badan Keamanan Laut (Bakamla) hanya sekitar Rp 2,5 triliun, yang masih jauh dari cukup untuk memenuhi kebutuhan operasional. Selain itu, keterbatasan sumber daya manusia menambah kompleksitas masalah, dengan rasio personel yang harus mengawasi lebih dari 1000 km<sup>2</sup> wilayah perairan per personel.

Hambatan lain yang signifikan termasuk tumpang tindih kewenangan antar instansi, yang mencakup setidaknya 14 lembaga seperti TNI AL, Polri, KKP, Bea Cukai, dan Bakamla. Menurut laporan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi tahun 2022, sekitar 30% tugas dan fungsi antar instansi masih tumpang tindih, menyulitkan koordinasi yang efektif. Kompleksitas hukum dan regulasi, dengan lebih dari 30 undang-undang dan peraturan yang kadang-kadang saling bertentangan, juga menghambat penegakan hukum yang konsisten. Tantangan diplomasi juga menjadi faktor penghambat, dengan lebih dari 120 insiden pelanggaran wilayah oleh kapal asing tercatat pada tahun 2023, yang memerlukan penanganan diplomatik selain penegakan hukum. Praktik korupsi dalam sektor maritim masih terjadi, kasus suap pengadaan alat monitoring satelit di Badan Keamanan Laut pada tahun 2016<sup>83</sup> dan kasus lain seperti dalam penerbitan izin dan penegakan hukum, menurunkan efektivitas penegakan hukum dan mengurangi kepercayaan publik. Kesenjangan teknologi antara aparat penegak hukum dan pelaku kejahatan maritim, dengan sekitar 40% kapal pelaku *illegal fishing* menggunakan teknologi yang lebih canggih, serta kondisi geografis yang menantang dengan ribuan pulau dan garis pantai yang panjang, menciptakan banyak "titik buta" yang sulit diawasi, semakin memperburuk situasi keamanan maritim di Indonesia. Praktik korupsi yang dilakukan oleh oknum pelaku usaha yang memanfaatkan situasi ini semakin memperparah kondisi<sup>84</sup>. Mereka sering kali dapat melancarkan usahanya tanpa dikenakan sanksi yang sesuai.

**b. Koordinasi Antar Lembaga dan Kerja Sama Lintas Negara Belum Optimal.**

Belum optimalnya koordinasi antar lembaga dan kerja sama lintas negara dalam optimalisasi keamanan maritim menjadi salah satu kendala utama dalam menjaga keamanan perairan Indonesia. Beragam lembaga terlibat dalam menjaga keamanan maritim, termasuk TNI AL, Polri, KKP,

---

<sup>83</sup> <https://antikorupsi.org/index.php/id/article/depth-analysis-bakamla-bukti-lemahnya-kpk-menjerat- aparat-militer>, diunduh pada tanggal 21 Agustus 2024, jam 08.30

<sup>84</sup> <https://www.mongabay.co.id/2024/05/17/kunci-perwujudan-target-laut-2045-adalah-keamanan-maritim/>, diakses pada tanggal 15 April 2024, jam 21.00

Bea Cukai, dan Bakamla, seringkali mengalami tumpang tindih tugas dan kewenangan. Menurut laporan Badan Pembinaan Hukum Nasional tahun 2022, terdapat lebih dari 30 peraturan perundang-undangan yang seringkali tumpang tindih, mengakibatkan penegakan hukum dan pengawasan maritim yang tidak efektif.

Studi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi tahun 2023 menunjukkan resistensi dari beberapa lembaga untuk berbagi informasi dan sumber daya dalam operasi gabungan, dengan hanya 60% operasi keamanan maritim yang dilakukan secara terkoordinasi. Kondisi ini mengindikasikan perlunya upaya serius dalam memperkuat koordinasi antar lembaga untuk meningkatkan efektivitas penegakan hukum maritim dan menjaga keamanan perairan Indonesia.

Belum terintegrasi sepenuhnya tugas-tugas dalam penanganan permasalahan di lingkungan maritim secara maksimal, menandakan belum adanya sistem keamanan maritim terpadu yang dapat menjadi penyatu dari semua tugas-tugas yang diemban para *stake holder* kemaritiman di Indonesia. Sistem keamanan maritim yang terpadu antara para pemangku kepentingan di sektor maritim menjadi hal yang sangat mendesak untuk segera diwujudkan guna menyelesaikan permasalahan sulinya koordinasi. Menurut data Bakamla tahun 2023, baru 70% wilayah perairan Indonesia yang terjangkau sistem komunikasi terpadu, menandakan perlunya peningkatan infrastruktur komunikasi. Dengan adanya koordinasi yang baik dan kerja sama yang solid, diharapkan upaya optimalisasi keamanan maritim dapat dilakukan lebih efektif dan efisien.

c. **Penerapan Teknologi dan Inovasi dalam Pengawasan Perairan Nasional Belum Optimal.**

Penerapan teknologi dan inovasi dalam pengawasan perairan nasional merupakan aspek penting dalam optimalisasi keamanan maritim. Namun, kendala dan hambatan sering muncul karena belum optimalnya pemanfaatan teknologi canggih dalam pengawasan laut. Beberapa faktor yang menyebabkan hal ini antara lain keterbatasan anggaran untuk investasi dalam teknologi maritim, kurangnya tenaga ahli yang terampil dalam bidang teknologi maritim, serta kurangnya koordinasi antar lembaga

terkait dalam pengembangan dan implementasi teknologi tersebut. Keterbatasan anggaran sering kali menjadi penghalang utama dalam pembelian dan pemeliharaan teknologi canggih, sementara kurangnya tenaga ahli membuat teknologi yang ada tidak dimanfaatkan secara maksimal. Kurangnya koordinasi antar lembaga juga mengakibatkan terhambatnya integrasi teknologi yang seharusnya dapat meningkatkan efisiensi pengawasan maritim.

Beberapa instansi telah melakukan upaya dalam penggunaan teknologi dalam pemantauan kondisi maritim, namun terdapat beberapa kendala dalam operasionalnya. Instansi tersebut meliputi:

- 1) TNI memiliki Pusat Informasi Maritim (Pusinfomar) TNI<sup>85</sup> yang memiliki tugas memelihara dan meningkatkan keamanan maritim melalui komunikasi, koordinasi dan kolaborasi bersama di bidang pengumpulan, analisa penyediaan dan pertukaran informasi antar pusat operasi maupun pusat informasi maritim Indonesia dan internasional untuk meningkatkan stabilitas keamanan maritim Indonesia. Kemampuan Pusinfomar TNI adalah Terintegrasi dengan pusat informasi *stakeholder* lainnya (TNI, Kemenko Maritim, Kemenhubla, KKP, Bmkg, BNPB, Basarnas, dan lainnya) dan dengan *information Center* negara lainnya.
- 2) TNI Angkatan Laut memiliki Pusat Komando dan Kendali (Puskodal) TNI AL yang terintegrasi dengan Puskodal Kotamaops (Komando Utama Operasional) di bawahnya.
- 3) Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik (Kemenkomarves) memiliki Pusat Komando Operasi Maritim Nasional (Puskodalops Kemaritiman) dengan fungsi utamanya adalah mengintegrasikan berbagai sistem informasi maritim, memantau aktivitas di perairan Indonesia, merespons kejadian darurat maritim, serta mengkoordinasikan operasi antarinstansi dalam upaya menjaga keamanan dan ketertiban di laut Indonesia.

---

<sup>85</sup> <https://www.pim-tni.mil.id/about-us/>, diakses pada tanggal 24 Juni 2024

- 4) Badan Keamanan Laut (Bakamla) Republik Indonesia memiliki 15 stasiun pemantauan keamanan dan keselamatan laut (SPKKL) di seluruh Indonesia<sup>86</sup>.
- 5) Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) Republik Indonesia merencanakan pengembangan Sistem Infrastruktur *Ocean Big Data* dengan fungsi *Commad, Control, Communication, Computer, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance* yang berbasis Artificial Intelligence (AI) dan satelit sebagai sarana pemantauan modern dan sarat teknologi.

Keberadaan sarana prasarana pemantauan lingkungan maritim dari berbagai instansi tersebut cenderung masih digunakan secara sektoral pada operasional tugasnya masing-masing. Panjangnya birokrasi dan belum terintegrasinya semua sistem pemantauan yang dimiliki menambah sulitnya satuan operasi di lapangan mendapatkan data intelijen yang *up to date* sebagai informasi yang akurat untuk melaksanakan pengawasan maupun penindakan. Dengan adanya penerapan teknologi yang optimal, diharapkan efektivitas pengawasan perairan nasional dapat ditingkatkan, potensi ancaman keamanan di laut dapat diminimalisir, dan pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan dapat tercapai dengan lebih baik.

## **15. Dampak Stabilitas Keamanan Maritim Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Biru yang Berkelanjutan dan Ketahanan Nasional.**

### **a. Dampak Instabilitas Keamanan Maritim Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Biru yang Berkelanjutan dan Ketahanan Nasional**

Dari pembahasan sebelumnya terkait kendala dan hambatan dalam mengoptimalkan keamanan maritim, selanjutnya akan dikupas terkait dampak keamanan maritim yang tidak stabil terhadap pertumbuhan ekonomi yang dianalisa dari berbagai aspek mulai aspek lingkungan maritim, aspek risiko keamanan maritim, aspek hubungan antar negara dan

<sup>86</sup> <https://ipdefenseforum.com/id/2020/06/keamanan-maritim/>, diakses pada tanggal 14 April 2024

aspek aktivitas maritim agar ditemukan dampaknya terhadap pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan secara holistik, komprehensif dan integral.

### 1) Dampak terhadap Aspek Lingkungan Maritim

Lingkungan maritim yang tidak kondusif dapat menghambat pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan melalui beberapa faktor. Salah satunya adalah kondisi lingkungan laut yang tercemar akibat aktivitas manusia, seperti pencemaran limbah industri, pertanian, dan domestik. Pencemaran ini dapat merusak ekosistem laut, mengurangi kualitas air laut, serta membahayakan keberlangsungan hayati flora dan fauna laut. Dampak negatif dari lingkungan maritim yang tercemar ini akan menghambat pertumbuhan sektor ekonomi biru yang bergantung pada keberlanjutan sumber daya laut, seperti perikanan, pariwisata, dan energi terbarukan.

Selain itu, perubahan iklim global juga dapat menciptakan lingkungan maritim yang tidak kondusif dan menghambat pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan. Peningkatan suhu laut, peningkatan tingkat asam laut, serta perubahan pola cuaca ekstrem dapat mengganggu ekosistem laut dan mengurangi produktivitas sumber daya laut. Hal ini akan berdampak negatif pada sektor ekonomi biru yang rentan terhadap perubahan iklim, seperti perikanan, kelautan, dan pariwisata. Ketidakstabilan lingkungan maritim akibat perubahan iklim juga dapat meningkatkan risiko bencana alam di laut, seperti badai tropis, banjir rob, dan kenaikan permukaan air laut, yang dapat merusak infrastruktur pesisir dan mengganggu aktivitas ekonomi di sektor kelautan.

### 2) Dampak terhadap Aspek Risiko Keamanan Maritim.

Meningkatnya risiko keamanan maritim dapat menghambat pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan melalui beberapa mekanisme. Salah satunya adalah peningkatan aktivitas kejahatan di laut, seperti perompakan, penyelundupan barang terlarang, dan illegal fishing. Aktivitas kejahatan ini dapat menciptakan ketidakstabilan di perairan, mengganggu aktivitas ekonomi di sektor kelautan, serta

menimbulkan kerugian bagi pelaku usaha di sektor ekonomi biru. Selain itu, meningkatnya risiko keamanan maritim juga dapat menimbulkan ketidakpastian bagi investor dan pelaku usaha di sektor kelautan, sehingga menghambat investasi dan pertumbuhan sektor ekonomi biru secara keseluruhan.

Selain itu, risiko keamanan maritim yang meningkat juga dapat menghambat pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan melalui pengaruhnya terhadap jalur perdagangan laut. Gangguan keamanan di laut, seperti perompakan dan penyanderaan kapal, dapat mengganggu arus perdagangan internasional dan mengurangi kepercayaan pelaku bisnis terhadap keamanan jalur perdagangan laut. Hal ini dapat menghambat kelancaran distribusi barang, meningkatkan biaya logistik, serta merugikan pelaku usaha di sektor ekonomi biru yang bergantung pada perdagangan internasional. Dengan demikian, risiko keamanan maritim yang meningkat dapat menghambat pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan dengan mengganggu aktivitas ekonomi, menimbulkan kerugian finansial, serta mengurangi kepercayaan pelaku usaha terhadap keamanan laut.

### 3) Dampak terhadap Aspek Hubungan Antar Negara

Meningkatnya risiko konflik dan risiko eskalasi ketegangan hubungan antar negara di perbatasan dapat mengancam stabilitas keamanan nasional dan menghambat pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan melalui beberapa mekanisme. Konflik antar negara di perbatasan, baik terkait klaim wilayah, sumber daya alam, maupun kepentingan politik, dapat menciptakan ketegangan yang berpotensi memicu konflik bersenjata. Konflik bersenjata di perairan dapat mengancam stabilitas keamanan nasional suatu negara, mengganggu aktivitas ekonomi di sektor kelautan, serta menimbulkan kerugian bagi pelaku usaha di sektor ekonomi biru. Selain itu, eskalasi ketegangan hubungan antar negara di perbatasan juga dapat mengganggu kerjasama lintas negara dalam menjaga keamanan maritim, sehingga meningkatkan risiko konflik dan ketidakpastian di kawasan perairan.

Dampak dari meningkatnya risiko konflik dan eskalasi ketegangan antar negara di perbatasan terhadap pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan juga dapat terjadi melalui pengaruhnya terhadap investasi dan perdagangan internasional. Ketegangan antar negara di perbatasan dapat mengurangi kepercayaan investor dan pelaku bisnis terhadap stabilitas politik dan keamanan di kawasan, sehingga menghambat investasi dan pertumbuhan sektor ekonomi biru yang bergantung pada investasi asing. Selain itu, eskalasi ketegangan antar negara juga dapat mengganggu jalur perdagangan laut, mengurangi kelancaran distribusi barang, serta meningkatkan biaya logistik bagi pelaku usaha di sektor kelautan. Hal ini dapat menghambat pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan dengan mengganggu aktivitas ekonomi, merugikan pelaku usaha, serta mengurangi potensi kerjasama lintas negara dalam pengembangan sektor kelautan.

#### 4) **Dampak terhadap Aspek Aktivitas Maritim.**

Menghambat pertumbuhan aktivitas maritim dapat berdampak langsung pada pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan. Aktivitas maritim yang terhambat dapat mencakup berbagai aspek, seperti transportasi laut, perdagangan internasional, pariwisata bahari, penangkapan ikan, dan eksplorasi sumber daya alam di laut. Ketika aktivitas maritim terhambat, maka potensi ekonomi yang dapat dihasilkan dari sektor kelautan juga akan terganggu. Berikut adalah beberapa mekanisme yang menjelaskan bagaimana hambatan terhadap aktivitas maritim dapat menghambat pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan:

- a) **Transportasi Laut Terhambat:** Gangguan dalam aktivitas transportasi laut, seperti peningkatan risiko keamanan maritim, penundaan kapal, atau pembatasan akses ke pelabuhan, dapat menghambat kelancaran distribusi barang dan bahan baku melalui jalur laut. Hal ini dapat menyebabkan peningkatan biaya logistik, penurunan efisiensi operasional, serta berkurangnya daya saing produk-produk kelautan di pasar global.

- b) Penurunan Aktivitas Perdagangan Internasional: Gangguan dalam aktivitas perdagangan internasional di laut, baik akibat konflik politik, ketegangan antar negara, atau peningkatan risiko keamanan maritim, dapat menghambat arus barang dan jasa lintas negara. Penurunan aktivitas perdagangan internasional dapat mengurangi potensi pendapatan dari sektor ekonomi biru yang bergantung pada ekspor dan impor melalui jalur laut.
- c) Penurunan Potensi Pariwisata Bahari: Gangguan keamanan maritim, polusi laut, atau kerusakan lingkungan di sekitar perairan dapat mengurangi daya tarik destinasi pariwisata bahari. Penurunan potensi pariwisata bahari dapat menghambat pertumbuhan sektor pariwisata di wilayah pesisir, yang merupakan salah satu komponen penting dari ekonomi biru.
- d) Penurunan Hasil Penangkapan Ikan: Gangguan terhadap aktivitas penangkapan ikan, seperti *illegal fishing*, *overfishing*, atau kerusakan ekosistem laut, dapat mengurangi hasil tangkapan ikan dan menurunkan potensi pendapatan bagi para nelayan. Penurunan hasil penangkapan ikan dapat menghambat pertumbuhan sektor perikanan, yang merupakan bagian integral dari ekonomi biru.

5) **Dampak terhadap Pertumbuhan Ekonomi Biru yang Berkelanjutan dan Ketahanan Nasional**

Berdasarkan pendalaman dampak instabilitas keamanan maritim dari berbagai aspek, meliputi aspek lingkungan maritim, risiko keamanan maritim, hubungan antar negara, dan aktivitas maritim, dapat disimpulkan bahwa dampak-dampak tersebut secara signifikan mempengaruhi kondisi keamanan maritim yang tidak aman. Kondisi ini menghambat dukungan terhadap pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan. Ekonomi biru tidak akan berkembang secara optimal apabila tidak didukung oleh lingkungan yang kondusif dan bebas dari ancaman maritim. Keamanan maritim yang stabil dan terjamin

merupakan prasyarat penting untuk menciptakan iklim investasi yang aman dan mendukung keberlanjutan ekonomi di sektor maritim.

Ekonomi biru yang terhambat pertumbuhannya karena tidak sepenuhnya didukung oleh lingkungan yang kondusif akan berdampak terhadap tidak meningkatnya kesejahteraan masyarakat, dan tidak meningkatnya perekonomian nasional, bahkan bisa menurun. Perekonomian nasional yang stagnan atau bahkan menurun berdampak terhadap ketidakmampuan pemerintah melaksanakan pembangunan nasional yang secara alamiah akan melemahkan ketahanan nasional. Ketahanan nasional akan berpotensi menurun dari kondisi Indeks Ketahanan Nasional (IKN) semula **cukup tangguh dengan skor 2,89** berpotensi stagnan (tidak menguat) atau bahkan menurun menuju kondisi **kurang tangguh** atau lebih parah menuju **kondisi rawan**. Kondisi kurang tangguh mengandung pengertian keuletan dan ketangguhan bangsa berada pada kondisi **lemah**, dan dalam **jangka pendek** negara **masih dapat bertahan** dari berbagai macam TAHG, baik yang berasal dari luar maupun dalam. Namun apabila tidak segera ada perbaikan yang signifikan terhadap kondisi dinamik yang lemah tersebut, maka **dalam jangka panjang** ancaman dan gangguan tersebut akan **menggoyahkan stabilitas nasional**. Kondisi ini disebut juga *warning*. Sedangkan kondisi **rawan** mengandung pengertian keuletan dan ketangguhan bangsa dalam menghadapi dan mengatasi segala TAHG baik yang datang dari luar maupun dari dalam berada **pada kondisi yang sangat lemah**. Dalam kondisi ini ancaman sekecil apapun **dapat membahayakan integritas, identitas dan kelangsungan hidup bangsa dan negara**. Kondisi ini disebut juga *alert*.

**b. Dampak Keamanan Maritim yang Stabil terhadap Pertumbuhan Ekonomi Biru yang Berkelanjutan dan Ketahanan Nasional**

**1) Dampak terhadap Lingkungan Maritim**

Lingkungan maritim yang kondusif memiliki peran penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan.

Lingkungan laut yang sehat dan terjaga akan menciptakan berbagai peluang dan manfaat bagi sektor ekonomi biru. Beberapa poin yang menjelaskan bagaimana lingkungan maritim yang kondusif dapat mendukung pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan:

- a) **Keanekaragaman Hayati yang Kaya:** Lingkungan maritim yang kondusif ditandai dengan keanekaragaman hayati yang kaya, baik di ekosistem terumbu karang, hutan mangrove, maupun dalam kehidupan laut lainnya. Keanekaragaman hayati yang tinggi akan mendukung sektor pariwisata bahari, perikanan berkelanjutan, dan penelitian ilmiah di bidang kelautan.
- b) **Ketersediaan Sumber Daya Alam yang Berkelanjutan:** Lingkungan maritim yang sehat akan mendukung ketersediaan sumber daya alam laut yang berkelanjutan, seperti hasil tangkapan ikan yang cukup, potensi energi terbarukan (misalnya energi panas bumi, energi pasang surut), serta bahan baku untuk industri kelautan.
- c) **Lingkungan Bersih dan Bebas Polusi:** Lingkungan maritim yang bersih dan bebas polusi akan menciptakan kondisi yang mendukung untuk aktivitas ekonomi biru, seperti pariwisata bahari, budidaya laut, dan transportasi laut. Penanganan limbah secara efektif dan pengendalian polusi laut akan menjaga keberlanjutan sektor kelautan.
- d) **Kondisi Perairan yang Aman dan Stabil:** Keamanan maritim yang terjaga akan menciptakan kondisi yang aman bagi aktivitas ekonomi di laut, seperti transportasi laut, penangkapan ikan, dan pariwisata bahari. Stabilitas keamanan maritim juga akan meningkatkan kepercayaan investor dan pelaku usaha dalam mengembangkan sektor ekonomi biru.
- e) **Pengelolaan Sumber Daya Laut yang Berkelanjutan:** Lingkungan maritim yang kondusif juga mencakup pengelolaan sumber daya laut yang berkelanjutan, termasuk pengelolaan perikanan yang berbasis pada prinsip keberlanjutan, perlindungan ekosistem laut,

serta penegakan regulasi yang ketat dalam pengelolaan wilayah perairan.

Dengan demikian, lingkungan maritim yang kondusif memiliki dampak positif dalam mendukung pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan dengan menyediakan sumber daya alam yang berkelanjutan, menciptakan peluang ekonomi baru, dan menjaga keberlanjutan sektor kelautan. Upaya untuk menjaga lingkungan maritim yang sehat dan berkelanjutan merupakan langkah penting dalam memperkuat sektor ekonomi biru dan mendukung pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan.

## 2) Dampak terhadap Risiko Keamanan Maritim

Menurunnya risiko keamanan maritim memiliki dampak positif yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan. Berikut adalah beberapa poin yang menjelaskan bagaimana menurunnya risiko keamanan maritim dapat mendukung pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan:

- a) Peningkatan Kepercayaan dan Kestabilan: Dengan menurunnya risiko keamanan maritim, akan tercipta lingkungan yang lebih aman dan stabil bagi pelaku usaha di sektor ekonomi biru. Hal ini akan meningkatkan kepercayaan investor dan pelaku bisnis untuk berinvestasi dan mengembangkan usaha di sektor kelautan.
- b) Pengurangan Biaya Keamanan: Menurunnya risiko keamanan maritim juga akan mengurangi biaya yang harus dikeluarkan untuk menjaga keamanan dan keselamatan di sektor kelautan. Biaya keamanan yang lebih rendah akan memungkinkan alokasi sumber daya yang lebih besar untuk pengembangan usaha dan inovasi di sektor ekonomi biru.
- c) Peningkatan Produktivitas dan Efisiensi: Dengan risiko keamanan yang lebih rendah, aktivitas ekonomi di sektor kelautan dapat berjalan dengan lebih lancar dan efisien. Hal ini akan meningkatkan produktivitas usaha, pengiriman barang, dan layanan di sektor

ekonomi biru, yang pada akhirnya akan mendukung pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan.

- d) **Peningkatan Keamanan Transportasi Laut:** Menurunnya risiko keamanan maritim juga akan meningkatkan keamanan transportasi laut, baik untuk kapal-kapal dagang maupun kapal penumpang. Keamanan transportasi laut yang lebih baik akan meningkatkan konektivitas antar pulau dan negara, serta mempercepat distribusi barang dan jasa di sektor ekonomi biru.
- e) **Peningkatan Keamanan Lingkungan:** Risiko keamanan maritim yang rendah juga akan berdampak positif pada keamanan lingkungan laut. Dengan lingkungan laut yang aman dari ancaman keamanan, akan lebih mudah untuk menjaga keberlanjutan ekosistem laut dan mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan, sehingga mendukung pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan.

Dengan demikian, menurunnya risiko keamanan maritim memiliki dampak positif yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan dengan menciptakan lingkungan yang lebih aman, stabil, efisien, dan berkelanjutan bagi pelaku usaha di sektor kelautan.

### 3) **Dampak terhadap Hubungan Antar Negara**

Menurunnya risiko konflik dan risiko eskalasi ketegangan hubungan antar negara di perbatasan memiliki dampak yang sangat penting dalam menjaga stabilitas keamanan nasional. Berikut adalah beberapa hal yang menjelaskan bagaimana menurunnya risiko konflik dan eskalasi ketegangan antar negara di perbatasan dapat mendukung stabilitas keamanan nasional:

- a) **Meningkatkan Kerjasama dan Diplomasi:** Dengan menurunnya risiko konflik dan ketegangan antar negara di perbatasan, akan lebih memungkinkan untuk meningkatkan kerjasama dan diplomasi antar negara. Kerjasama yang baik antar negara akan menciptakan

lingkungan yang lebih stabil dan aman, serta mendorong pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan.

- b) Mengurangi Ancaman Kepentingan Keamanan Nasional: Dengan menurunnya risiko konflik, negara akan lebih fokus pada pengembangan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat, daripada menghadapi ancaman konflik dan ketegangan yang dapat mengganggu stabilitas keamanan nasional. Hal ini akan memungkinkan negara untuk lebih fokus pada pembangunan ekonomi yang berkelanjutan.
- c) Mendorong Pembangunan Wilayah Perbatasan: Dengan menurunnya risiko konflik di perbatasan, akan lebih memungkinkan untuk mengembangkan wilayah perbatasan secara lebih optimal. Pembangunan wilayah perbatasan yang baik akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat di daerah tersebut, serta memperkuat kedaulatan negara di wilayah perbatasan.
- d) Meningkatkan Keamanan Maritim: Menurunnya risiko konflik dan ketegangan antar negara di perbatasan juga akan berdampak positif pada keamanan maritim. Keamanan maritim yang terjaga akan menciptakan lingkungan yang aman bagi aktivitas ekonomi di sektor kelautan, serta mendorong pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan.
- e) Meningkatkan Stabilitas Regional: Dengan menurunnya risiko konflik antar negara di perbatasan, akan membantu meningkatkan stabilitas regional. Stabilitas regional yang baik akan menciptakan lingkungan yang kondusif bagi kerjasama ekonomi antar negara, serta memperkuat posisi negara dalam kancah internasional.

Menurunnya risiko konflik dan eskalasi ketegangan antar negara di perbatasan memiliki dampak yang positif dalam menjaga stabilitas keamanan nasional dengan menciptakan lingkungan yang lebih aman, stabil, dan kondusif bagi pembangunan ekonomi yang berkelanjutan.

#### 4) Dampak terhadap Aktivitas Maritim

Mendukung pertumbuhan aktivitas maritim memiliki dampak yang penting dalam pengembangan sektor ekonomi biru yang berkelanjutan. Beberapa hal yang menjelaskan bagaimana dukungan terhadap pertumbuhan aktivitas maritim dapat memperkuat sektor ekonomi biru antara lain:

- a) Peningkatan Volume Perdagangan: Dengan mendukung pertumbuhan aktivitas maritim, akan terjadi peningkatan volume perdagangan melalui jalur laut. Hal ini akan membuka peluang baru bagi pelaku usaha untuk melakukan ekspor dan impor barang secara lebih efisien, serta memperluas pasar bagi produk-produk kelautan.
- b) Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan: Dukungan terhadap pertumbuhan aktivitas maritim juga akan mendorong pengembangan infrastruktur pelabuhan yang lebih modern dan efisien. Infrastruktur pelabuhan yang baik akan mempercepat proses bongkar muat barang, serta meningkatkan konektivitas antar pelabuhan di berbagai wilayah.
- c) Peningkatan Investasi di Sektor Kelautan: Pertumbuhan aktivitas maritim akan menarik minat investor untuk berinvestasi di sektor kelautan, termasuk di bidang transportasi laut, pariwisata bahari, perikanan, dan energi kelautan. Investasi yang masif akan mendorong inovasi dan pengembangan teknologi di sektor ekonomi biru.
- d) Peningkatan Lapangan Kerja: Dengan pertumbuhan aktivitas maritim, akan tercipta lapangan kerja baru bagi masyarakat, baik di sektor transportasi laut, logistik, pariwisata bahari, maupun sektor-sektor terkait lainnya. Hal ini akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan mengurangi tingkat pengangguran di wilayah pesisir.

e) Peningkatan Kontribusi terhadap PDB: Dukungan terhadap pertumbuhan aktivitas maritim akan meningkatkan kontribusi sektor ekonomi biru terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) suatu negara. Pertumbuhan ekonomi yang didorong oleh sektor kelautan akan memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi nasional secara keseluruhan.

#### 5) Dampak terhadap Pertumbuhan Ekonomi Biru yang Berkelanjutan dan Ketahanan Nasional

Berdasarkan pendalaman dampak keamanan maritim yang stabil dari berbagai aspek, meliputi aspek lingkungan maritim, risiko keamanan maritim, hubungan antar negara, dan aktivitas maritim, dapat disimpulkan bahwa dampak-dampak tersebut secara signifikan mempengaruhi kondisi keamanan maritim yang kondusif. Kondisi ini akan memberikan dukungan yang kuat terhadap pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan. Ekonomi biru akan berkembang secara optimal karena didukung oleh lingkungan yang kondusif dan bebas dari ancaman maritim. Keamanan maritim yang stabil dan terjamin merupakan prasyarat penting untuk menciptakan iklim investasi yang aman dan mendukung keberlanjutan ekonomi di sektor maritim.

Ekonomi biru yang tumbuh dengan baik karena didukung oleh lingkungan yang kondusif akan berdampak terhadap meningkatnya kesejahteraan masyarakat, dan perekonomian nasional. Meningkatnya perekonomian nasional berdampak terhadap meningkatnya pembangunan nasional secara adil dan merata, dan menguatnya ketahanan nasional Indonesia. Ketahanan nasional akan berpotensi naik dari kondisi Indeks Ketahanan Nasional (IKN) semula **cukup tangguh dengan skor 2,89** menuju kondisi **tangguh** atau bahkan menuju **kondisi sangat tangguh**. Kondisi ketahanan nasional yang tangguh mengandung pengertian keuletan dan ketangguhan bangsa berada **pada kondisi baik**. Dalam kondisi ini segenap TAHG baik dari luar maupun dari dalam dapat diatasi. Setiap pilar kehidupan berbangsa dan bernegara berada pada posisi baik dalam merespon berbagai tuntutan perubahan yang muncul. Akan tetapi **harus tetap diwaspadai**

**adanya gangguan dan ancaman yang berkepanjangan** baik dari luar maupun dari dalam, yang akan **melemahkan stabilitas dan integritas nasional**. Kondisi ini lebih baik dari kondisi cukup tangguh, masih berada dikelompok *moderate*, dalam pemantapan menuju ke *sustainable*. Sedangkan kondisi ketahanan nasional sangat tangguh mengandung pengertian keuletan dan ketangguhan bangsa berada **pada kondisi sangat baik dan prima**. Dalam kondisi ini segenap TAHG baik dari luar maupun dari dalam yang mengancam integritas, identitas dan kelangsungan hidup bangsa dan negara dapat diatasi dengan baik. **Ancaman dan gangguan** tersebut **tidak akan menggoyahkan ketahanan nasional**, bahkan dapat diubah menjadi **peluang (*opportunity*)**. Kondisi ini disebut juga *sustainable*.

#### **16. Strategi Dalam Mengoptimalkan Keamanan Maritim Guna Meningkatkan Pertumbuhan Ekonomi Biru yang Berkelanjutan dan Memperkuat Ketahanan Nasional.**

Kondisi keamanan maritim yang belum sepenuhnya stabil menunjukkan bahwa keamanan maritim belum optimal dan diperlukan langkah-langkah strategis untuk meningkatkan keamanan dan stabilitas di wilayah perairan Indonesia. Keamanan maritim yang stabil akan mendukung pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan dan memaksimalkan manfaat ekonomi dari sumber daya kelautan.

Menurut teori optimalisasi (Winardi, 1999), optimalisasi adalah proses untuk meningkatkan kinerja atau hasil dalam berbagai bidang dengan menggunakan sumber daya secara optimal. Dalam konteks keamanan maritim, teori ini menekankan pentingnya penggunaan sumber daya yang efisien untuk mencapai hasil yang maksimal. Ketika kondisi keamanan maritim belum optimal, diperlukan peningkatan melalui penggunaan segala sumber daya secara efektif dan efisien.

Untuk mencapai keamanan maritim yang maksimal, diperlukan pengaturan dan koordinasi yang efisien dari berbagai elemen seperti patroli maritim, teknologi pemantauan yang canggih, dan kerja sama internasional. Patroli maritim yang terkoordinasi dengan baik dapat membantu mencegah dan

menangani ancaman keamanan dengan lebih efektif. Penggunaan teknologi pemantauan yang canggih, seperti satelit dan sistem radar, dapat meningkatkan kemampuan deteksi dan respon terhadap ancaman maritim. Selain itu, kerja sama internasional yang kuat sangat penting untuk menghadapi ancaman yang bersifat lintas batas dan kompleks.

Dengan penerapan teori optimalisasi ini, diharapkan kondisi keamanan maritim dapat diperbaiki sehingga menciptakan lingkungan yang kondusif bagi pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan. Ekonomi biru, yang meliputi berbagai aktivitas ekonomi di sektor maritim seperti perikanan, pariwisata, dan energi laut, akan tumbuh dengan baik jika didukung oleh lingkungan yang aman dan stabil. Optimalisasi keamanan maritim melalui penggunaan sumber daya secara efisien akan memberikan dasar yang kuat bagi pengembangan ekonomi biru yang berkelanjutan dan berdaya saing tinggi.

Dalam konteks mengoptimalkan kondisi keamanan maritim melalui pendekatan teori optimalisasi (Winardi, 1999), agar mampu mendukung pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan, diperlukan integrasi dengan pendekatan teori pembangunan berkelanjutan yang dikemukakan oleh *Brundtland Commission*. Teori pembangunan berkelanjutan ini mendefinisikan pembangunan berkelanjutan sebagai "memenuhi kebutuhan sekarang tanpa mengorbankan pemenuhan kebutuhan generasi masa depan"<sup>87</sup>. Dengan menggabungkan kedua pendekatan ini, dapat dihasilkan strategi yang tidak hanya fokus pada optimalisasi kinerja saat ini tetapi juga memperhatikan keberlanjutan jangka panjang. Pendekatan teori pembangunan berkelanjutan ini mengharuskan rencana aksi yang memperhatikan kelestarian sumber daya alam dan lingkungan. Dalam konteks keamanan maritim, hal ini berarti melindungi dan mengelola sumber daya laut secara bertanggung jawab sehingga tidak hanya menciptakan keamanan saat ini tetapi juga memastikan ketersediaan sumber daya untuk generasi mendatang. Langkah-langkah seperti pengendalian polusi laut, konservasi habitat laut, dan pengelolaan perikanan yang berkelanjutan harus diintegrasikan dalam strategi keamanan maritim.

---

<sup>87</sup> Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Setjen DPR RI, "Pembangunan Berkelanjutan: Dimensi Sosial, Ekonomi, Dan Lingkungan", 2015

Dengan mengoptimalkan keamanan maritim melalui pendekatan pembangunan berkelanjutan, diharapkan dapat tercipta kondisi yang mendukung pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan, sekaligus menjaga dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat pesisir dan memastikan keberlanjutan lingkungan laut untuk generasi masa depan.

Untuk merumuskan strategi dalam penyelesaian permasalahan dalam penulisan Kertas Karya Perorangan (Taskap) ini, penulis menggunakan analisa SWOT sebagai alat analisis yang digunakan untuk merumuskan sebuah strategi berdasarkan identifikasi berdasarkan intuisi (pemahaman dan pengetahuan) profesional terhadap suatu objek untuk menetapkan sarana-sarana saat ini atau pada masa yang akan datang terhadap kualitas di aspek internal maupun aspek eksternal. Analisis ini didasarkan pada logika dapat memaksimalkan (*strength*) dan peluang (*opportunity*), namun secara bersamaan dapat menimbulkan kelemahan (*weakness*) dan ancaman (*threat*). Berikut penjelasan dari masing-masing unsur tersebut:

- a. **Kekuatan (*Strength*)**. Indonesia memiliki potensi besar dalam pengembangan ekonomi biru berkat posisi geografisnya sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Kekayaan sumber daya laut, termasuk perikanan, terumbu karang, dan potensi energi terbarukan dari laut, menjadi modal utama. Selain itu, Indonesia memiliki Bakamla (Badan Keamanan Laut) yang berperan sebagai *coast guard*, serta TNI AL yang terus meningkatkan kapabilitasnya. Infrastruktur pelabuhan yang terus dikembangkan dan pengalaman dalam menangani isu-isu keamanan maritim juga menjadi kekuatan dalam optimalisasi keamanan maritim.
- b. **Kelemahan (*Weakness*)**. Meski memiliki potensi besar, Indonesia masih menghadapi beberapa kelemahan dalam mengoptimalkan keamanan maritimnya. Luasnya wilayah perairan menyebabkan tantangan dalam pengawasan dan penegakan hukum yang efektif. Keterbatasan anggaran untuk modernisasi alutsista dan teknologi pengawasan juga menjadi kendala. Koordinasi antar lembaga yang terkait dengan keamanan maritim masih perlu ditingkatkan untuk menghindari tumpang tindih wewenang.

Selain itu, kesadaran masyarakat akan pentingnya menjaga keamanan dan kelestarian laut masih perlu ditingkatkan.

- c. **Peluang (*Opportunity*)**. Pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan membuka peluang besar bagi Indonesia untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat pesisir dan pulau-pulau kecil. Kerja sama internasional dalam bidang keamanan maritim, seperti patroli terkoordinasi dan pertukaran informasi, dapat memperkuat kapasitas Indonesia. Perkembangan teknologi pengawasan dan sistem informasi maritim juga membuka peluang untuk meningkatkan efektivitas pengamanan laut. Selain itu, tren global menuju energi terbarukan dan ekonomi berkelanjutan dapat mendorong investasi di sektor kelautan Indonesia.
- d. **Ancaman (*Threat*)**. Ancaman terhadap keamanan maritim Indonesia meliputi berbagai aspek yang dapat mengganggu pertumbuhan ekonomi biru. *Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing* masih menjadi ancaman serius yang merugikan ekonomi nasional. Kejahatan transnasional seperti penyelundupan narkoba dan perdagangan manusia juga memanfaatkan jalur laut. Perubahan iklim dan degradasi lingkungan laut mengancam keberlanjutan sumber daya kelautan. Selain itu, potensi konflik di kawasan, seperti sengketa teritorial di Laut China Selatan, dapat berdampak pada stabilitas keamanan maritim regional yang pada gilirannya mempengaruhi Indonesia.

Langkah-langkah yang dilaksanakan dalam proses analisis sebagai berikut:

a. **Analisa Pencermatan Lingkungan internal dan eksternal**

1) **Pencermatan Lingkungan Internal (PLI)**

a) **Kekuatan (*Strength*)**

- (1) Luas Wilayah Maritim yang Strategis
- (2) Keberagaman Instansi Penegak Hukum
- (3) Keikutsertaan dalam Forum Internasional
- (4) Komitmen Pemerintah
- (5) Dukungan Teknologi Dasar

b) Kelemahan (*Weakness*)

- (1) Tumpang Tindih Kewenangan
- (2) Keterbatasan Anggaran
- (3) Kurangnya Teknologi Canggih
- (4) Ketidacukupan Armada
- (5) Sumber Daya Manusia yang Terbatas

Table I  
Pencermatan Lingkungan Internal (PLI)

| <b>Strengths (Kekuatan)</b>   | <b>Weaknesses (Kelemahan)</b>  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Luas Wilayah Maritim yang Strategis</li> <li>▪ Keberagaman Instansi Penegak Hukum</li> <li>▪ Keikutsertaan dalam Forum Internasional</li> <li>▪ Komitmen Pemerintah</li> <li>▪ Dukungan Teknologi Dasar</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tumpang Tindih Kewenangan</li> <li>▪ Keterbatasan Anggaran</li> <li>▪ Kurangnya Teknologi Canggih</li> <li>▪ Ketidacukupan Armada</li> <li>▪ Sumber Daya Manusia yang Terbatas</li> </ul> |

2) **Pencermatan Lingkungan *External* (PLE)**a) Peluang (*opportunity*)

- (1) Peningkatan Kerja Sama Internasional
- (2) Pengembangan Teknologi Maritim
- (3) Penyusunan Mekanisme Koordinasi
- (4) Penguatan Infrastruktur Komunikasi
- (5) Reformasi Regulasi

b) Ancaman (*Threat*)

- (1) Ego Sektoral
- (2) Praktik Korupsi sektor maritim
- (3) Sengketa Perbatasan di laut
- (4) Kesenjangan Teknologi antara aparat dan pelaku kejahatan perairan
- (5) Ancaman kegiatan ilegal di laut yang lainnya

Table II  
Pencermatan Lingkungan Eksternal (PLE)

| <i>Peluang (Opportunities)</i>  | <i>Ancaman (Threats):</i>  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Peningkatan Kerja Sama Internasional</li> <li>▪ Pengembangan Teknologi Maritim</li> <li>▪ Penyusunan Mekanisme Koordinasi</li> <li>▪ Penguatan Infrastruktur Komunikasi</li> <li>▪ Reformasi Regulasi</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ego Sektoral</li> <li>▪ Praktik Korupsi sektor maritim</li> <li>▪ Sengketa Perbatasan di laut</li> <li>▪ Kesenjangan Teknologi antara aparat dan pelaku kejahatan perairan</li> <li>▪ Ancaman kegiatan ilegal di laut yang lainnya</li> </ul> |

### 3) Pembobotan dan *Ratting*

a) Pencermatan Lingkungan Internal (PLI). Untuk mengetahui faktor-faktor internal yang memiliki pengaruh dominan terhadap pencapaian tujuan, maka setiap faktor diberi bobot dan *ratting*.

(1) Pembobotan. Total bobot adalah 1. Tinggi rendahnya bobot mencerminkan tinggi-rendahnya pengaruh faktor tersebut terhadap pencapaian tujuan.

(2) *Ratting*.

(a) *Rating* diberikan dalam bentuk simbol antara angka 1 s.d. 4.

(b) Untuk *strenghts*, angka 1 menunjukkan pengaruh yang rendah kepada pencapaian tujuan dan 4 Indonesia konstribusi yang tinggi terhadap pencapaian tujuan.

(c) Untuk *weaknesses*, angka 1 menunjukkan rendahnya dampak negatif suatu faktor terhadap pencapaian misi dan visi dan 4 menunjukkan tingginya dampak negatif dari suatu faktor terhadap pencapaian misi dan visi.

b) Pencermatan Lingkungan Eksternal (PLE). Untuk mengetahui faktor-faktor eksternal yang memiliki pengaruh dominan terhadap pencapaian tujuan, maka setiap faktor diberi bobot dan *ratting*.

(1) Pembobotan. Total bobot adalah 1. Tinggi rendahnya bobot mencerminkan tinggi rendahnya pengaruh faktor tersebut terhadap pencapaian tujuan.

(2) *Rating*.

(a) *Rating* diberikan dalam bentuk simbol antara angka 1 s.d. 4.

(b) Untuk *strenghts*, angka 1 menunjukkan pengaruh yang rendah kepada pencapaian tujuan dan 4 Indonesia kontribusi yang tinggi terhadap pencapaian tujuan.

(c) Untuk *weaknesses*, angka 1 menunjukkan rendahnya dampak negatif suatu faktor terhadap pencapaian misi dan visi dan 4 menunjukkan tingginya dampak negatif dari suatu faktor terhadap pencapaian misi dan visi.

4) **Proses Analisa Data**

Analisis data dalam konteks optimalisasi keamanan maritim untuk mendukung pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan dilakukan menggunakan metode analisis SWOT. Metode ini digunakan untuk mengidentifikasi dan mengevaluasi faktor-faktor internal (kekuatan dan kelemahan) serta faktor-faktor eksternal (peluang dan ancaman) yang mempengaruhi keamanan maritim Indonesia. Proses analisis melibatkan pencermatan lingkungan internal (PLI) dan pencermatan lingkungan eksternal (PLE), di mana setiap faktor diberi bobot dan peringkat untuk menentukan pengaruhnya terhadap pencapaian tujuan optimalisasi keamanan maritim.

Pencermatan Lingkungan Internal (PLI) dalam analisis SWOT untuk optimalisasi keamanan maritim Indonesia mengidentifikasi beberapa faktor kekuatan dan kelemahan yang signifikan. Kekuatan utama meliputi luas wilayah maritim yang strategis, keberagaman instansi penegak hukum, keikutsertaan dalam forum internasional, komitmen pemerintah, dan dukungan teknologi dasar. Di sisi lain, kelemahan yang diidentifikasi mencakup tumpang tindih kewenangan antar instansi, keterbatasan anggaran, kurangnya teknologi canggih, ketidakcukupan armada, dan keterbatasan sumber daya manusia. Analisis ini dilakukan dengan memberikan bobot dan peringkat pada setiap faktor untuk menentukan pengaruhnya terhadap pencapaian

tujuan optimalisasi keamanan maritim, dengan total bobot sebesar 1 dan *rating* antara 1 sampai 4, di mana angka yang lebih tinggi menunjukkan pengaruh atau dampak yang lebih besar.

Tabel III  
Kesimpulan Analisis Faktor Lingkungan Internal (KAFI)

| No.                              | Faktor Faktor Strategi Internal         | Bobot | Rating | Bobot X Rating |
|----------------------------------|---|-------|--------|----------------|
| <b>A. Strengths (Kekuatan)</b>   |   |       |        |                |
| 1.                               | Luas Wilayah Maritim yang Strategis     | 0,15  | 4      | 0,60           |
| 2.                               | Keberagaman Instansi Penegak Hukum      | 0,10  | 3      | 0,30           |
| 3.                               | Keikutsertaan dalam Forum Internasional | 0,08  | 3      | 0,24           |
| 4.                               | Komitmen Pemerintah                     | 0,12  | 4      | 0,48           |
| 5.                               | Dukungan Teknologi Dasar                | 0,05  | 2      | 0,10           |
| <b>Sub Total</b>                 |   |       |        | <b>2,1</b>     |
| <b>B. Weaknesses (Kelemahan)</b> |   |       |        |                |
| 1.                               | Keterbatasan Anggaran                   | 0,15  | 4      | 0,60           |
| 2.                               | Kesenjangan Teknologi                   | 0,10  | 3      | 0,30           |
| 3.                               | Tumpang Tindih Kewenangan               | 0,10  | 3      | 0,30           |
| 4.                               | Kompleksitas Regulasi                   | 0,08  | 2      | 0,16           |
| 5.                               | Praktik Korupsi                         | 0,07  | 3      | 0,21           |
| <b>Sub Total</b>                 |   |       |        | <b>1,57</b>    |
| <b>Total</b>                     |   |       |        |                |
| <b>S – W</b>                     |   |       |        | <b>0,53</b>    |

Sementara itu, analisis faktor lingkungan eksternal (Pencermatan Lingkungan Eksternal atau PLE) dalam konteks optimalisasi keamanan maritim Indonesia mencakup identifikasi peluang dan ancaman. Peluang yang diidentifikasi meliputi peningkatan kerja sama internasional, pengembangan teknologi maritim, penyusunan mekanisme koordinasi, penguatan infrastruktur komunikasi, dan reformasi regulasi. Sementara itu, ancaman yang diidentifikasi terdiri dari ego sektoral, praktik korupsi di sektor maritim, sengketa perbatasan di laut, kesenjangan teknologi antara aparat dan pelaku kejahatan perairan, serta berbagai ancaman kegiatan ilegal di laut lainnya. Analisis ini dilakukan dengan memberikan bobot dan peringkat pada setiap faktor untuk menentukan tingkat pengaruhnya terhadap pencapaian tujuan optimalisasi keamanan maritim, yang pada

gilirannya akan berdampak pada pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan dan penguatan ketahanan nasional.

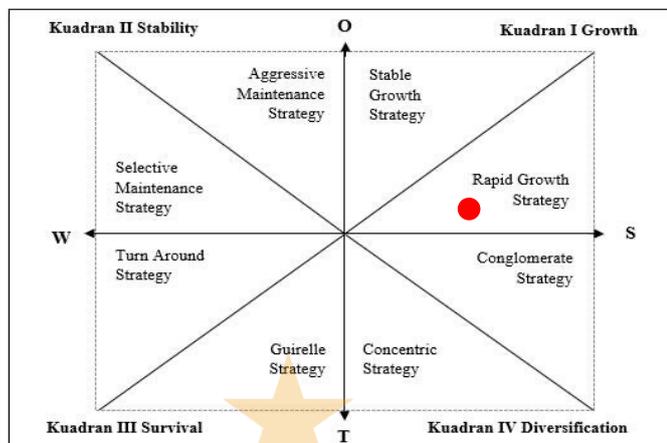
Tabel IV  
Kesimpulan Analisis Faktor Lingkungan Eksternal (KAFE)

| No.                                      | Faktor Faktor Strategi Eksternal              | Bobot | Rating | Bobot X Rating |
|--|---|-------|--------|----------------|
| <b>A. Peluang (<i>Opportunities</i>)</b> |   |       |        |                |
| 1.                                       | Peningkatan Infrastruktur Teknologi           | 0,12  | 4      | 0,48           |
| 2.                                       | Kerjasama Internasional                       | 0,10  | 3      | 0,30           |
| 3.                                       | Reformasi Regulasi                            | 0,08  | 3      | 0,24           |
| 4.                                       | Peningkatan Anggaran                          | 0,10  | 4      | 0,40           |
| 5.                                       | Peningkatan Kesadaran Publik                  | 0,10  | 3      | 0,30           |
| <b>Sub Total</b>                         |   |       |        | <b>1,72</b>    |
| <b>B. Ancaman (<i>Threats</i>)</b>       |   |       |        |                |
| 1.                                       | Kesenjangan Teknologi dengan Pelaku Kejahatan | 0,12  | 4      | 0,48           |
| 2.                                       | <b>Ancaman Keamanan Regional</b>              | 0,10  | 3      | 0,30           |
| 3.                                       | Peningkatan Aktivitas Kejahatan Maritim       | 0,10  | 4      | 0,40           |
| 4.                                       | Ketidakpastian Politik                        | 0,08  | 2      | 0,16           |
| 5.                                       | Ancaman Alam                                  | 0,10  | 3      | 0,30           |
| <b>Sub Total</b>                         |   |       |        | <b>1,64</b>    |
| <b>Total</b>                             |   |       |        |                |
| <b>O – T</b>                             |   |       |        | <b>0,08</b>    |

Berdasarkan hasil analisis faktor lingkungan internal (KAFI) dan faktor lingkungan eksternal (KAFE), selanjutnya dipetakan dalam 8 kuadran analisis SWOT. Untuk melakukan ini, kita akan menggunakan nilai S – W (*Strengths-Weaknesses*) dari KAFI dan nilai O – T (*Opportunities-Threats*) dari KAFE, dengan hasil perhitungan dari hasil KAFI: S-W = 0.53 (Tabel III) dan dari hasil KAFE: O-T = 0.08 (Tabel IV)

#### Pemetaan 8 kuadran SWOT:

1. Kuadran I (Pertumbuhan):  $S > 0, O > 0$
2. Kuadran II (Diversifikasi):  $S > 0, O < 0$
3. Kuadran III (Stabilitas):  $S < 0, O > 0$
4. Kuadran IV (Penciutan):  $S < 0, O < 0$
5. Kuadran IA (*Rapid Growth Strategy*):  $S > 0, O > 0, S > O$
6. Kuadran IB (*Stable Growth Strategy*):  $S > 0, O > 0, S < O$
7. Kuadran IIA (*Conglomerate Strategy*):  $S > 0, O < 0, |S| > |O|$

8. Kuadran IIB (*Concentric Strategy*):  $S > 0, O < 0, |S| < |O|$ 

Gambar 5. Kuadran Hasil Analisa SWOT

Berdasarkan nilai  $S - W$  (0.57) dan  $O - T$  (0.08), posisi strategi berada di: Kuadran I (Pertumbuhan) dan lebih spesifik di Kuadran IA (*Rapid Growth Strategy*), dengan keterangan :

1.  $S - W$  positif ( $0.57 > 0$ )
2.  $O - T$  positif ( $0.08 > 0$ )
3.  $S - W$  lebih besar dari  $O - T$  ( $0.57 > 0.08$ )

**Interpretasi:** Posisi ini menunjukkan bahwa optimalisasi keamanan maritim Indonesia berada dalam kondisi yang menguntungkan. Kekuatan internal lebih dominan dibandingkan kelemahan, dan peluang eksternal lebih besar dibandingkan ancaman. Strategi yang disarankan adalah *Rapid Growth Strategy* atau Strategi Pertumbuhan Cepat.

Table V

## Analisis Strategi dan Pilihan (ASP) KAFI VS KAFE

|             |             | <b>STRENGTHS</b>                        | <b>WEAKNESS</b>                   |
|-------------|-------------|---|-----------------------------------|
| <b>KAFE</b> | <b>KAFI</b> | Luas Wilayah Maritim yang Strategis     | Tumpang Tindih Kewenangan         |
|             |             | Keberagaman Instansi Penegak Hukum      | Keterbatasan Anggaran             |
|             |             | Keikutsertaan dalam Forum Internasional | Kurangnya Teknologi Canggih       |
|             |             | Komitmen Pemerintah                     | Ketidakcukupan Armada             |
|             |             | Dukungan Teknologi Dasar                | Sumber Daya Manusia yang Terbatas |

| <b>OPPORTUNITIES</b>  | <b>STRATEGI SO</b>  | <b>STRATEGI WO</b>   |
|---|---|--|
| Peningkatan Kerja Sama Internasional                              | Maksimalkan luas wilayah maritim untuk kerja sama internasional.          | Atasi keterbatasan anggaran dengan kerja sama internasional    |
| Pengembangan Teknologi Maritim                                    | Manfaatkan instansi penegak hukum untuk teknologi maritim                 | Kurangi kesenjangan teknologi melalui pengembangan maritim.    |
| Penyusunan Mekanisme Koordinasi                                   | Gunakan komitmen pemerintah untuk reformasi regulasi.                     | Perbaiki mekanisme koordinasi untuk tumpang tindih kewenangan. |
| Penguatan Infrastruktur Komunikasi                                | Tingkatkan infrastruktur komunikasi dengan teknologi dasar                | Reformasi regulasi untuk mengatasi kompleksitas.               |
| Reformasi Regulasi  | Ikuti forum internasional untuk peningkatan anggaran                      | Tingkatkan kesadaran publik untuk mengurangi korupsi           |
| <b>THREATS</b>  | <b>STRATEGI ST</b>  | <b>STRATEGI WT</b>   |
| Ego Sektoral  | Gunakan luas wilayah maritim untuk menangani kegiatan ilegal.             | Kurangi ancaman teknologi dengan peningkatan anggaran          |
| Praktik Korupsi sektor maritim                                    | Manfaatkan instansi penegak hukum untuk mengurangi kesenjangan teknologi. | Atasi korupsi untuk mengurangi ketidakpastian politik          |
| Sengketa Perbatasan di laut                                       | Komitmen pemerintah untuk menyelesaikan sengketa perbatasan.              | Selesaikan kewenangan tumpang tindih untuk keamanan.           |
| Kesenjangan Teknologi antara aparat dan pelaku kejahatan perairan | Dukungan teknologi dasar untuk keamanan regional.                         | Tingkatkan teknologi untuk melawan kegiatan ilegal.            |
| Ancaman kegiatan ilegal di laut yang lainnya                      | Partisipasi di forum internasional untuk mengurangi korupsi               | Reformasi regulasi untuk mengurangi ancaman alam               |

Berdasarkan analisis SWOT (Analisa data terlampir) yang mempertimbangkan faktor internal dan eksternal, serta hasil pemetaan pada matriks 8 kuadran yang menunjukkan posisi di Kuadran IA (*Rapid Growth Strategy*), berikut adalah 3 strategi pilihan yang dapat diimplementasikan:

1) **Strategi 1 : Strategi Pengembangan Teknologi Maritim Terpadu.**

Memanfaatkan kekuatan luas wilayah maritim yang strategis dan komitmen pemerintah, serta peluang peningkatan infrastruktur teknologi untuk mengembangkan sistem pengawasan dan keamanan maritim yang canggih dan terintegrasi. Strategi ini mencakup:

- a) Investasi besar-besaran dalam teknologi pengawasan maritim seperti radar, satelit, dan drone.
- b) Pengembangan sistem informasi maritim terpadu yang menghubungkan semua instansi terkait.
- c) Pelatihan intensif untuk meningkatkan kemampuan personel dalam mengoperasikan teknologi baru.

2) **Strategi 2 : Strategi Penguatan Kerjasama Internasional dan Antar Lembaga.** Mengoptimalkan keikutsertaan dalam forum internasional dan keberagaman instansi penegak hukum, serta memanfaatkan peluang kerjasama internasional untuk memperkuat kapabilitas keamanan maritim. Strategi ini meliputi:

- a) Intensifikasi kerjasama bilateral dan multilateral dalam keamanan maritim.
- b) Pembentukan gugus tugas bersama antar instansi untuk mengatasi tumpang tindih kewenangan.
- c) Peningkatan pertukaran informasi dan operasi bersama dengan negara-negara tetangga.

3) **Strategi 3 : Strategi Reformasi Kebijakan dan Regulasi Maritim.** Memanfaatkan komitmen pemerintah dan peluang reformasi regulasi untuk mengatasi kelemahan kompleksitas regulasi dan tumpang tindih kewenangan. Strategi ini mencakup:

- a) Peninjauan dan revisi peraturan perundang-undangan terkait keamanan maritim.
- b) Penyederhanaan prosedur koordinasi antar lembaga.
- c) Penguatan peran Bakamla sebagai koordinator keamanan maritim.

Ketiga strategi ini dirancang untuk memanfaatkan kekuatan dan peluang yang ada, sambil mengatasi kelemahan dan mengantisipasi ancaman. Dengan fokus pada pertumbuhan cepat sesuai dengan posisi di Kuadran IA, strategi-strategi ini bertujuan untuk mengoptimalkan keamanan maritim Indonesia secara agresif, mendukung pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan, dan pada akhirnya memperkuat ketahanan nasional.

## BAB IV PENUTUP

### 17. Simpulan

Berdasarkan pembahasan dan analisa terhadap permasalahan yang telah diuraikan di atas, ditemukan jawaban-jawaban atas pertanyaan kajian sebagai berikut:

- a. Kondisi keamanan maritim di Indonesia saat ini belum optimal sehingga belum sepenuhnya dapat mendukung pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan. Kondisi tersebut menandakan wilayah maritim belum sepenuhnya kondusif dan aman dari ancaman keamanan maritim yang masih terjadi meliputi kejahatan penangkapan ikan ilegal (*Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing*), perompakan dan pembajakan, kasus penyelundupan dan perdagangan manusia, aktivitas penelitian ilmiah illegal oleh kapal asing dan pencemaran laut baik oleh kapal maupun aktivitas masyarakat serta potensi konflik teritorial di perbatasan serta tantangan pada permasalahan lingkungan yang masih perlu penanganan yang baik meliputi tekanan aktivitas manusia, perubahan iklim maritim serta polusi laut.
- b. Kendala dan hambatan dalam mengoptimalkan keamanan maritim yang ditemukan adalah sebagai berikut:
  - 1) Penegakkan hukum di wilayah perairan Indonesia belum optimal karena terkendala oleh keterbatasan kekuatan maritim sebagai *stake holder* yang berhubungan dengan maritim, baik armada kapal sebagai sarana penindakan, anggaran yang relatif masih terbatas, keterbatasan saran pemantauan yang relatif belum sepenuhnya optimal dalam penggunaannya, masih adanya tumpang tindih kewenangan *stake holder* maritim dari aspek regulasi, dan masih adanya potensi korupsi dalam penegakkan hukum terhadap pelaku kejahatan di laut.
  - 2) Koordinasi antar lembaga dan kerja sama lintas negara belum optimal terkendala birokrasi yang sulit ditembus karena ego sektoral dan prosedur dari masing-masing pemangku kepentingan. Selain itu kerja

sama lintas negara belum sepenuhnya dapat menghasilkan hasil yang maksimal karena kepentingan nasional negara yang berbeda-beda.

- 3) Penerapan teknologi dan inovasi dalam pengawasan perairan nasional belum optimal karena terkendala dengan permasalahan pemanfaatannya masih sektoral sesuai tugas dan kewenangan masing-masing. Selain itu, penggunaan teknologi dan inovasi membutuhkan investasi yang relatif mahal dalam operasionalnya (pemeliharaan dan perbaikan) serta operator sebagai pengawak yang mengawakinya.

c. Dampak Stabilitas Keamanan Maritim Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Biru yang Berkelanjutan dan Ketahanan Nasional.

- 1) Dampak Instabilitas Keamanan Maritim Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Biru yang Berkelanjutan dan Ketahanan Nasional

Kondisi keamanan maritim yang tidak stabil akan berdampak terhadap terganggunya aspek terganggunya lingkungan maritim, meningkatnya risiko keamanan maritim, terganggunya hubungan antar negara, dan aktivitas maritim. Kondisi tersebut secara signifikan mempengaruhi kondisi keamanan maritim menjadi tidak kondusif dan akan menghambat pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan dan pembangunan nasional yang secara alamiah akan melemahkan ketahanan nasional Indonesia.

- 2) Dampak Keamanan Maritim yang Stabil Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Biru yang Berkelanjutan dan Ketahanan Nasional

Kondisi keamanan maritim yang stabil akan berpengaruh terhadap amannya aspek lingkungan maritim, menurunnya risiko keamanan maritim, meningkatnya hubungan antar negara, dan aktivitas maritim, sehingga dapat menciptakan kondisi keamanan maritim yang kondusif yang mendukung pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan pembangunan nasional secara adil dan merata, dan menguatnya ketahanan nasional Indonesia.

- d. Strategi yang dapat dilakukan dalam upaya mengoptimalkan keamanan maritim guna meningkatkan pertumbuhan ekonomi biru yang berkelanjutan dan memperkuat ketahanan nasional, adalah sebagai berikut:
- 1) **Strategi Pengembangan Teknologi Maritim Terpadu.** Merupakan strategi prioritas utama dengan memanfaatkan kekuatan luas wilayah maritim yang strategis dan komitmen pemerintah, serta peluang peningkatan infrastruktur teknologi untuk mengembangkan sistem pengawasan dan keamanan maritim yang canggih dan terintegrasi.
  - 2) **Strategi Strategi Penguatan Kerja sama Internasional dan Antar Lembaga.** Merupakan strategi prioritas kedua dengan mengoptimalkan keikutsertaan dalam forum internasional dan keberagaman instansi penegak hukum, serta memanfaatkan peluang kerjasama internasional untuk memperkuat kapabilitas keamanan maritim.
  - 3) **Strategi Strategi Reformasi Kebijakan dan Regulasi Maritim.** Merupakan strategi prioritas ketiga dengan memanfaatkan komitmen pemerintah dan peluang reformasi regulasi untuk mengatasi kelemahan kompleksitas regulasi dan tumpang tindih kewenangan.

## 18. Rekomendasi

Rekomendasi yang disarankan kepada para pemangku kepentingan dalam optimalisasi keamanan maritim adalah sebagai berikut:

- a. Kemenpolhukam RI bersama, Kemenhan RI, Kemlu RI, KKP RI, Kemenko Marves RI, KLH RI, TNI AL, Polri, Bakamla, BIN, BNPP dan DJBC agar merumuskan kebijakan pembangunan sistem keamanan maritim yang terpadu beserta peraturan pelaksanaannya agar dapat dijadikan dasar yang kuat dalam upaya menjaga stabilitas keamanan maritim di Indonesia.
- b. KKP RI selaku perumus kebijakan bidang kelautan agar melibatkan semua *stake holder* yang berhubungan dengan maritim terkait kebijakan kelautan dan rencana strategis ke depan, agar terwujud kesepakatan pada level strategis dalam pengawasan maritim guna menyukseskan ekonomi biru yang berkelanjutan.

- c. Kemlu RI bersama Kemenko Marves RI dan BNPP agar meningkatkan komunikasi antar negara untuk peningkatan kerja sama lintas negara dengan prinsip saling menguntungkan kedua belah pihak.
- d. KKP RI, TNI AL, Polri, Bakamla, DJBC (Kemenkeu RI) dan KPLP (Ditjen Hubla Kemenhub RI) agar merencanakan program peningkatan kapasitas SDM melalui pelatihan bersama dan mengagendakan forum-forum kemaritiman yang terpadu, agar mampu mewujudkan kesepahaman pada level operasional dan taktis.

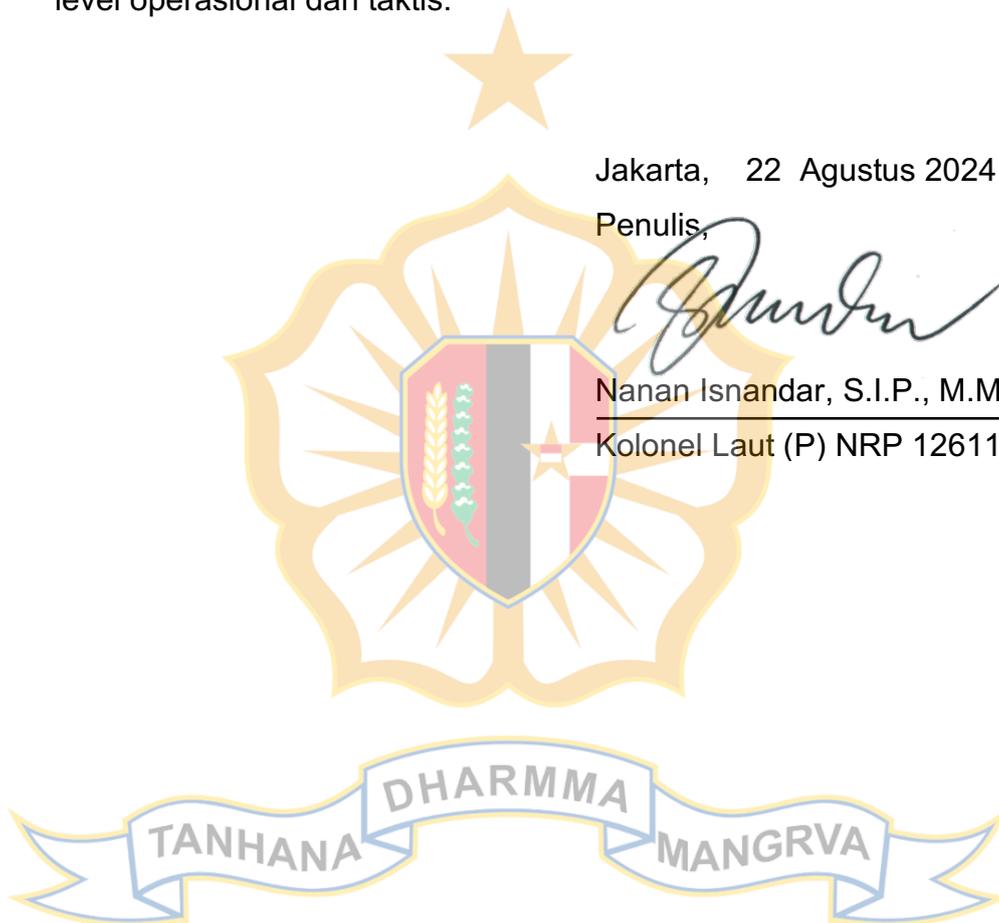
Jakarta, 22 Agustus 2024

Penulis,



Nanan Isnandar, S.I.P., M.M.

Kolonel Laut (P) NRP 12611/P



## DAFTAR PUSTAKA

### 1. Buku dan Artikel.

- Bambang Pranowo. (2010). *Multidimensi Ketahanan Nasional*, cet 1, Jakarta: Pustaka Alvabet.
- Badan Informasi dan Geospasial Pusat Hidrografi dan Oseanografi TNI AL, 2018, Rujukan Nasional Data Kewilayahan Indonesia.
- Bank Dunia. (2021). *Oceans for Prosperity: Reforms for a Blue Economy in Indonesia*. Washington D.C.: Bank Dunia.
- Badan Pusat Statistik (BPS), Statistik Sumber Daya Laut dan Pesisir 2023, Ekonomi Laut Berkelanjutan dan Tantangan Pengelolaan Kawasan Pesisir, Volume 20, 2023.
- Brewster, David, *India as an Asia Pacific Power*, Routledge, 2012.
- Bueger, C., & Edmunds, T. (2017). *Beyond Seablindness: A New Agenda for Maritime Security Studies*. *International Affairs*, 93(6), 1293-1311.
- Buzan, B., Waever, O., & Wilde, J. D. (1998). *Security: A New Framework for Analysis*. Boulder, CO: Lynne Rienner Publishers.
- Christian Bueger, *What is Maritime Security?*, *Forthcoming in Marine Policy*, 2015.
- Fischer, F., Miller, G. J., & Sidney, M. S. (2007). *Handbook of Public Policy Analysis: Theory, Politics, and Methods*. CRC Press.
- Indonesia Ocean Justice Initiative*, Laporan Deteksi & Analisis Keamanan Laut di Wilayah Perairan dan Yurisdiksi Indonesia Periode April 2023 s.d Januari 2024
- Jones, R., & Wang, L. (2019). *Blue Economy Strategies for Small Island Nations*. *Island Studies Journal*, 14(2), 123-137.
- Keliat, Makmur, et al. (2022). *Prospek Ekonomi Biru Bagi Pemulihan Ekonomi Indonesia*. LAB 45 Monograf. Jakarta: Laboratorium Indonesia 2045.
- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Martim 2045, *Konsepsi Pembangunan Nasional Menuju Indonesia Pusat Peradaban Maritim Dunia Tahun 2045*, "Pokok-Pokok Pemikiran Untuk Pembangunan Kemaritiman", 2023.

- Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) RI, *Indonesian Blue Economy Road Map*, 2023
- Kumar, A., & Singh, R. (2017). *Blue Economy and Maritime Security: Interlinkages and Opportunities*. *Journal of Ocean Governance*, 10(4), 287-301.
- Lee, S., & Kim, D. (2018). *Maritime Security and National Defense: A Comparative Analysis*. *Journal of National Security Studies*, 19(1), 45-60.
- Mahan, Alfred Thayer. "*The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*." Boston: Little, Brown and Company, 1890.
- Mardikanto, Totok, et al. (2019). *Pemberdayaan Masyarakat Dalam Perspektif Kebijakan Publik*. Bandung. Alfabeta
- McCabe, R. (2012). *Maritime Security: An Introduction*. Butterworth-Heinemann.
- Paine, R. T. (1994). *Marine rocky shores and community ecology: an experimentalist's perspective*. Ecology Institute.
- Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Setjen DPR RI, "Pembangunan Berkelanjutan: Dimensi Sosial, Ekonomi, Dan Lingkungan", 2015
- Porter, M. E., & Kramer, M. R. (2011). *Creating Shared Value*. *Harvard Business Review*, 89(1/2), 62-77.
- Sachs, J. D. (2015). *The Age of Sustainable Development*. New York, NY: Columbia University Press.
- Smith, J., & Brown, A. (2020). *Sustainable Development in Maritime Economics*. *Journal of Maritime Studies*, 25(3), 301-318.
- Tan, K., & Ho, J. (2016). *The Economic Benefits of Maritime Security: A Case Study of the Malacca Straits*. *Asia-Pacific Journal of Maritime Studies*, 23(2), 167-183.
- Till, Geoffrey, (2009). *Maritime security: An introduction*. Routledge.
- Till, Geoffrey, "*Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*." Routledge, 2013

Tim Pokja Bahan Ajar BS Ketahanan Nasional. (2024). Ketahanan Nasional. Lemhannas RI.

Winardi, J., *Pengantar Manajemen*, Bandung: Citra Aditya Bakti.

## 2. Peraturan Perundang-Undangan.

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2022 tentang Keselamatan, Keamanan, dan Penegakan Hukum di Perairan Indonesia dan Yurisdiksi Indonesia.

Perpres Nomor 92 Tahun 2019 tentang Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi.

Perpres Presiden Nomor 116 Tahun 2020 tentang Kementerian Luar Negeri.

Perpres Nomor 38 Tahun 2023 tentang Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Perpres Nomor 94 Tahun 2022 tentang Kementerian Pertahanan.

Undang-Undang RI Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia.

Perpres Nomor 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut.

Perpres Nomor 90 Tahun 2012 tentang Badan Intelijen Negara.

Perpres Nomor 12 Tahun 2010 tentang Badan Nasional Pengelola Perbatasan.

Permenkeu RI Nomor.118/PMK.01/2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Keuangan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 42 Tahun 2020 tentang perubahan atas peraturan Menteri Perhubungan Nomor 120 Tahun 2017.

Peraturan Kapolri Nomor. 22 Tahun 2010.

Keputusan Dirjenhubla Nomor KP-DJPL 469 tahun 2023 tentang Pelaksanaan Tugas Dan Fungsi Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai Pada Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

### 3. Materi/Slide Paparan.

Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, Materi paparan Implementasi Kebijakan Ekonomi Biru Mendukung Pembangunan Nasional kepada Peserta PPRA LXVI Lemhannas RI pada tanggal 19 Juni 2024.

Prof. Dr. Ikrar Nusa Bhakti, Materi Paparan Geopolitik Indopasific kepada Peserta PPRA LXVI Lemhannas RI pada tanggal 2 Mei 2024.

Sesjen Wantanas, Materi paparan Keamanan Nasional kepada Peserta PPRA LXVI Lemhannas RI pada tanggal 1 Juli 2024

### 4. Jurnal.

AF Ilma, D Supriadi (2022). Blue Economy: Solusi Membangun Kembali Perekonomian “Blue Recovery” Pasca Pandemi Covid-19 untuk Sustainable Welfare. Jurnal ngkar Ekonomika, - jos.unsoed.ac.id

*Congressional Research Service, U.S.-China Strategic Competition in South and East China Seas: Background and Issues for Congress, Updated February 5, 2024*

I Nurjannah (2023). Implikasi Kebijakan Kelautan Indonesia Dalam Pengembangan Ekonomi Maritim, EA Mokodompit - - osf.io

F Rani, W Cahyasari (2015). Motivasi Indonesia dalam menerapkan model kebijakan Blue Economy masa pemerintahan Joko Widodo. transnasional.ejournal.unri.ac.id

AE Pangemanan (2020). Kebijakan Maritim Dalam Mewujudkan Negara Kesatuan Republik Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. Lex Et Societatis, journal.unsrat.ac.id

## 5. Internet.

United Nations. (2017). The Sustainable Development Goals Report 2017.

Sumber (Online):

<https://unstats.un.org/sdgs/files/report/2017/TheSustainable/DevelopmentGoalsReport2017.pdf>

International Maritime Organization. (2020). Sustainable Maritime Development. Sumber (Online):

<https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/SustainableMaritimeDevelopment/Pages/Default.aspx>

The World Bank. (2019). The Blue Economy. Sumber (Online):

<https://www.worldbank.org/en/topic/environment/brief/blue-economy/>,

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). (1982). Sumber (Online):

[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)

European Union. (2020). Maritime Security. Sumber (Online):

[https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security\\_en](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security_en)

Pelanggaran Keamanan Laut di Indonesia, Kompas, Sumber (Online):

<https://data.kompas.id/artikel-detail/65baf1c76cba937eca5d0f64?query=pelanggaran%20keamanan%20laut%20di%20indonesia&subject&datefrom&dateto&author&publication&typesearch=0&size=10&collection&page&currentpage=1&orderdirection>, diakses pada tanggal 4 April 2024, jam 21.00

Wilayah Pengelolaan Perikanan 718 Rawan Praktik Ilegal, Bm Lukita Grahadyarini, Sumber (Online):

[https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2023/08/13/wilayah-perikanan-718-rawan-praktik-ilegal?open\\_from=Search\\_Result\\_Page](https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2023/08/13/wilayah-perikanan-718-rawan-praktik-ilegal?open_from=Search_Result_Page), diakses pada tanggal 22 April 2024, jam 21.30

Kapal Tongkang Tujuan Jakarta Disergap Puluhan Perompak di Batam,

Pandu Wiyoga, Sumber (Online):

<https://www.kompas.id/baca/nusantara/2022/11/05/kapal-pengangkut-besi-tua-disergap-puluhan-perompak-di->

batam?open\_from=Search\_Result\_Page, diakses pada tanggal 18 April 2024, jam 21.30

Jalur Pelintasan Antardaerah Rentan Penyelundupan, Bagaimana Bisa Terjadi?, Rini Kustiasih, Sumber (Online): <https://www.kompas.id/baca/nusantara/2024/06/10/jalur-perlintasan-antardaerah-rawan-penyelundupan-bagaimana-ini-bisa-terjadi>, diakses pada tanggal 18 April 2024, jam 22.30

TNI AL Tangkap Penyelundup yang Angkut Pekerja Migran dan Sabu dari Malaysia, Pandu Wiyoga, Sumber (Online): <https://www.kompas.id/baca/nusantara/2024/04/22/tni-al-tangkap-penyelundup-yang-angkut-pekerja-migran-dan-sabu-dari-malaysia>, diakses pada tanggal 26 April 2024, jam 21.30

Solusi Ekonomi Biru 2023, M. Riza Damanik, Sumber (Online): [https://www.kompas.id/baca/opini/2023/01/18/solusi-ekonomi-biru-2023?open\\_from=Search\\_Result\\_Page](https://www.kompas.id/baca/opini/2023/01/18/solusi-ekonomi-biru-2023?open_from=Search_Result_Page), diakses pada tanggal 11 Mei 2024, jam 21.30

Indonesia Belum Bisa Jadi Poros Maritim Dunia, Ini Kendalanya, Diamanty Meiliana Tim Redaksi, Sumber (Online): <https://nasional.kompas.com/read/2019/08/06/14512301/indonesia-belum-bisa-jadi-poros-maritim-dunia-ini-kendalanya?page=all>, diakses pada tanggal 2 Juni 2024, jam 22.50

*State of the maritime nation report 2019*, *Maritime UK*, Sumber (Online): <https://www.maritimeuk.org/media-centre/publications/state-maritime-nation-report-2019/>, diakses pada tanggal 8 April 2024, jam 22.35

Keamanan Maritim Asean, LIPI, Sumber (Online): <https://penerbit.brin.go.id/press/catalog/download/182/171/348?inline=1>, diunduh pada 11 Mei 2024, jam 19.50

Ekonomi Biru, Retno Suryandari, Pusat Studi Lingkungan Universitas Gadjah Mada, Sumber (Online): <https://pslh.ugm.ac.id/ekonomi-biru/>, diakses pada 12 Mei 2024, jam 20.00 & 21.30

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Sumber (Online): <https://kbbi.web.id/pembangunan>, diakses pada 12 Mei 2024, jam 22.00

Karbon Biru: Senjata Penting untuk Mengatasi Global Warming, Nadia Farah, Sumber (Online): <https://econusa.id/id/ecodefender/karbon-biru/>, diakses pada tanggal 12 Juni 2024, jam 21.30

9 Potensi Ekonomi Maritim Indonesia, Muhammad Idris, Sumber (Online): <https://money.kompas.com/read/2023/11/15/150326926/9-potensi-ekonomi-maritim-indonesia?page=all>, diakses pada tanggal 12 Juni 2024, jam 22.00

*Supply Chains and Transportation, These are the world's most vital waterways for global trade, World Economic Forum*, Sumber (Online): <https://www.weforum.org/agenda/2024/02/worlds-busiest-ocean-shipping-routes-trade/>, diakses pada tanggal 16 Juni 2024, jam 21.30

Peta Kepadatan Lalu Lintas Pelayaran Dunia, <https://moverdb.com/id/kepadatan-lalu-lintas-pengiriman/>, diunduh pada 10 Juni 2024 jam 22.50

Sesjen Wantannas: Hanya 1,68 Juta Penduduk RI Bekerja di Sektor Maritim, Gusti Grehenson, Sumber (Online): <https://ugm.ac.id/id/berita/22852-sesjen-wantannas-hanya-1-68-juta-penduduk-ri-bekerja-di-sektor-maritim/>, diakses pada tanggal 11 Mei 2024, jam 21.30

Deteksi dan Analisis Keamanan Laut di Wilayah Perairan dan Yurisdiksi Indonesia Periode April 2023 hingga Januari 2024, *Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI)*, Sumber (Online): <https://oceanjusticeinitiative.org/2024/02/07/deteksi-dan-analisis-keamanan-laut-di-wilayah-perairan-dan-yurisdiksi-indonesia-periode-april-2023-hingga-januari-2024/>, diakses pada tanggal 26 April 2024, jam 22.30

Analisis SWOT: Arti dan cara menggunakannya (beserta contoh), Alicia Raeburn, Sumber (Online): <https://asana.com/id/resources/swot-analysis>, diakses pada tanggal 16 April 2024, jam 23.15

*Dive into the Top 10 Blue Economy Trends (2024), StartUs Insights*, Sumber (Online): <https://www.startus-insights.com/innovators-guide/blue-economy-trends/>, diakses pada tanggal 16 April 2024, jam 21.30

Klaim Peta Baru China Tabrak Batas Sejumlah Negara, Kedaulatan Indonesia Terancam?, BNPP RI, Sumber (Online): <https://bnpp.go.id/berita/klaim->

[peta-baru-china-tabrak-batas-sejumlah-negara-kedaulatan-indonesia-terancam](#), diakses pada tanggal 18 April 2024, jam 21.30

*Navigating South China Sea Security in 2024*, Sophie Wushuang Yi, Sumber (Online): <https://thediplomat.com/2024/01/navigating-south-china-sea-security-in-2024/>, diakses pada tanggal 18 April 2024, jam 23.30

Kontribusi PDB Maritim Indonesia Baru 7%, Ekonomi Biru Perlu Dieksplorasi, Ihfa Firdausya, Media Indonesia, Sumber (Online): <https://mediaindonesia.com/ekonomi/638241/kontribusi-pdb-maritim-indonesia-baru-7-ekonomi-biru-perlu-dieksplorasi>, diakses pada tanggal 12 Juni 2024, jam 21.30

Peta Kepadatan Lalu Lintas Pelayaran Dunia, Sumber (Online): <https://moverdb.com/id/kepadatan-lalu-lintas-pengiriman/>, diunduh pada 10 Juni 2024 jam 22.50

Kunci Perwujudan Target Laut 2045 adalah Keamanan Maritim, M.Ambari, Sumber (Online): <https://www.mongabay.co.id/2024/05/17/kunci-perwujudan-target-laut-2045-adalah-keamanan-maritim/>, diakses pada tanggal 15 April 2024,

Pusat Informasi Maritim, Sumber (Online): <https://www.pim-tni.mil.id/about-us/>, diakses pada tanggal 24 Juni 2024

Keamanan Maritim, *Indopasific Defense Forum*, Sumber (Online): <https://ipdefenseforum.com/id/2020/06/keamanan-maritim/>, diakses pada tanggal 14 April 2024

*In-Depth Analysis: Bakamla Bukti Lemahnya KPK Menjerat Aparat Militer*, Sumber (Online): <https://antikorupsi.org/index.php/id/article/depth-analysis-bakamla-bukti-lemahnya-kpk-menjerat-aparat-militer>, diunduh pada tanggal 21 Agustus 2024, jam 08.30

Konsumsi Ikan di Indonesia Naik pada 2022, Tertinggi Sedekade Terakhir, Cindy Mutia Annur, Sumber (Online): <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2023/07/07/konsumsi-ikan-di-indonesia-naik-pada-2022-tertinggi-sedekade-terakhir>, diakses pada tanggal 21 Agustus 2024, jam 06.30

ALUR PIKIR

OPTIMALISASI KEAMANAN MARITIM GUNA Mendukung PERTUMBUHAN EKONOMI BIRU YANG BERKELANJUTAN  
DALAM RANGKA MEMPERKUAT KETAHANAN NASIONAL



Jakarta, 22 Agustus 2024

Penulis,

*Nanan Isnandar*  
Nanan Isnandar, S.I.P., M.M.

Kolonel Laut (P) NRP 12611/P

DAFTAR TABEL DAN GRAFIK

1. Tabel VI. Jumlah Desa Tepi Laut Menurut Provinsi, Pemanfaatan Laut dan Keberadaan Mangrove, 2021

| Provinsi                  | Perikanan Tangkap | Perikanan Budidaya | Tambak Garam | Wisata Bahari | Transpotasi Umum | Mangrove     |
|---------------------------|-------------------|--------------------|--------------|---------------|------------------|--------------|
| (1)                       | (2)               | (3)                | (4)          | (5)           | (6)              | (7)          |
| Aceh                      | 550               | 241                | 50           | 94            | 63               | 173          |
| Sumatera Utara            | 360               | 73                 | 1            | 77            | 86               | 153          |
| Sumatera Barat            | 124               | 26                 | 3            | 36            | 20               | 69           |
| Riau                      | 217               | 50                 | 2            | 40            | 98               | 210          |
| Jambi                     | 23                | 3                  | 0            | 0             | 16               | 16           |
| Sumatera Selatan          | 25                | 16                 | 1            | 1             | 27               | 25           |
| Bengkulu                  | 132               | 16                 | 1            | 38            | 10               | 43           |
| Lampung                   | 185               | 65                 | 4            | 48            | 46               | 79           |
| Kepulauan Bangka Belitung | 153               | 41                 | 5            | 37            | 29               | 132          |
| Kepulauan Riau            | 350               | 200                | 2            | 66            | 189              | 276          |
| DKI Jakarta               | 12                | 7                  | 0            | 8             | 10               | 10           |
| Jawa Barat                | 195               | 107                | 43           | 80            | 27               | 144          |
| Jawa Tengah               | 299               | 188                | 74           | 105           | 33               | 210          |
| DI Yogyakarta             | 33                | 11                 | 3            | 13            | 1                | 5            |
| Jawa Timur                | 553               | 259                | 100          | 161           | 125              | 332          |
| Banten                    | 115               | 47                 | 0            | 47            | 32               | 58           |
| Bali                      | 149               | 40                 | 17           | 61            | 39               | 31           |
| Nusa Tenggara Barat       | 252               | 125                | 38           | 94            | 74               | 141          |
| Nusa Tenggara Timur       | 875               | 197                | 98           | 157           | 244              | 399          |
| Kalimantan Barat          | 155               | 36                 | 0            | 39            | 28               | 128          |
| Kalimantan Tengah         | 36                | 16                 | 0            | 10            | 15               | 37           |
| Kalimantan Selatan        | 147               | 43                 | 1            | 20            | 58               | 110          |
| Kalimantan Timur          | 141               | 82                 | 2            | 45            | 66               | 133          |
| Kalimantan Utara          | 48                | 28                 | 0            | 8             | 24               | 41           |
| Sulawesi Utara            | 713               | 83                 | 3            | 111           | 142              | 364          |
| Sulawesi Tengah           | 897               | 241                | 5            | 139           | 217              | 539          |
| Sulawesi Selatan          | 481               | 325                | 32           | 82            | 138              | 305          |
| Sulawesi Tenggara         | 848               | 361                | 8            | 93            | 235              | 536          |
| Gorontalo                 | 179               | 42                 | 2            | 28            | 32               | 110          |
| Sulawesi Barat            | 149               | 44                 | 0            | 21            | 21               | 84           |
| Maluku                    | 990               | 228                | 5            | 73            | 490              | 422          |
| Maluku Utara              | 810               | 74                 | 9            | 53            | 448              | 427          |
| Papua Barat               | 550               | 46                 | 2            | 54            | 144              | 338          |
| Papua                     | 560               | 55                 | 5            | 59            | 243              | 286          |
| <b>Indonesia</b>          | <b>11.306</b>     | <b>3.416</b>       | <b>516</b>   | <b>1.998</b>  | <b>3.470</b>     | <b>6.366</b> |

Sumber : BPS, Diolah dari Hasil PODES 2021 Badan Pusat Statistik

2. Tabel VII. Jumlah dan Luas Kawasan Konservasi Laut Menurut Provinsi, 2020

| Provinsi                  | Suaka Alam Perairan |                | Taman Nasional Perairan |                  |
|---------------------------|---------------------|----------------|-------------------------|------------------|
|                           | Jumlah              | Luas (Ha)      | Jumlah                  | Luas (Ha)        |
| (1)                       | (16)                | (17)           | (18)                    | (19)             |
| Aceh                      | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Sumatera Utara            | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Sumatera Barat            | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Riau                      | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Jambi                     | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Sumatera Selatan          | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Bengkulu                  | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Lampung                   | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Kepulauan Bangka Belitung | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Kepulauan Riau            | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| DKI Jakarta               | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Jawa Barat                | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Jawa Tengah               | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| DI Yogyakarta             | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Jawa Timur                | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Banten                    | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Bali                      | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Nusa Tenggara Barat       | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Nusa Tenggara Timur       | 0                   | 0              | 1                       | 3.355.352        |
| Kalimantan Barat          | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Kalimantan Tengah         | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Kalimantan Selatan        | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Kalimantan Timur          | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Kalimantan Utara          | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Sulawesi Utara            | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Sulawesi Tengah           | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Sulawesi Selatan          | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Sulawesi Tenggara         | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Gorontalo                 | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Sulawesi Barat            | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Maluku                    | 1                   | 114.000        | 0                       | 0,00             |
| Maluku Utara              | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| Papua Barat               | 2                   | 331.630        | 0                       | 0,00             |
| Papua                     | 0                   | 0              | 0                       | 0,00             |
| <b>Indonesia</b>          | <b>3</b>            | <b>445.630</b> | <b>1</b>                | <b>3.355.352</b> |

Sumber: Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kelautan dan Perikanan Dalam Angka 2022

3. Tabel VIII. Jumlah Pengunjung Taman Wisata Alam Laut Menurut Jenis Kunjungan dan Asal, 2015-2019 (Orang)

| Jenis Kunjungan             | Asal                | Tahun            |                  |                  |                  |                  |
|-----------------------------|---------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
|                             |                     | 2015             | 2016             | 2017             | 2018             | 2019             |
| (1)                         | (2)                 | (3)              | (4)              | (5)              | (6)              | (7)              |
| Penelitian & Pengembangan   | Dalam Negeri        | 170              | 277              | 9.274            | 829              | 607              |
|                             | Luar Negeri         | 20               | 0                | 1.924            | 5                | 0                |
| Rekreasi                    | Dalam Negeri        | 3.173.743        | 4.458.474        | 3.669.019        | 3.919.096        | 3.687.836        |
|                             | Luar Negeri         | 154.082          | 176.336          | 186.629          | 194.752          | 163.662          |
| Pendidikan/Ilmu Pengetahuan | Dalam Negeri        | 4.228            | 839              | 3.142            | 2.724            | 2.689            |
|                             | Luar Negeri         | 0                | 1.401            | 812              | 23               | 0                |
| Berkemah                    | Dalam Negeri        | 1.159            | 6.373            | 24.385           | 16.374           | 5                |
|                             | Luar Negeri         | 0                | 0                | 15               | 67               | 7                |
| Lain-lain                   | Dalam Negeri        | 3.817            | 135.776          | 12.915           | 38.506           | 54.297           |
|                             | Luar Negeri         | 0                | 505              | 246              | 1.176            | 235              |
| <b>Jumlah</b>               | <b>Dalam Negeri</b> | <b>3.183.117</b> | <b>4.601.739</b> | <b>3.718.735</b> | <b>3.977.529</b> | <b>3.745.434</b> |
|                             | <b>Luar Negeri</b>  | <b>154.102</b>   | <b>178.242</b>   | <b>189.626</b>   | <b>196.023</b>   | <b>163.904</b>   |
|                             | <b>Jumlah</b>       | <b>3.337.219</b> | <b>4.779.981</b> | <b>3.908.361</b> | <b>4.173.552</b> | <b>3.909.338</b> |

Sumber: Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, Statistik Lingkungan Hidup dan Kehutanan Indonesia 2019

## 4. Tabel IX. Kejadian Tumpahan Minyak di Perairan Indonesia, 1999-2023

| Tahun | Lokasi  | Kejadian  |
|-------|---|---|
| (1)   | (2)   | (3)   |
| 1999  | Batam   | Mighty Serent II, tenggelam, minyak sisa  |
| 1999  | Tanjung Priok                                 | Pertamina Supply OS.27, tumpah, minyak sisa   |
| 1999  | Sungai Siak Riau                              | MT Stephanie XVII, tabrakan, premium  |
| 1999  | Cilacap                                       | MT. King Fisher robek (640 ribu liter tumpah)   |
| 2000  | Cilacap                                       | KM. HHC tenggelam (9.000 ton aspal)   |
| 2000  | Batam   | MT. Natuna Sea kandas (4.000 ton minyak)  |
| 2001  | Tegal, Cirebon                                | Steadfast tenggelam (1.200 ton limbah minyak)   |
| 2002  | Bengkalis Riau                                | TKG Bumindo, kandas, MFO  |
| 2004  | Wiriagar                                      | TK-OSC 10, tenggelam, minyak mentah   |
| 2004  | Wilayah TSS                                   | MV. Kamimasen Hyundai, tongkang cargo, tabrakan, minyak   |
| 2004  | Santuriang                                    | Tanker MT. Pan Sejati, tenggelam, minyak  |
| 2004  | Teluk Tomini                                  | Tanker MT. Istana VII, tenggelam, minyak  |
| 2004  | Balikpapan                                    | Tanker MT. Panos 6, bocor, minyak   |
| 2004  | Teluk Tomini                                  | Tanker MT. North Star, tenggelam, minyak  |
| 2004  | Tanjung Balai Karimun                         | Tanker MT. Vista Mariner, kandas minyak   |
| 2004  | Pekanbaru                                     | Tanker MT. Maulana, terbakar, minyak  |
| 2004  | Cilacap                                       | Tanker MT. Lucky Lady, bocor, minyak  |
| 2004  | Batu Ampar Batam                              | KM. Swadaya Lestari, minyak kotor   |
| 2004  | Ambon   | Tanker MT. PJST 03/YB 9043, terbakar, solar   |
| 2005  | Teluk Ambon                                   | Meledaknya kapal ikan MV Fu Yuan Fu F66   |
| 2008  | Semarang                                      | MT Kharisma Selatan terbalik 500 kilo liter MFO   |
| 2009  | Laut Timur, NTT                               | Meledaknya ladang minyak Montara (kilang PTTEP Australia) 400 barel per hari  |
| 2009  | Gresik  | PT. Aremada Hess Indonesia Pangkah, Minyak Hidro Karbon Cair  |
| 2010  | Tanjung Perak                                 | MV Traveller Biglift bocor 200 ton  |
| 2010  | Cilacap                                       | Kebocoran pengisian minyak MFO ke kapal tangker MT Asia 17  |
| 2011  | Blora   | Pencurian pipa sepanjang 4 meter yang merupakan trunklin 4 inci antara Nglobo dan Cepu  |
| 2011  | Dumai   | Tumpahnya puluhan ton CPO dari tangki timbun  |
| 2012  | Cilacap                                       | Tumpahan minyak di sekitar dermaga Sleko, hingga radius 200 m   |
| 2014  | Perairan Dumai, Riau                          | Tumpahan minyak di pelabuhan minyak KCPI Dumai dari Kapal <i>Medelyn West</i>   |
| 2015  | Tuban   | Kebocoran pipa minyak lepas pantai PT. PetroChina   |
| 2015  | Nusakambangan, Cilacap                        | Kebocoran pipa minyak bawah laut PT. Pertamina Refinery Unit IV Cilacap   |
| 2015  | Teluk Penyu, Cilacap                          | Tumpahan minyak dari Kapal MT Martha Petrol yang tersangkut karang  |
| 2016  | Dumai   | Tumpahan tangki timbun minyak sawit mentah (CPO) PT. Nagamas Palmoil Lestari di kawasan Pelindo Dumai, Riau   |
| 2016  | Malang  | Tumpah minyak mentah di Perairan Malang Selatan   |
| 2017  | Padang, Sumatera Barat                        | Tumpahan minyak CPO jenis PFAD ( <i>Palm Fatty Acid Distillate</i> ) dari tangki timbun PT Wira Innomas sekitar 50 ton                                  |
| 2018  | Teluk Balikpapan, Kalimantan Timur            | Pencemaran limbah minyak mentah yang berasal dari salah satu pipa minyak asal Lawe Lawe – kilang Pertamina yang putus di tengah tengah Teluk Balikpapan |
| 2019  | Lepas Pantai Karawang Jawa Barat              | Kebocoran minyak dan gas di sumur YYA-1 Blok Offshore North West Java (ONWJ)  |
| 2020  | Pesisir Pantai Makassar, Sulawesi Selatan     | Terjadi tumpahan minyak akibat kebocoran bahan bakar yang biasa digunakan untuk mesin kapal. PT Pertamina bergerak cepat menanggulunginya               |
| 2021  | Pesisir pantai Cemarajaya, Kabupaten Karawang | Ceceran minyak telah sampai di pesisir pantai Desa Cemarajaya, Kabupaten Karawang, Jawa Barat   |
| 2022  | Perairan Cilacap                              | Terjadi tumpahan minyak di perairan Cilacap   |
| 2023  | Pantai Melayu, Batam                          | Tumpahan minyak di pantai Melayu, Batu Besar, Batam, Kepulauan Riau   |

Sumber: Data dihimpun dari berbagai sumber

**5. Tabel X. Jumlah Kapal Tindak Pidana Perikanan yang Ditenggelamkan Berdasarkan Lokasi Pemusnahan Tahun 2014-2021**

| Lokasi Pemusnahan | 2014     | 2015       | 2016       | 2017       | 2018       | 2019      | 2020     | 2021      |
|-------------------|----------|------------|------------|------------|------------|-----------|----------|-----------|
| (1)               | (2)      | (3)        | (4)        | (5)        | (6)        | (7)       | (8)      | (9)       |
| Langsa            | -        | 2          | 3          | 3          | 3          | -         | -        | 2         |
| Asahan            | -        | 1          | -          | -          | -          | -         | -        | -         |
| Belawan           | -        | 5          | 3          | 7          | 7          | 9         | -        | -         |
| Tarempa/Anambas   | 3        | 7          | 8          | 23         | 23         | -         | -        | -         |
| Batam             | -        | 10         | 25         | -          | 9          | 6         | -        | 10        |
| Ranai/Natuna      | 2        | 14         | 33         | 62         | 40         | 14        | -        | 10        |
| Pangandaran       | -        | -          | 1          | -          | -          | -         | -        | -         |
| Cirebon           | -        | -          | -          | -          | 6          | -         | -        | -         |
| Benoa             | -        | -          | -          | 1          | -          | -         | -        | -         |
| Sambas            | -        | -          | -          | -          | -          | 3         | -        | -         |
| Pontianak         | -        | 24         | 10         | 8          | 18         | 34        | -        | 4         |
| Tarakan           | -        | 18         | 7          | 6          | 2          | -         | -        | -         |
| Bitung            | -        | 23         | 15         | 9          | 15         | 2         | -        | -         |
| Tahuna            | 1        | 6          | 1          | -          | -          | -         | -        | -         |
| Ambon             | 2        | -          | -          | 2          | 1          | -         | -        | -         |
| Morotai           | -        | -          | 2          | -          | -          | -         | -        | -         |
| Ternate           | -        | -          | 3          | 4          | -          | -         | -        | -         |
| Sorong            | -        | 3          | 4          | 1          | -          | -         | -        | -         |
| Merauke           | -        | -          | -          | 1          | 1          | -         | -        | -         |
| <b>Jumlah</b>     | <b>8</b> | <b>113</b> | <b>115</b> | <b>127</b> | <b>125</b> | <b>68</b> | <b>0</b> | <b>26</b> |

Sumber: Kementerian Kelautan dan Perikanan (Pusat Data, Statistik dan Informasi)



**6. Tabel XI. Jumlah Kapal Tindak Pidana Perikanan yang Ditenggelamkan Berdasarkan Bendera Asal, 2017-2021**

| Bendera Asal  | 2017       | 2018       | 2019      | 2020 <sup>r</sup>    | 2021      |
|---------------|------------|------------|-----------|----------------------|-----------|
| (1)           | (2)        | (3)        | (4)       | (5)                  | (6)       |
| Malaysia      | 12         | 22         | 14        | 0 <sup>r</sup>       | 4         |
| Filipina      | 17         | 15         | 1         | 0                    | 0         |
| Vietnam       | 91         | 83         | 49        | 0 <sup>r</sup>       | 22        |
| Indonesia     | 6          | 4          | 1         | 0 <sup>r</sup>       | 0         |
| Thailand      | 1          | 1          | 1         | 0                    | 0         |
| Papua Nugini  | 0          | 0          | 0         | 0                    | 0         |
| China         | 0          | 0          | 2         | 0                    | 0         |
| Nigeria       | 0          | 0          | 0         | 0                    | 0         |
| Belize        | 0          | 0          | 0         | 0                    | 0         |
| <b>Jumlah</b> | <b>127</b> | <b>125</b> | <b>68</b> | <b>0<sup>r</sup></b> | <b>26</b> |

Sumber : Kementerian Kelautan dan Perikanan (Pusat Data, Statistik dan Informasi)



**7. TABEL XII. Jumlah Peraturan Perundang-undangan di Bidang Kelautan dan Perikanan, 2018-2022**

| Jenis Peraturan                               | 2018       | 2019       | 2020       | 2021       | 2022       |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|
| (1)   | (2)        | (3)        | (4)        | (5)        | (6)        |
| Undang-Undang                                 | 0          | 1          | 0          | 0          | 0          |
| Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang  | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          |
| Peraturan Pemerintah                          | 0          | 1          | 1          | 1          | 0          |
| Peraturan Presiden                            | 0          | 2          | 1          | 0          | 7          |
| Keputusan Presiden                            | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          |
| Instruksi Presiden                            | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          |
| Peraturan Menteri                             | 67         | 48         | 93         | 59         | 44         |
| Keputusan Menteri:                            | 95         | 57         | 109        | 126        | 85         |
| Instruksi Menteri                             | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          |
| Peraturan Bersama                             | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          |
| Keputusan Bersama                             | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          |
| Keputusan a.n. Menteri Kelautan dan Perikanan | 142        | 151        | 54         | 91         | 102        |
| Peraturan Sekjen (PER-SJ/)                    | 4          | 1          | 0          | 0          | 0          |
| Keputusan Sekjen (KEP-SJ/)                    | 21         | 10         | 20         | 18         | 4          |
| PERMEN-KP/SATGAS                              | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          |
| KEPMEN-KP/SATGAS                              | 3          | 0          | 0          | 0          | 0          |
| <b>Jumlah</b>                                 | <b>332</b> | <b>271</b> | <b>278</b> | <b>295</b> | <b>242</b> |

Sumber: Kementerian Kelautan dan Perikanan (Pusat Data, Statistik dan Informasi)

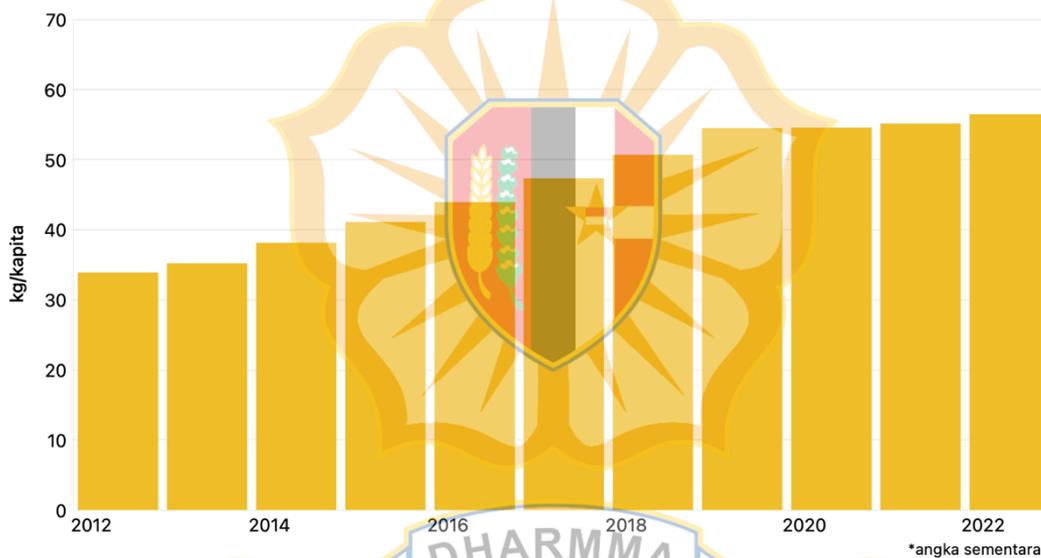
**8. Tabel XIII. Data Kapal Ikan Vietnam Ditangkap Lembaga Penegak Hukum Indonesia 2021-2023 (Periode 3 Tahun)**

| Instansi | Tanggal | Bulan | Tahun | Jumlah Kapal | Sumber  |
|----------|---------|-------|-------|--------------|---|
| KKP      |         | 1-12  | 2021  | 25           | Catatan Akhir Tahun 2021 dan Proyeksi 2022. Youtube KKP: <a href="https://youtu.be/KOUivOtWWZI">https://youtu.be/KOUivOtWWZI</a>  |
| KKP      | 16      | 11    | 2022  | 2            | <a href="https://x.com/ditjenpsdkp/status/1595045359323316224?s=20">https://x.com/ditjenpsdkp/status/1595045359323316224?s=20</a>   |
| KKP      | 10      | 9     | 2022  | 2            | <a href="https://x.com/ditjenpsdkp/status/1570624475921780736?s=20">https://x.com/ditjenpsdkp/status/1570624475921780736?s=20</a>   |
| KKP      | 24      | 7     | 2022  | 2            | <a href="https://kkp.go.id/stasiunpontianak/artikel/43291-kkp-berhasil-gagal-lkan-aksi-2-kapal-ikan-asing-berbendera-vietnam-di-wilayahperairan-laut-natunautara">https://kkp.go.id/stasiunpontianak/artikel/43291-kkp-berhasil-gagal-lkan-aksi-2-kapal-ikan-asing-berbendera-vietnam-di-wilayahperairan-laut-natunautara</a> |
| KKP      | 27      | 3     | 2023  | 1            | <a href="https://kkp.go.id/artikel/50173-kkp-tangkap-kapal-ilegal-asal-vietnam-di-laut-natuna">https://kkp.go.id/artikel/50173-kkp-tangkap-kapal-ilegal-asal-vietnam-di-laut-natuna</a>   |
| TNI AL   | 11      | 8     | 2021  | 1            | <a href="https://pim-tni.mil.id/news-detail/2484/TNI-AL-Tangkap-KIA-Berbendera-Vietnam-Pelaku-Illegal-Fishing-di-Laut-Natuna-Utara/">https://pim-tni.mil.id/news-detail/2484/TNI-AL-Tangkap-KIA-Berbendera-Vietnam-Pelaku-Illegal-Fishing-di-Laut-Natuna-Utara/</a>   |
| TNI AL   | 22      | 1     | 2021  | 1            | <a href="https://www.tnial.mil.id/berita/18595/TNI-AL-TANGKAP-KAPAL-IKAN-ASING-BERBENDERA-TAIWAN-DI-LAUT-NATUNA-UTARA/">https://www.tnial.mil.id/berita/18595/TNI-AL-TANGKAP-KAPAL-IKAN-ASING-BERBENDERA-TAIWAN-DI-LAUT-NATUNA-UTARA/</a>   |
| TNI AL   | 24      | 7     | 2022  | 2            | <a href="https://www.tnial.mil.id/berita/49577/TNI-AL-TANGKAP-DUA-KAPAL-IKAN-ASING-VIETNAM-DI-LAUT-NATUNA-UTARA/">https://www.tnial.mil.id/berita/49577/TNI-AL-TANGKAP-DUA-KAPAL-IKAN-ASING-VIETNAM-DI-LAUT-NATUNA-UTARA/</a>   |

|                |    |    |      |   |   |
|----------------|----|----|------|---|---|
| TNI AL         | 10 | 1  | 2022 | 3 | <a href="https://www.tnial.mil.id/berita/39715/TNI-AL-TANGKAP-3-KAPAL-IKAN-VIETNAM/">https://www.tnial.mil.id/berita/39715/TNI-AL-TANGKAP-3-KAPAL-IKAN-VIETNAM/</a>   |
| TNI AL         | 21 | 6  | 2022 | 1 | <a href="https://koarmada1.tnial.mil.id/berita/detail/8250-tni-al-kri-sts-376-menangkap-tangan-kia-vietnam-di-perairan-indonesia">https://koarmada1.tnial.mil.id/berita/detail/8250-tni-al-kri-sts-376-menangkap-tangan-kia-vietnam-di-perairan-indonesia</a>   |
| Bakamla RI     | 16 | 5  | 2021 | 1 | <a href="https://x.com/HumasBakamlaRI/status/1393849687388524545?s=20">https://x.com/HumasBakamlaRI/status/1393849687388524545?s=20</a>   |
| Bakamla RI     | 3  | 4  | 2021 | 1 | <a href="https://x.com/HumasBakamlaRI/status/1378334372948897794?s=20">https://x.com/HumasBakamlaRI/status/1378334372948897794?s=20</a>   |
| Bakamla RI     | 24 | 12 | 2021 | 1 | <a href="https://x.com/HumasBakamlaRI/status/1474337010936528900?s=20">https://x.com/HumasBakamlaRI/status/1474337010936528900?s=20</a>   |
| Bakamla RI     | 20 | 8  | 2022 | 1 | <a href="https://bakamla.go.id/publication/detail_news/bakamla-ri-tangkap-kia-vietnam-di-perairan-natuna-utara">https://bakamla.go.id/publication/detail_news/bakamla-ri-tangkap-kia-vietnam-di-perairan-natuna-utara</a>   |
| Bakamla RI     | 14 | 8  | 2023 | 1 | <a href="https://x.com/HumasBakamlaRI/status/1690894789011746816?s=20">https://x.com/HumasBakamlaRI/status/1690894789011746816?s=20</a>   |
| Polairud POLRI | 26 | 11 | 2023 | 1 | <a href="https://korpolarud-news.com/2023/12/05/kp-bisma-kembali-tangkap-kapal-asing-berbendera-vietnam/">https://korpolarud-news.com/2023/12/05/kp-bisma-kembali-tangkap-kapal-asing-berbendera-vietnam/</a>   |
| Polairud POLRI | 22 | 10 | 2023 | 2 | <a href="https://korpolarud-news.com/2023/10/28/penangkapan-dua-kapal-asing-berbendera-vietnam-di-amanakan-oleh-kapal-polisi-bisma-8001-diperairan-natuna-utara/">https://korpolarud-news.com/2023/10/28/penangkapan-dua-kapal-asing-berbendera-vietnam-di-amanakan-oleh-kapal-polisi-bisma-8001-diperairan-natuna-utara/</a> |
| Polairud POLRI | 26 | 8  | 2023 | 2 | <a href="https://korpolarud-news.com/2023/08/31/ditpolair-korpolarud-baharkam-polri-tangkap-2-kapal-ikan-berbendera-vietnam-di-perairan-natuna-utara/">https://korpolarud-news.com/2023/08/31/ditpolair-korpolarud-baharkam-polri-tangkap-2-kapal-ikan-berbendera-vietnam-di-perairan-natuna-utara/</a>                       |
| Polairud POLRI | 27 | 8  | 2021 | 4 | <a href="https://korpolarud-news.com/2021/08/31/baharkam-polri-tangkap-4-kapal-ikan-vietnam-di-natuna/">https://korpolarud-news.com/2021/08/31/baharkam-polri-tangkap-4-kapal-ikan-vietnam-di-natuna/</a>   |

|                   |    |   |      |   |   |
|-------------------|----|---|------|---|---|
| Polairud<br>POLRI | 5  | 6 | 2021 | 2 | <a href="https://korpolaairud-news.com/2021/06/08/kapal-polisi-bisma-8001-ditpolair-korpolaairud-baharkam-polri-tangkap-2-kapal-ikan-asing-berbendera-vietnam-diperairan-natuna-utara/">https://korpolaairud-news.com/2021/06/08/kapal-polisi-bisma-8001-ditpolair-korpolaairud-baharkam-polri-tangkap-2-kapal-ikan-asing-berbendera-vietnam-diperairan-natuna-utara/</a> |
| Polairud<br>POLRI | 18 | 3 | 2021 | 2 | <a href="https://korpolaairud-news.com/2021/03/24/kapal-polisi-bisma-8001-ditpolair-korpolaairud-baharkam-polri-tangkap-2-kapal-ikan-asing-ka-di-laut-natuna/">https://korpolaairud-news.com/2021/03/24/kapal-polisi-bisma-8001-ditpolair-korpolaairud-baharkam-polri-tangkap-2-kapal-ikan-asing-ka-di-laut-natuna/</a>   |

### 9. Grafik 5. Angka Konsumsi Ikan Nasional (2011-2022)



Jakarta, 22 Agustus 2024

Penulis,

Nanan Isnandar, S.I.P., M.M.

Kolonel Laut (P) NRP 12611/P

REKAPITULASI KUISIONER

JUMLAH KUISIONER 78 ORANG

Ket : SP (Sangat Penting) = 4

P (Penting) = 3



B (Biasa) = 2

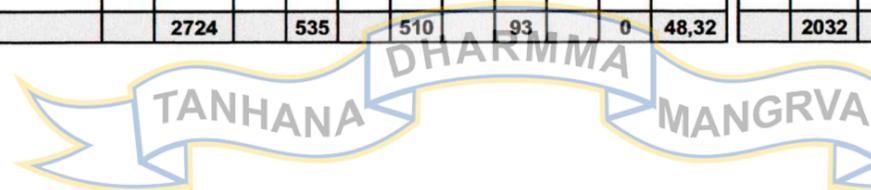
TP (Tidak Penting) = 1

| NO | URAIAN   | FAKTOR INTERNAL |     |    |    |     |       |    | FAKTOR EKSTERNAL |    |    |       |       |       |    | JML |    |    |    |    |   |   |       |       |
|----|--|-----------------|-----|----|----|-----|-------|----|------------------|----|----|-------|-------|-------|----|-----|----|----|----|----|---|---|-------|-------|
|    |  | SP              | P   | B  | TP | STP | RATA2 | SP | P                | B  | TP | STP   | RATA2 | RATA2 |    |     |    |    |    |    |   |   |       |       |
| 1. | Bagaimana pendapat Anda mengenai pentingnya pengembangan teknologi maritim terpadu untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas operasional maritim?                           | 61              | 244 | 8  | 24 | 9   | 18    | 0  | 0                | 0  | 0  | 3,667 | 45    | 180   | 15 | 45  | 8  | 16 | 10 | 10 | 0 | 0 | 3,09  | 6,756 |
| 2. | Apakah menurut Anda penguatan kerjasama internasional dan antar lembaga diperlukan untuk menghadapi tantangan dan ancaman maritim secara kolektif?                             | 64              | 256 | 8  | 25 | 6   | 12    | 0  | 0                | 0  | 0  | 3,756 | 41    | 164   | 17 | 51  | 10 | 19 | 10 | 10 | 0 | 0 | 3     | 6,756 |
| 3. | Apa pandangan Anda terkait reformasi kebijakan dan regulasi maritim untuk menciptakan kerangka hukum yang lebih adaptif dan responsif terhadap perkembangan di sektor maritim? | 50              | 200 | 10 | 30 | 18  | 36    | 0  | 0                | 0  | 0  | 3,41  | 31    | 124   | 14 | 42  | 18 | 36 | 15 | 15 | 0 | 0 | 2,59  | 6,000 |
| 4. | Bagaimana pandangan Anda terkait mencari dana alternatif seperti hibah internasional dan kemitraan publik-swasta?  | 18              | 72  | 29 | 87 | 20  | 30    | 10 | 0                | 1  | 0  | 2,423 | 6     | 24    | 12 | 36  | 22 | 44 | 16 | 16 | 8 | 0 | 1,333 | 3,756 |
| 5. | Apakah menurut Anda mengurangi tumpang tindih kewenangan antar instansi penegak hukum itu penting?   | 40              | 160 | 10 | 30 | 8   | 16    | 10 | 10               | 10 | 0  | 2,641 | 47    | 188   | 13 | 39  | 8  | 16 | 10 | 10 | 1 | 0 | 3,115 | 5,756 |

| NO | URAIAN   | FAKTOR INTERNAL |     |    |    |     |       |    | FAKTOR EKSTERNAL |    |    |       |       |     |    | JML<br>RATA2 |    |    |    |    |    |   |       |       |
|----|--|-----------------|-----|----|----|-----|-------|----|------------------|----|----|-------|-------|-----|----|--------------|----|----|----|----|----|---|-------|-------|
|    |  | SP              | P   | B  | TP | STP | RATA2 | SP | P                | B  | TP | STP   | RATA2 |     |    |              |    |    |    |    |    |   |       |       |
| 6  | Apa pandangan Anda terkait meningkatkan kerja sama dengan negara tetangga dan organisasi internasional?      | 50              | 200 | 10 | 30 | 18  | 36    | 0  | 0                | 0  | 0  | 3,41  | 40    | 160 | 20 | 60           | 11 | 22 | 7  | 7  | 0  | 0 | 3,103 | 6,513 |
| 7  | Bagaimana pandangan Anda tentang menyusun program pelatihan berkelanjutan untuk meningkatkan kompetensi SDM? | 28              | 112 | 12 | 36 | 17  | 34    | 11 | 11               | 10 | 0  | 2,333 | 15    | 60  | 20 | 60           | 15 | 30 | 18 | 18 | 10 | 0 | 1,923 | 4,256 |
| 8  | Bagaimana pendapat Anda mengenai meningkatkan infrastruktur pelabuhan dan armada patroli?                    | 50              | 200 | 10 | 30 | 18  | 36    | 0  | 0                | 0  | 0  | 3,41  | 45    | 180 | 12 | 36           | 13 | 26 | 8  | 8  | 0  | 0 | 3,103 | 6,513 |
| 9  | Apakah menurut Anda kampanye untuk meningkatkan kesadaran publik tentang keamanan maritim itu penting?       | 48              | 192 | 9  | 27 | 19  | 38    | 2  | 2                | 0  | 0  | 3,295 | 32    | 128 | 15 | 45           | 19 | 38 | 12 | 12 | 0  | 0 | 2,705 | 6,000 |
| 10 | Apa pandangan Anda terkait membangun sistem pengelolaan data maritim yang terintegrasi?                      | 40              | 160 | 12 | 36 | 22  | 44    | 4  | 4                | 0  | 0  | 3,077 | 30    | 120 | 13 | 39           | 16 | 32 | 19 | 19 | 0  | 0 | 2,449 | 5,526 |
| 11 | Bagaimana pandangan Anda tentang mengembangkan strategi mitigasi risiko perubahan iklim?                     | 37              | 148 | 10 | 30 | 21  | 42    | 9  | 9                | 1  | 0  | 2,821 | 19    | 76  | 10 | 30           | 13 | 26 | 18 | 18 | 18 | 0 | 1,692 | 4,513 |



| NO            | URAIAN  | FAKTOR INTERNAL |     |            |    |            |    |           |    |          |   | FAKTOR EKSTERNAL |             |     |            |    |            |    |            |    |          | JML |             |               |
|---------------|---|-----------------|-----|------------|----|------------|----|-----------|----|----------|---|------------------|-------------|-----|------------|----|------------|----|------------|----|----------|-----|-------------|---------------|
|               |   | SP              |     | P          |    | B          |    | TP        |    | STP      |   | RATA2            | SP          |     | P          |    | B          |    | TP         |    | STP      |     | RATA2       | RATA2         |
| 12            | Bagaimana pendapat Anda mengenai mengoptimalkan penggunaan sumber daya yang ada?                                      | 40              | 160 | 10         | 30 | 18         | 36 | 4         | 4  | 0        | 0 | 2,897            | 36          | 144 | 15         | 45 | 8          | 16 | 8          | 8  | 11       | 0   | 2,628       | 5,526         |
| 13            | Apakah menurut Anda merumuskan kebijakan untuk pengelolaan sumber daya kelautan yang berkelanjutan itu penting?       | 35              | 140 | 10         | 30 | 18         | 36 | 14        | 14 | 1        | 0 | 2,641            | 28          | 112 | 9          | 27 | 13         | 26 | 16         | 16 | 12       | 0   | 2,115       | 4,756         |
| 14            | Apa pandangan Anda terkait mendorong inovasi dan riset dalam teknologi kelautan dan keamanan maritim?                 | 50              | 200 | 10         | 30 | 24         | 48 | 3         | 3  | 0        | 0 | 3,564            | 30          | 120 | 15         | 45 | 13         | 26 | 16         | 16 | 4        | 0   | 2,449       | 6,013         |
| 15            | Bagaimana pandangan Anda tentang mengajak sektor swasta untuk berinvestasi dalam teknologi dan infrastruktur maritim? | 30              | 120 | 10         | 30 | 12         | 24 | 20        | 20 | 5        | 0 | 2,231            | 23          | 92  | 6          | 18 | 24         | 48 | 19         | 19 | 6        | 0   | 2,026       | 4,256         |
| 16            | Bagaimana pendapat Anda mengenai mengembangkan sektor ekonomi biru seperti pariwisata maritim dan energi laut?        | 40              | 160 | 10         | 30 | 12         | 24 | 16        | 16 | 0        | 0 | 2,744            | 40          | 160 | 20         | 60 | 18         | 36 | 0          | 0  | 0        | 0   | 3,282       | 6,026         |
| <b>JUMLAH</b> |   | <b>2724</b>     |     | <b>535</b> |    | <b>510</b> |    | <b>93</b> |    | <b>0</b> |   | <b>48,32</b>     | <b>2032</b> |     | <b>678</b> |    | <b>457</b> |    | <b>202</b> |    | <b>0</b> |     | <b>40,6</b> | <b>88,923</b> |



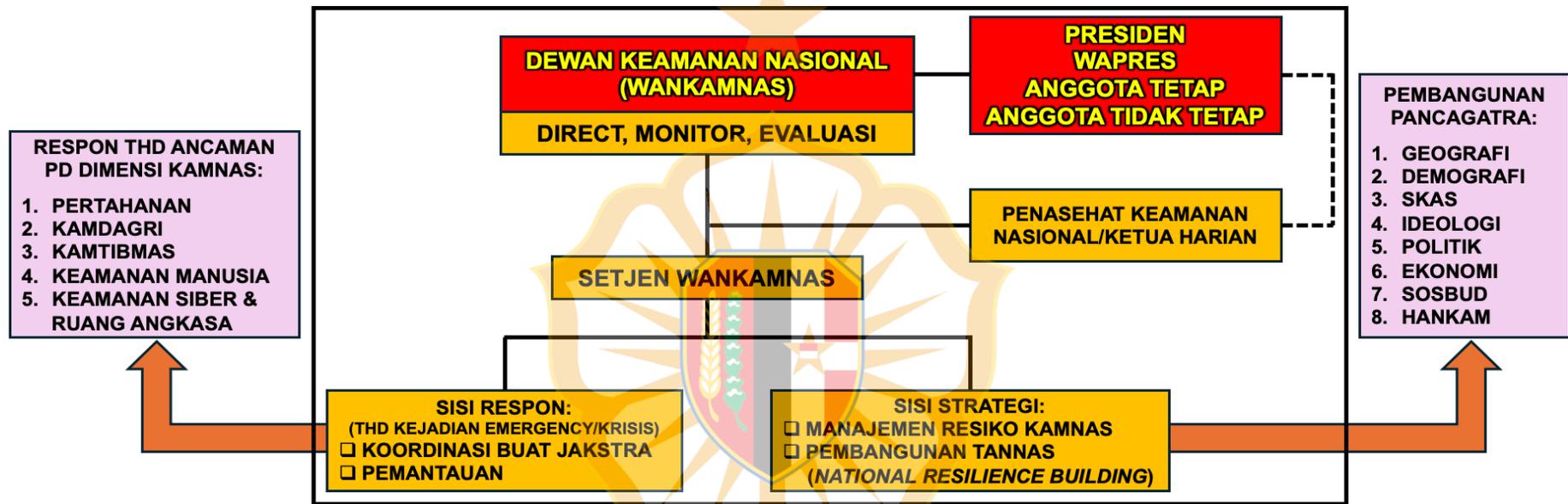
Jakarta, 22 Agustus 2024

Penulis,

Nanan Isnandar, S.I.P., M.M.

Kolonel Laut (P) NRP 12611/P

TATA KELOLA SISTEM KEAMANAN NASIONAL



Governance of the National Security System, Lyn Provost, 2016<sup>1</sup>

Gambar 6. Tata Kelola Sistem Keamanan Nasional

Jakarta, 22 Agustus 2024

Penulis,

Nanan Isnandar, S.I.P., M.M.

Kolonel Laut (P) NRP 12611/P

<sup>1</sup> Sesjen Wantanas, Materi Keamanan Nasional kepada Peserta PPRA LXVI Lemhannas RI pada tanggal 1 Juli 2024

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



**Kolonel Laut (P) Nanan Isnandar, S.I.P., M.M.** Lahir di Purwakarta pada tanggal 14 Mei 1974, dan memiliki seorang istri bernama Andarukmi, S.Sos, serta dua orang anak yang bernama Letda Laut (P) Aldi Darisna Nugraha, S.Tr (Han) dan Salma Ananda Syawali.

Setelah lulus dari SMAN 5 Bandung, Penulis melanjutkan pendidikan militer di Akademi Angkatan Laut (AAL) dan lulus pada tahun 1996 (Angkatan XLII).

Penulis menyelesaikan pendidikan sarjana (S-1) di Unjani (Ilmu Politik/Hi) pada tahun 2012 dan pasca sarjana (S-2) di STIMA IMMI Jakarta (MM) pada tahun 2018. Dalam pendidikan pengembangan Militer, Penulis mengikuti Pendidikan Pasis pada tahun 1997 (Angkatan ke-9) dan menyelesaikan Pendidikan Lanjutan Perwira (Diklapa)-1 pada tahun 2002 dengan spesialisasi Peperangan Bawar Air (PBA) dengan kualifikasi PWO (Angkatan ke-3), Pendidikan Lanjutan Perwira (Diklapa)-2 pada tahun 2006 (Angkatan ke-8), Pendidikan Reguler Seskoal pada tahun 2011 (Angkatan ke-49) dan Pendidikan Reguler Sesko TNI pada tahun 2019 (Angkatan ke-46). Pada tahun 2024, Penulis mengikuti Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) LXVI Lemhannas RI.

Penugasan Penulis di TNI Angkatan Laut, diawali menjabat di beberapa KRI jajaran Kolinlamil yaitu sebagai Kadivmuat KRI TLS-501, Kadivmuat KRI KBI-971. Selanjutnya di beberapa KRI jajaran Koarmada II yaitu sebagai Kadiv SBA KRI FTH-361, Palaksa KRI KKP-811, Palaksa KRI LYG-805, Kadeops KRI AHP-354, Komandan KRI SNU-873, Komandan KRI TSR-542, Komandan KRI RCG-622, Komandan KRI FTH-361 dan Komandan KRI KST-356. Penugasan Penulis di pendirat/staf/lemdik yaitu sebagai Pasop Lanal PLG, Danki C Yon 1 AAL, Kasubdep Opsfib Depops Seskoal, Pabandya-1 Stramil Spaban-2 Orstra Sops TNI, Dansatrol Lantamal X, Asops Pangkolinlamil dan terakhir sebagai Dankolat Koarmada II.

Tanda jasa yang dimiliki Penulis adalah SL. Kesetiaan VIII, LVI dan XXIV, SL. Yudha Dharma Nararya, Wira Dharma (Perbatasan), Dwidya Sista, Dharma Nusa dan BT. Jalasena Nararya.

Jakarta, 22 Agustus 2024

Penulis,



Nanan Isnandar, S.I.P., M.M.

Kolonel Laut (P) NRP 12611/P