

**LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL  
REPUBLIK INDONESIA**

---



**OPTIMALISASI PENERAPAN KEBIJAKAN EKONOMI BIRU GUNA  
MEMINIMALISIR KEJAHATAN BERSENJATA TERHADAP KAPAL  
DI PERAIRAN SELAT MALAKA**

**Oleh :**

**WACHYAD, S.T., M.I.P.**  
**KOLONEL LAUT (E)**

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

## KATA PENGANTAR

*Assalaamu'alaikum Warohmatullaahi Wabarokaatuh,*

Alhamdulillah, puji syukur penulis haturkan kepada Allah Subhanahu Wata'ala yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas penulisan Kertas Karya Ilmiah Perseorangan (Taskap) dengan judul "Optimalisasi Penerapan Kebijakan Ekonomi Biru Guna Meminimalisir Kejahatan Bersenjata Terhadap Kapal di Perairan Selat Malaka" sebagai tugas akhir PPRA LXVI Lemhannas RI tahun 2024.

Penulis mengucapkan terima kasih yang tidak terhingga kepada para Pimpinan TNI dan tentunya kepada Gubernur Lemhannas RI yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk mengikuti PPRA LXVI Lemhannas RI T.A. 2024. Penulis juga menyampaikan terima kasih kepada Mayjen TNI (Purn) Dr. I Putu Sastra Wingarta, S.I.P., M.Sc. sebagai Tutor Pembimbing Taskap yang telah memberikan bimbingan, arahan dan masukan yang sangat berharga dalam penulisan Taskap ini. Ucapan terima kasih juga penulis sampaikan kepada seluruh rekan-rekan PPRA LXVI yang telah banyak memberikan dukungan dan masukan dalam penyempurnaan Taskap ini.

Tidak terlupakan, penulis mengucapkan terima kasih kepada keluarga, khususnya istri dan anak-anakku tercinta yang selalu berdoa serta memberikan dukungan moril sehingga penulis mampu menyelesaikan pendidikan ini dengan baik.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa Taskap ini masih jauh dari sempurna. Oleh karenanya, dengan segala kerendahan hati mohon saran masukan dari semua pihak guna penyempurnaan penulisan naskah ini.

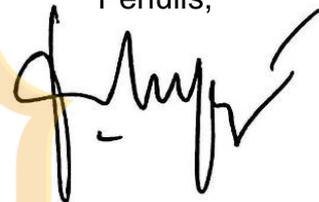
Akhir kata, besar harapan penulis semoga Taskap ini dapat memberikan manfaat sebagai sumbangan pemikiran penulis kepada Lemhannas RI, Pemerintah RI, khususnya Kementerian Kelautan dan Perikanan dan pihak-pihak yang membutuhkan.

Semoga Allah Subhanahu Wata'aala senantiasa memberikan bimbingannya kepada kita dalam melaksanakan tugas dan pengabdian kepada bangsa dan negara. Aamiin Yaa Robbal'aalamiin.

*Wassalaamu'alaikum Warohmatullaahi Wabarokaatuh.*

Jakarta, Agustus 2024

Penulis,



Wachyad, S.T., M.I.P.  
Kolonel Laut (E) NRP 11949/P



## PERNYATAAN KEASLIAN

1. Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Wachyad, S.T., M.I.P.  
Pangkat : Kolonel Laut (E)  
Jabatan : Sahli E Teklog Pok Sahli  
Instansi : Koarmada RI  
Alamat : Griya Bhara Wira Blok C No.28, Sukamaju Baru, Tapos,  
Depok

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

- a. Kertas Karya Ilmiah Perseorangan (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, Agustus 2024  
Penulis,

Wachyad, S.T., M.I.P.  
Kolonel Laut (E) NRP 11949/P

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	i
<b>PERNYATAAN KEASLIAN</b> .....	iii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	iv
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	vi
<b>DAFTAR DIAGRAM</b> .....	vii
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	viii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1. Latar Belakang .....	1
2. Rumusan Masalah .....	4
3. Maksud dan Tujuan .....	5
4. Ruang Lingkup dan Sistematika.....	5
5. Metode dan Pendekatan .....	7
6. Pengertian.....	7
<b>BAB II LANDASAN PEMIKIRAN</b>	
7. Umum.....	10
8. Peraturan perundang-undangan .....	10
9. Data dan Fakta.....	12
10. Kerangka Teoretis.....	26
11. Lingkungan Strategis.....	30
<b>BAB III PEMBAHASAN</b>	
12. Umum.....	35
13. Pelaksanaan Kebijakan Ekonomi Biru saat ini .....	35
14. Dampak Kebijakan Ekonomi Biru Terhadap Insiden ARAS di Perairan Selat Malaka .....	51

15. Strategi Optimalisasi Penerapan Kebijakan Ekonomi Biru guna  
Meminimalisir ARAS di Perairan Selat Malaka ..... 64

**BAB IV PENUTUP**

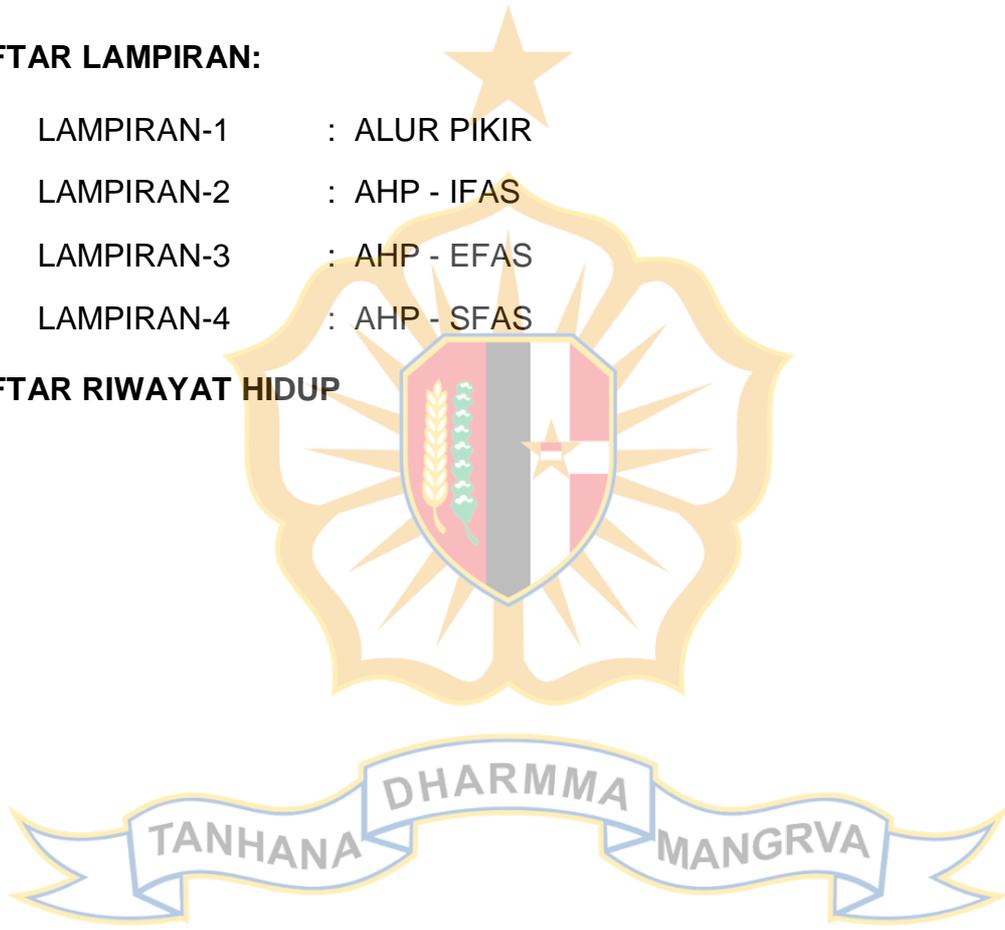
16. Simpulan ..... 80  
17. Rekomendasi ..... 81

**DAFTAR PUSTAKA**

**DAFTAR LAMPIRAN:**

- LAMPIRAN-1 : ALUR PIKIR
- LAMPIRAN-2 : AHP - IFAS
- LAMPIRAN-3 : AHP - EFAS
- LAMPIRAN-4 : AHP - SFAS

**DAFTAR RIWAYAT HIDUP**



## DAFTAR TABEL

- Tabel 2.1. Statistik Perikanan Provinsi Kepri TA 2023
- Tabel 3.1. Luas kawasan konservasi laut
- Tabel 3.2. Sebaran kelompok bukan angkatan kerja Prov. Kepri 2021
- Tabel 3.3. Statistik pekerjaan terpapar motif ARAS di Provinsi Kepri
- Tabel 3.4. Rekapitulasi kegiatan Polsus PWP3K TA.2023
- Tabel 3.5. *Internal Factor Analysis Summary (IFAS)*
- Tabel 3.6. *Eksternal Factor Analysis Summary (EFAS)*
- Tabel 3.7. *Strategic Factor Analysis Summary (SFAS)*



## DAFTAR GRAFIK

- Grafik 2.1. Jumlah dan pertumbuhan kapal melalui Selat Malaka (PSA 2020)
- Grafik 2.2. Analisa ARAS dari Jumlah Pelaku
- Grafik 3.1. Tingkat pertumbuhan PDRB Prov. Kepulauan Riau 2016-2023
- Grafik 3.2. Jumlah penduduk miskin di Prov. Kepulauan Riau



## DAFTAR GAMBAR

- Gambar 1.1. Lokasi ARAS di Perairan Selat Malaka selama 2023 (ReeCAAP 2023)
- Gambar 2.1. Pembagian sektor pelayaran Selat Malaka dan sekitar
- Gambar 2.2. Vessels Live Tracking 11<sup>th</sup> May 2024
- Gambar 2.3. Katagori Insiden Kejahatan
- Gambar 2.4. Wilayah Dengan Resiko Modus ARAS Prov. Kepri
- Gambar 2.5. Diagram Analisa PESTLE
- Gambar 3.1. Peta kawasan konservasi Taman Buru Rempang
- Gambar 3.2. Visualisasi sistem penginderaan satelit
- Gambar 3.3. Tumpahan minyak di pantai Pulau Bintan
- Gambar 3.4. Hierarki Kebutuhan Maslow
- Gambar 3.5. Pusat Kendali Maritim KKP
- Gambar 3.6. Analisis Posisi Organisasi
- Gambar 3.7. Analisis SWOT
- 

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1. Latar Belakang

Jalur laut memiliki peran vital dalam perekonomian dunia, menghubungkan negara-negara melalui perdagangan internasional dan transportasi barang. Sebagai jalur utama bagi pengiriman kargo, sekitar 90% perdagangan global dilakukan melalui laut dan 40% di antaranya melalui perairan Indonesia<sup>1</sup>. Jalur ini memungkinkan akses ke pasar global, mendukung perdagangan antar negara, dan menyediakan jalur distribusi yang efisien untuk komoditas penting seperti minyak, gas, dan bahan pangan. Selat Malaka merupakan selat sempit yang memisahkan Semenanjung Malaya di sebelah timur dari Pulau Sumatra di sebelah barat. Jalur ini merupakan jalur maritim vital yang menghubungkan Samudra Hindia dengan Laut China Selatan<sup>2</sup>. Perairan Selat Malaka sangat penting untuk dipahami dalam kaitannya dengan keamanan maritim dan aktivitas ekonomi. Letak yang strategis membuatnya menjadi jalur yang sangat penting bagi perdagangan internasional. Namun, Selat Malaka juga dikenal sebagai wilayah yang rawan terhadap kejahatan bersenjata terhadap kapal-kapal yang melintas. Data dari berbagai otoritas menunjukkan bahwa perairan ini sering menjadi lokasi terjadinya kejahatan khususnya pencurian. Meski tingkat kejahatan yang terjadi belum berada pada tingkat yang mengkhawatirkan dan tidak menyebabkan korban jiwa seperti perompakan kapal di perairan Somalia, namun kejahatan bersenjata terhadap kapal di Perairan Selat Malaka merupakan masalah serius yang perlu ditangani dengan cepat dan efektif.

Kejahatan bersenjata terhadap kapal atau yang dikenal dengan *Armed Robbery Against Ship* (ARAS) di perairan Selat Malaka tidak hanya memiliki dampak lokal, tetapi juga regional dan global. kapal di perairan Selat Malaka secara langsung berdampak pada biaya logistik nasional. Serangan bersenjata, perompakan, dan penculikan awak kapal mengakibatkan kerugian besar bagi perusahaan pelayaran,

---

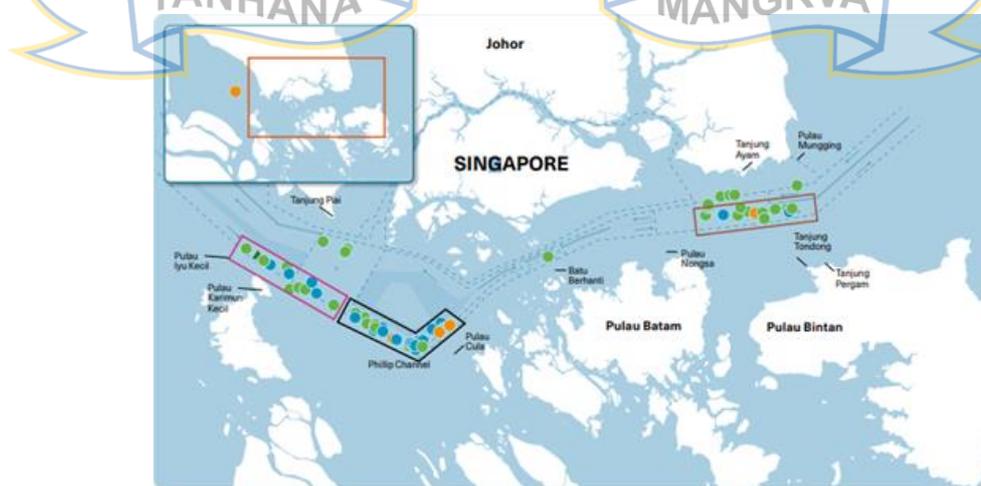
<sup>1</sup> <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-5144507/kemenhub-sebut-40-perdagangan-dunia-lewat-laut-ri-dapat-untung>

<sup>2</sup> Natalia, K. (2014). Penyelesaian Permasalahan Batas Wilayah Antara Indonesia Dan Malaysia Di Perairan Selat Malaka Ditinjau Dari UNCLOS 1982. *CALYPTRA*, 2(2), 1-13.

seperti hilangnya kargo, biaya pemulihan kapal yang rusak, dan pembayaran tebusan. Biaya-biaya ini kemudian ditransfer ke biaya logistik nasional, termasuk biaya pengiriman barang dan layanan logistik lainnya. Perusahaan pelayaran juga mungkin menaikkan tarif asuransi dan menyesuaikan biaya operasional mereka untuk mengatasi risiko kejahatan tersebut. Akibatnya, biaya logistik secara keseluruhan menjadi lebih tinggi, yang pada gilirannya dapat mempengaruhi daya saing ekonomi nasional. Di samping itu, serangan-serangan ini juga dapat menyebabkan ketegangan politik antara negara-negara yang terlibat, mengancam stabilitas politik di kawasan tersebut dan memiliki dampak serius terhadap perekonomian global. Laporan tahunan *The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP)* tahun 2023 menunjukkan adanya peningkatan insiden terhadap kapal di perairan Indonesia dari 10 insiden pada tahun 2022 menjadi 16 insiden pada tahun 2023. *International Maritime Organization (IMO)* mendefinisikan kejahatan yang terjadi terhadap kapal di wilayah perairan dalam, perairan kepulauan dan laut territorial sebagai *Armed Robbery Against Ships (ARAS)*<sup>3</sup>. Lima insiden ARAS yang terjadi pada tahun 2023 di wilayah perairan Indonesia terjadi di perairan Selat Malaka. Laporan mengindikasikan bahwa pelaku berasal dari wilayah pesisir dan kepulauan di sekitar alur pelayaran Selat Malaka. Sebagian besar melakukan aksi menggunakan senjata tajam dan melakukan pencurian terhadap *spare parts* kapal serta barang berharga milik awak kapal.

**Gambar 1.1.**

Lokasi ARAS di Perairan Selat Malaka selama 2023 (ReCAAP 2023)



<sup>3</sup> <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/PiracyArmedRobberydefault.aspx>

Seiring dengan meningkatnya perhatian terhadap masalah keamanan di Selat Malaka, konsep ekonomi biru telah muncul sebagai pendekatan yang holistik untuk memaksimalkan potensi ekonomi dari sumber daya kelautan secara berkelanjutan, sambil tetap menjaga kelestarian lingkungan laut. Kebijakan Ekonomi Biru mencakup berbagai aspek, mulai dari pengelolaan sumber daya alam, pengembangan industri maritim, hingga peningkatan keamanan dan keselamatan di laut. Dengan implementasi yang optimal, kebijakan ini diyakini mampu memberikan solusi komprehensif terhadap berbagai tantangan di perairan Selat Malaka, termasuk ancaman kejahatan bersenjata. Istilah ekonomi biru pertama kali diperkenalkan oleh akademisi Gunter Pauli pada tahun 2010<sup>4</sup>. Kebijakan ekonomi biru merupakan pendekatan ekonomi yang berfokus pada pembangunan berkelanjutan dan pemanfaatan sumber daya secara efisien. Konsep ini mengusulkan untuk menggabungkan prinsip-prinsip ekonomi berkelanjutan dengan inovasi teknologi untuk menciptakan peluang bisnis baru yang menguntungkan secara ekonomi serta ramah lingkungan. Kebijakan ekonomi biru bertujuan untuk menjadi sumber pertumbuhan yang berkelanjutan dan inklusif bagi Indonesia<sup>5</sup>. Program-program ekonomi biru dapat menciptakan peluang bisnis baru dan lapangan kerja dalam sektor-sektor yang terkait dengan ekonomi berkelanjutan, energi terbarukan, pengelolaan limbah, dan pariwisata berkelanjutan.

Namun demikian, penerapan kebijakan ekonomi biru di wilayah perairan Selat Malaka, khususnya di Kepulauan Riau, menghadapi sejumlah kendala. Salah satu hambatan utama adalah kurangnya integrasi antara upaya peningkatan kesejahteraan masyarakat lokal dengan langkah-langkah keamanan maritim. Meskipun peningkatan kesejahteraan masyarakat melalui program-program ekonomi biru diyakini dapat menurunkan angka kejahatan, kenyataannya, masih terdapat kesenjangan dalam implementasi program tersebut. Selain itu, kurangnya koordinasi dan kolaborasi antara pihak pemerintah, swasta, dan masyarakat setempat menjadi tantangan tersendiri. Hal ini mengakibatkan belum optimalnya pengawasan terhadap potensi kejahatan bersenjata di sekitar perairan Selat Malaka.

---

<sup>4</sup> Pauli, Gunter A. *The blue economy: 10 years, 100 innovations, 100 million jobs*. Paradigm publications, 2010.

<sup>5</sup> <https://pslh.ugm.ac.id/ekonomi-biru/>

Dalam konteks meminimalisir ARAS di perairan Selat Malaka terdapat dua aspek yang dapat dikembangkan di dalam kebijakan ekonomi biru yaitu aspek kesejahteraan dan aspek kemitraan serta kolaborasi. Peningkatan kesejahteraan masyarakat lokal di sepanjang Selat Malaka dapat menurunkan kejahatan terhadap kapal karena peluang ekonomi yang lebih baik dapat mengurangi dorongan untuk terlibat dalam kegiatan kriminal<sup>6</sup>. Kemitraan dan kolaborasi dengan masyarakat setempat akan menciptakan sumber daya manusia sebagai tenaga pengawasan sehingga kewaspadaan terhadap kejahatan dapat ditingkatkan<sup>7</sup>. Masyarakat yang lebih sejahtera cenderung lebih peduli terhadap keamanan lingkungan mereka dan akan berupaya untuk mencegah tindakan kriminal.

Sebagian besar artikel ilmiah mengangkat masalah keselamatan dan keamanan pelayaran niaga di Selat Malaka<sup>8</sup>. Zulkifli dan Rahman (2020) atau masalah kerjasama maritim di wilayah Selat Malaka<sup>9</sup>. Beberapa artikel ilmiah membahas keamanan, namun lebih spesifik kepada kejahatan lintas negara seperti penyelundupan manusia<sup>10</sup> dan narkoba<sup>11</sup>. Hingga saat ini belum ada artikel ilmiah yang secara khusus membahas masalah korelasi penerapan kebijakan ekonomi biru terhadap ARAS khususnya di wilayah Selat Malaka. Mengingat pentingnya masalah keamanan pelayaran di wilayah yang menjadi salah satu pusat perhatian Internasional ini maka penulis memilih masalah penerapan kebijakan ekonomi biru dihadapkan pada upaya meminimalisir ARAS di perairan Selat Malaka untuk diangkat dalam taskap (Kertas Kerja Perorangan) PPRA LXVI Lemhannas RI TA 2024.

<sup>6</sup> Yuliarta, I. W., & Rahmat, H. K. (2021). Peningkatan kesejahteraan melalui pemberdayaan masyarakat pesisir berbasis teknologi sebagai upaya memperkuat keamanan maritim di Indonesia. *Jurnal Dinamika Sosial Budaya*, 23(1), 180-189.

<sup>7</sup> Palar, A. M. K., Yulyanti, R. T., & Parasasti, M. A. (2022). Pemberdayaan Masyarakat Pesisir Sebagai Komponen Cadangan Matra Laut Dalam Mendukung Pertahanan Maritim Indonesia. *Jurnal Strategi Pertahanan Laut*, 8(2), 57-72.

<sup>8</sup> Abdusamatov, T. (2022). *Piracy in the Straits of Malacca and Singapore. Issue 1 Indian JL & Legal Rsch.*, 4, 1.

<sup>9</sup> Zulkifli, N., Ibrahim, R. I. R., Rahman, A. A. A., & Yasid, A. F. M. (2020). *Maritime Cooperation in the Straits of Malacca (2016-2020): challenges and recommend for a new framework. Asian journal of research in education and social sciences*, 2(2), 10-32.

<sup>10</sup> Yunda, A. (2020). Upaya Indonesia Dalam Menanggulangi Kasus Human Trafficking Di Selat Malaka. *Padjadjaran Journal of International Relations*, 1(3), 177-201.

<sup>11</sup> Zega, Y. S. R., Radin, M., & Fitriano, R. A. (2022). Kajian Kriminologi Terhadap Penanggulangan Kasus Penyelundupan Narkoba Yang Didominasi Melalui Perairan Selat Malaka. *Jurnal Pendidikan Sosiologi dan Humaniora*, 13(1), 24-32.

## 2. Rumusan Masalah

Penulis menetapkan rumusan masalah dalam penulisan taskap ini yaitu **Bagaimana Mengoptimalkan Penerapan Kebijakan Ekonomi Biru guna Meminimalisir Kejahatan Bersenjata Terhadap Kapal (ARAS) di Perairan Selat Malaka**. Dari rumusan masalah ini peneliti menetapkan tiga pertanyaan kajian yaitu:

- a. Bagaimana pelaksanaan Kebijakan Ekonomi Biru yang dilaksanakan Pemerintah Indonesia di sekitar Perairan Selat Malaka hingga saat ini ?
- b. Bagaimana dampak Kebijakan Ekonomi Biru tersebut terhadap insiden ARAS di Perairan Selat Malaka?
- c. Bagaimana strategi mengoptimalkan penerapan Kebijakan Ekonomi Biru guna meminimalisir ARAS di Perairan Selat Malaka?

## 3. Maksud dan Tujuan

a. **Maksud.** Penulisan Taskap dimaksudkan untuk memberikan penjelasan tentang belum optimalnya penerapan kebijakan ekonomi biru guna meminimalisir kejahatan bersenjata terhadap kapal di Perairan Selat Malaka, menganalisa dampaknya dan memberikan masukan mengenai upaya optimalisasi kebijakan ekonomi ke depannya.

b. **Tujuan.** Penulisan taskap ini bertujuan untuk memberikan rekomendasi kebijakan terhadap pemerintah dan pihak-pihak lain yang berkepentingan guna meningkatkan kesejahteraan dan pemberdayaan masyarakat di sekitar alur Selat Malaka (khususnya di sekitar Perairan Kepulauan Riau) serta meningkatkan citra positif Indonesia di mata dunia.

## 4. Ruang Lingkup dan Sistematika

a. **Ruang Lingkup.** Penelitian ini berfokus pada tiga Kebijakan Ekonomi Biru yang meliputi kebijakan perluasan kawasan konservasi laut, kebijakan pembangunan perikanan budidaya laut, pesisir dan darat secara berkelanjutan serta kebijakan pengawasan dan pengendalian kawasan

pesisir dan pulau-pulau kecil yang dicanangkan oleh pemerintah Indonesia, yang memiliki dampak dan korelasi dengan potensi kejahatan bersenjata terhadap kapal di Perairan Selat Malaka dikaitkan dengan upaya meminimalisir kejahatan bersenjata terhadap kapal di Perairan Selat Malaka khususnya di sekitar Perairan Kepulauan Riau.

b. **Sistematika.** Taskap ini disusun dengan sistematika sebagai berikut:

1) **BAB I Pendahuluan.** Dalam bab ini penulis menguraikan latar belakang yang terdiri dari fenomena permasalahan, perumusan masalah dan pertanyaan-pertanyaan kajian tentang optimalisasi penerapan kebijakan ekonomi biru guna meminimalisir kejahatan bersenjata terhadap kapal di Perairan Selat Malaka.

2) **BAB II Landasan Pemikiran.** Dalam bab ini penulis menjelaskan dasar-dasar yang menjadi landasan penulisan taskap meliputi peraturan perundang-undangan yang berlaku, data kondisi di Perairan Selat Malaka, konsep ekonomi biru konsep kejahatan bersenjata terhadap kapal, kerangka teoritis, lingkungan strategis yang memiliki pengaruh dan berhubungan dengan permasalahan yang dibahas.

3) **BAB III Pembahasan.** Bab ini menyajikan pembahasan pertanyaan kajian berdasarkan analisa dari data dan fakta dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan, teori, dan perkembangan lingkungan strategis. Pembahasan dilakukan untuk menganalisis permasalahan, faktor-faktor penyebab dan dampaknya serta menentukan strategi optimalisasi dalam pemecahan masalah.

4) **BAB IV Penutup.** Bab ini merupakan jawaban atas pertanyaan kajian pada Bab I serta rekomendasi untuk mengoptimalkan penerapan kebijakan ekonomi biru guna meminimalisir kejahatan bersenjata terhadap kapal di Perairan Selat Malaka.

## 5. Metode dan Pendekatan

1) **Metode.** Penelitian ini mempergunakan metode kualitatif dengan analisa studi kasus. Beberapa kebijakan ekonomi biru akan didalami dan dianalisa dampaknya terhadap ARAS di Perairan Selat Malaka. Analisis studi kasus melibatkan identifikasi, pengumpulan data, dan evaluasi implementasi kebijakan ekonomi biru dalam beberapa kasus di Perairan Selat Malaka. Setiap kasus dipelajari untuk konteks, keberhasilan, dan tantangan implementasi kebijakan. Evaluasi dilakukan terhadap dampak kebijakan terhadap tingkat kejahatan bersenjata terhadap kapal. Temuan dianalisis untuk mengidentifikasi pola, temuan umum, dan perbedaan antar kasus. Hasilnya memberikan wawasan tentang strategi optimal dalam meminimalisir kejahatan maritim melalui kebijakan ekonomi biru.

2) **Pendekatan.** Penulisan Taskap ini mempergunakan sudut pandang dari berbagai disiplin ilmu seperti ekonomi, ilmu politik, ilmu sosial, dan ilmu kelautan untuk memahami permasalahan kejahatan bersenjata terhadap kapal dan dampak penerapan kebijakan ekonomi biru dengan secara komprehensif. Analisa selanjutnya akan menggunakan kerangka teori yang telah ditetapkan.

## 6. Pengertian

a. **Optimalisasi.** Optimalisasi atau *optimization* dalam bahasa Inggris merujuk pada proses meningkatkan atau memaksimalkan efisiensi, kinerja, atau hasil suatu sistem, proses, atau entitas agar mencapai kondisi terbaik atau paling menguntungkan. Proses ini melibatkan identifikasi dan penerapan strategi atau tindakan yang memungkinkan pencapaian tujuan secara efektif dengan memanfaatkan sumber daya yang tersedia secara maksimal<sup>12</sup>.

b. **Ekonomi Biru.** Ekonomi biru merujuk pada konsep pembangunan ekonomi yang berfokus pada pemanfaatan sumber daya laut secara berkelanjutan dan inklusif. Ini mencakup berbagai sektor seperti perikanan,

<sup>12</sup> "Optimization." Merriam-Webster.com Dictionary, Merriam-Webster, [https:// www.merriam-webster.com/dictionary/optimization](https://www.merriam-webster.com/dictionary/optimization)

pariwisata, energi terbarukan, transportasi laut, dan teknologi kelautan. Ekonomi biru bertujuan untuk memaksimalkan nilai tambah ekonomi dengan tetap memperhatikan pelestarian lingkungan, kesetaraan sosial, dan kesejahteraan masyarakat pesisir<sup>13</sup>.

c. **Kebijakan.** Kebijakan adalah seperangkat prinsip, tujuan, dan tindakan yang dirancang untuk mengarahkan atau mengatur perilaku, keputusan, dan interaksi dalam suatu organisasi, pemerintah, atau masyarakat. Kebijakan dapat berupa peraturan resmi yang ditetapkan oleh pemerintah atau aturan internal yang ditetapkan oleh suatu organisasi. Tujuan dari kebijakan adalah menciptakan kerangka kerja yang jelas untuk mencapai tujuan tertentu, baik itu dalam hal keamanan, ekonomi, lingkungan, sosial, atau bidang lainnya. Kebijakan dapat mempengaruhi berbagai aspek kehidupan masyarakat dan memberikan landasan bagi pembuatan keputusan serta tindakan yang konsisten dan terarah<sup>14</sup>.

d. **Masyarakat Pesisir.** Adalah masyarakat yang terdiri dari masyarakat lokal, masyarakat hukum adat, dan masyarakat tradisional yang bermukim di wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil<sup>15</sup>. Masyarakat ini bergantung pada sumber daya alam yang tersedia di sekitar perairan seperti hasil laut, pertanian pesisir, perdagangan, pariwisata, dan industri lain yang terkait dengan aktivitas pesisir.

e. **Perompakan (*piracy*).** Perompakan adalah tindakan menyerang kapal dengan maksud untuk merampas atau mencuri barang-barang di dalamnya, seringkali dengan menggunakan kekerasan atau ancaman kekerasan terhadap awak kapal. Perompakan kapal dapat terjadi di perairan lepas pantai atau di pelabuhan, dan seringkali melibatkan penggunaan senjata api atau senjata tajam oleh para perompak untuk mencapai tujuan mereka. Menurut Konvensi PBB tentang Hukum Laut Internasional (UNCLOS) tahun 1982, perompakan kapal didefinisikan sebagai tindakan kekerasan atau ancaman kekerasan terhadap kapal, awak kapal, atau

---

<sup>13</sup> United Nations. "Blue Economy." United Nations Department of Economic and Social Affairs, <https://sdgs.un.org/topics/blue-economy>

<sup>14</sup> Dye, Thomas R. Understanding Public Policy. Pearson Education, 2012.

<sup>15</sup> Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No 40 Tahun 2014

penumpang di perairan internasional yang dengan maksud untuk merampas atau mencuri barang-barang di dalamnya<sup>16</sup>.

f. **Sumber Daya Kelautan.** Adalah sumber daya Laut, baik yang dapat diperbaharui maupun yang tidak dapat diperbaharui yang memiliki keunggulan komparatif dan kompetitif serta dapat dipertahankan dalam jangka panjang<sup>17</sup>.

g. **Pengelolaan Ruang Laut.** Adalah perencanaan, pemanfaatan, pengawasan, dan pengendalian ruang Laut<sup>18</sup>.

h. **Wilayah Pesisir.** Adalah daerah peralihan antara Ekosistem darat dan laut yang dipengaruhi oleh perubahan di darat dan laut<sup>19</sup>.

i. **Kawasan Strategis Nasional Tertentu.** Adalah Kawasan yang terkait dengan kedaulatan negara, pengendalian lingkungan hidup, dan/atau situs warisan dunia, yang pengembangannya diprioritaskan bagi kepentingan nasional<sup>20</sup>.

j. **Pemberdayaan Masyarakat.** Adalah upaya pemberian fasilitas, dorongan atau bantuan kepada masyarakat dan nelayan tradisional agar mampu menentukan pilihan yang terbaik dalam memanfaatkan Sumber Daya Pesisir dan Pulau- Pulau Kecil secara lestari<sup>21</sup>.

k. **Masyarakat Lokal.** Adalah kelompok Masyarakat yang menjalankan tata kehidupan sehari-hari berdasarkan kebiasaan yang sudah diterima sebagai nilai-nilai yang berlaku umum, tetapi tidak sepenuhnya bergantung pada Sumber Daya Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil tertentu<sup>22</sup>.

---

<sup>16</sup> <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Definition-and-Legal-Basis-for-Piracy.aspx>

<sup>17</sup> Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 Pasal 1 Ayat 7

<sup>18</sup> Undang-Undang No. 32 Tahun 2014 Pasal 1 Ayat 9

<sup>19</sup> Undang-Undang No. 1 Tahun 2014 Pasal 1 Ayat 2

<sup>20</sup> Undang-Undang No. 1 Tahun 2014 Pasal 1 Ayat 10

<sup>21</sup> Undang-Undang No. 1 Tahun 2014 Pasal 1 Ayat 31

<sup>22</sup> Undang-Undang No. 1 Tahun 2014 Pasal 1 Ayat 34

## **BAB II**

### **LANDASAN PEMIKIRAN**

#### **7. Umum**

Pada bab ini memberikan landasan pemikiran yang mendasari penelitian tentang optimalisasi penerapan kebijakan ekonomi biru untuk meminimalisir kejahatan bersenjata terhadap kapal di Perairan Selat Malaka. Landasan pemikiran ini mencakup konsep-konsep utama yang relevan dengan topik penelitian, termasuk konteks geografis dan sosial Perairan Selat Malaka, konsep ekonomi biru, permasalahan kejahatan bersenjata di wilayah tersebut, kebijakan, peraturan perundang-undangan dan hukum yang relevan, implementasi kebijakan ekonomi biru saat ini, serta tantangan dan peluang yang dihadapi dalam upaya memerangi kejahatan bersenjata terhadap kapal. Pemahaman terhadap landasan pemikiran ini akan membantu merumuskan kerangka teoritis penelitian dan mengeksplorasi solusi-solusi yang efektif dalam optimalisasi kebijakan ekonomi biru dan upaya mengatasi tantangan keamanan maritim di Perairan Selat Malaka.

Pembahasan bab ini akan diorganisasikan dalam beberapa sub-bagian yang membahas secara terperinci setiap aspek landasan pemikiran yang relevan. Sub-bagian pertama akan memaparkan peraturan perundang-undangan yang mengatur program ekonomi biru secara nasional, sub bagian kedua akan membahas data dan fakta yang terdiri dari konteks geografis dan sosial Perairan Selat Malaka, diikuti dengan pembahasan tentang kebijakan ekonomi biru dan permasalahan kejahatan bersenjata. Sub-bagian berikutnya akan mengeksplorasi pengaruh kebijakan ekonomi biru dalam konteks perairan Selat Malaka yang diikuti dengan sub-bagian terakhir yang akan membahas kerangka teoritis yang disertai teori-teori yang relevan dalam pemecahan masalah.

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

Beberapa aturan telah ditetapkan oleh pemerintah melalui Kementerian dan Pemerintah Daerah terkait kebijakan Ekonomi Biru. Aturan perundang-undangan ini disahkan dengan tujuan memberikan kerangka kerja hukum yang diperlukan untuk mengatur dan mengelola kegiatan ekonomi biru. Undang-undang yang relevan,

seperti hukum laut, hukum perikanan, hukum lingkungan, dan hukum perpajakan, menetapkan aturan dan kewajiban bagi pelaku ekonomi biru serta pemerintah dalam pengelolaan sumber daya laut dan wilayah pesisir. Keberadaan perundang-undangan memberikan kepastian hukum bagi pelaku ekonomi biru, investor, dan pemangku kepentingan lainnya. Dengan menetapkan aturan dan prosedur yang jelas, perundang-undangan membantu menciptakan lingkungan bisnis yang stabil dan dapat diprediksi, yang pada gilirannya dapat meningkatkan kepercayaan dan investasi di sektor ekonomi biru.

a. **Undang-undang (UU) Nomor 1 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil.** Undang-undang ini mengatur tentang pemberian hak kepada masyarakat untuk mengusulkan penyusunan Rencana Strategis, Rencana Zonasi, Rencana Pengelolaan, serta Rencana Aksi Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (PWP-3-K); pengaturan mengenai Izin Lokasi dan Izin Pengelolaan kepada Setiap Orang dan Masyarakat Hukum Adat, Masyarakat Lokal, dan Masyarakat Tradisional yang melakukan pemanfaatan sumber daya wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil; pengaturan pemanfaatan pulau-pulau kecil dan perairan di sekitarnya; serta pemberian kewenangan kepada menteri, gubernur, dan bupati / wali kota dalam PWP-3-K.

b. **Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.** Undang-Undang ini merupakan dasar penataan kebijakan kelautan yang meliputi ruang lingkup, tujuan penyelenggaraan kelautan, pengaturan kewenangan dan batasannya dalam pengelolaan kelautan, pembangunan dan pemberdayaan kelautan serta pihak-pihak yang terkait dalam pembangunan, pemberdayaan dan pengawasan sumber daya laut. Peraturan ini juga membahas peran serta masyarakat dalam penyusunan kebijakan pembangunan kelautan, pengelolaan kelautan, pengembangan kelautan dan memberikan masukan dalam kegiatan evaluasi dan pengawasan.

c. **Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.** Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020, dikenal sebagai Undang-Undang

Cipta Kerja (Omnibus Law), adalah sebuah regulasi yang disahkan oleh Pemerintah Indonesia dengan tujuan untuk mendorong investasi dan meningkatkan kemudahan berusaha di Indonesia. UU ini merubah beberapa pasal yang terdapat pada UU Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan sebagai upaya pemerintah untuk menyesuaikan aturan kelautan dengan kebijakan pemerintah saat ini.

d. **Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan RI Nomor 40/Permen-KP/2014 Tentang Peran Serta dan Pemberdayaan Masyarakat dalam Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil.** Peraturan ini merupakan dasar dan acuan bagi Kementerian, Pemerintah Daerah, pemangku kepentingan dan masyarakat untuk mewujudkan peran serta dan pemberdayaan masyarakat dalam PWP-3-K. Peraturan ini bertujuan untuk meningkatkan efektivitas dan keberlanjutan dalam pemanfaatan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil, meningkatkan kemampuan dan kemandirian masyarakat untuk berperan serta dalam PWP-3-K. Dengan diterbitkannya aturan ini diharapkan dapat menjamin dan melindungi kepentingan masyarakat dalam memanfaatkan sumber daya pesisir dan pulau-pulau kecil secara lestari dan memperkuat nilai-nilai kearifan lokal untuk mendukung proses pembangunan kebangsaan dalam PWP-3-K.

e. **Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan RI Nomor 17/Permen-KP/2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Kelautan Dan Perikanan Tahun 2020-2024.** Aturan ini merupakan dokumen perencanaan Kementerian Kelautan dan Perikanan untuk periode lima tahun terhitung sejak tahun 2020 sampai dengan tahun 2024 yang merupakan pedoman bagi setiap unit kerja di lingkungan Kementerian dalam penyusunan program pembangunan kelautan dan perikanan. Dalam aturan ini dijelaskan latar belakang kebijakan, visi, misi, tujuan dan sasaran strategis serta indikator kinerja yang dilengkapi dengan kerangka pendanaan kegiatan.

## 9. Data / Fakta

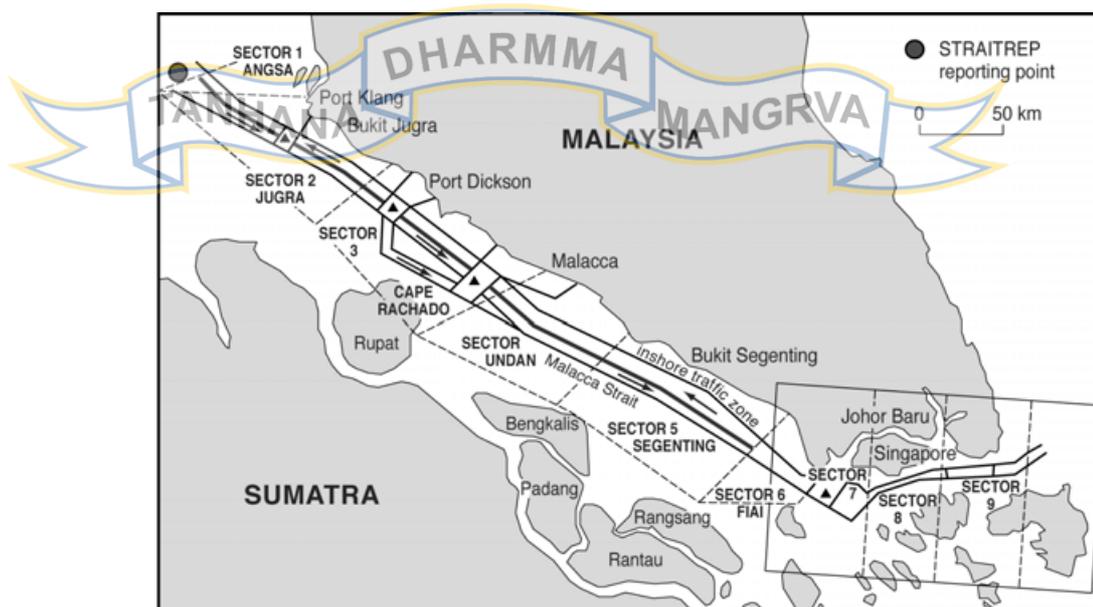
a. **Konteks Geografis dan Sosial.** Perairan Selat Malaka merupakan salah satu jalur maritim tersibuk di dunia, yang terletak di antara

Semenanjung Malaya (sekarang Malaysia) dan Pulau Sumatra (Indonesia), menghubungkan Laut China Selatan dengan Samudra Hindia. Konteks geografis dan sosial dari Perairan Selat Malaka sangatlah penting untuk dipahami dalam kaitannya dengan keamanan maritim dan aktivitas ekonomi di wilayah ini. Beberapa deskripsi dalam konteks geografis dan sosial dari Perairan Selat Malaka antara lain:

- 1) Lokasi Strategis. Selat Malaka adalah salah satu jalur maritim utama di dunia dan merupakan rute perdagangan utama antara Timur dan Barat. Letaknya yang strategis membuatnya menjadi jalur yang sangat penting bagi perdagangan internasional, dengan ribuan kapal yang melintas setiap tahunnya. Selat Malaka terletak di antara Malaysia, Indonesia, dan Singapura, yang merupakan titik penting dalam rute perdagangan internasional. Jalur ini memungkinkan kapal untuk menghubungkan pelabuhan-pelabuhan di Asia Tenggara dengan pasar-pasar utama di Timur Tengah, Asia Selatan, dan Eropa. Selain itu, Selat Malaka merupakan bagian dari rute perdagangan utama yang menghubungkan dua samudra besar, yaitu Samudra Hindia dan Samudra Pasifik.

**Gambar 2.1.**

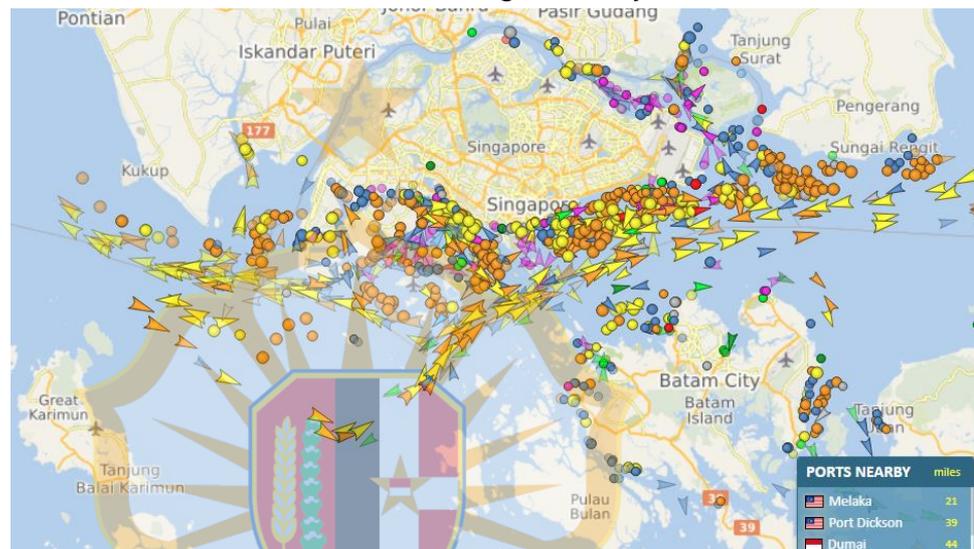
Pembagian sektor pelayaran Selat Malaka dan sekitar



Banyak kapal kargo, kapal tanker, dan kapal penumpang yang menggunakan Selat Malaka sebagai jalur utama untuk mengangkut barang dan orang antar-berbagai negara di dunia. Kapal-kapal ini mengangkut berbagai macam barang, mulai dari minyak mentah dan produk pertanian hingga barang-barang konsumsi dan kontainer.

**Gambar 2.2.**

Vessels Live Tracking 11<sup>th</sup> May 2024<sup>23</sup>



2) Keanekaragaman Budaya. Wilayah sekitar Selat Malaka memiliki keanekaragaman budaya yang kaya. Daerah ini merupakan perbatasan tiga negara dengan karakter yang heterogen yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura. Dengan beragam etnis, bahasa, agama dan kepercayaan yang mencerminkan warisan sejarah yang panjang, Perairan Selat Malaka jelas memiliki karakter yang berbeda yang harus menjadi perhatian dalam penerapan berbagai kebijakan. Perairan Selat Malaka di wilayah Indonesia berada di Provinsi Kepulauan Riau. Budaya di sana mencerminkan campuran dari berbagai suku dan etnis, termasuk Melayu, Bugis, Jawa, dan Tionghoa<sup>24</sup>. Di Kepulauan Riau, mata pencaharian dan sistem

<sup>23</sup> [https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:103.0/centery:2.3/zoom:7#google\\_vignette](https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:103.0/centery:2.3/zoom:7#google_vignette)

<sup>24</sup> Swastiwi, A. W. (2022). Konservasi Cagar Budaya Konservasi Cagar Budaya Berbasis Kearifan Tradisional Di Kepulauan Riau: Introduction, Method, Results And Discussion, Conclusion. *Jurnal Konservasi Cagar Budaya*, 16(1), 51-67.

kemasyarakatan tercermin dari kehidupan masyarakat pesisir dan kepulauan. Mata pencaharian utama meliputi perikanan, pertanian, perdagangan, dan pariwisata. Sebagian besar penduduk bergantung pada hasil laut, dengan aktivitas seperti penangkapan ikan, pembudidayaan kerang, dan pengelolaan perikanan laut. Sistem kemasyarakatan didasarkan pada nilai-nilai budaya Melayu yang kental, di mana gotong royong dan kebersamaan dihargai tinggi. Ada juga warisan budaya dari berbagai etnis seperti Bugis dan Jawa, yang memperkaya tradisi lokal. Masyarakat pesisir cenderung memiliki struktur sosial yang terorganisir, dengan tokoh-tokoh adat atau kepala desa yang memimpin.

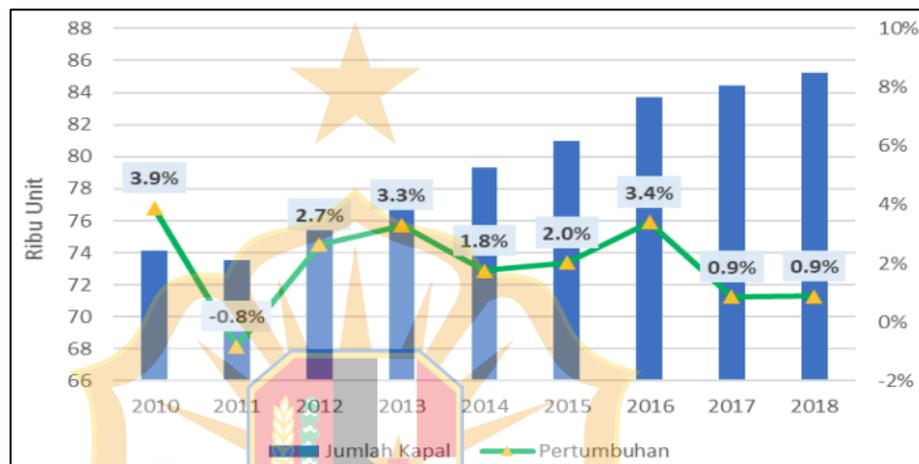
3) Aktivitas Ekonomi. Perairan Selat Malaka menjadi jantung aktivitas ekonomi bagi negara-negara yang berbatasan dengannya, seperti Indonesia, Malaysia, Thailand dan Singapura. Aktivitas ekonomi yang signifikan meliputi perdagangan, perikanan, pariwisata, dan industri maritim lainnya. Aktivitas transportasi laut, termasuk pengiriman kargo dan transportasi penumpang, sangat berperan di Selat Malaka. Pelabuhan-pelabuhan penting di Singapura, Malaysia (seperti Port Klang), dan Indonesia (seperti Pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta) melayani puluhan ribu kapal yang melewati Selat Malaka setiap tahunnya. Seiring dengan perdagangan dan transportasi laut yang berkembang pesat, industri jasa logistik dan pelayanan maritim juga tumbuh di sekitar Selat Malaka. Perusahaan-perusahaan logistik, agen kapal, operator pelabuhan, dan penyedia layanan terkait lainnya beroperasi di wilayah ini untuk mendukung aktivitas perdagangan dan transportasi.

Sebagian besar kapal yang berlayar melintasi Selat Malaka dibangun di galangan kapal di sekitar wilayah ini. Industri perkapalan, termasuk pembuatan kapal dan perbaikan kapal, menjadi salah satu kegiatan ekonomi utama di pelabuhan-pelabuhan seperti Batam (Indonesia) dan Johor (Malaysia). Volume perdagangan yang

melintasi Selat Malaka mencapai US\$3,5 triliun setiap tahunnya<sup>25</sup>. Nilai ini mencakup dua pertiga volume perdagangan maritim Tiongkok, 40 persen perdagangan maritim Jepang, dan sepertiga dari seluruh perdagangan dunia. Tiongkok, misalnya, menyalurkan sekitar 80 persen impor minyaknya melalui Selat Malaka.

**Grafik 2.1.**

Jumlah dan pertumbuhan kapal melalui Selat Malaka (PSA 2020)



4) Kerawanan terhadap Kejahatan Maritim. Kepadatan lalu lintas kapal dan kompleksitas geografis Perairan Selat Malaka membuatnya rentan terhadap berbagai jenis kejahatan maritim seperti pencurian, perompakan kapal, perdagangan manusia, penyelundupan narkoba dan aksi terorisme. Meskipun terdapat upaya pengawasan yang dilakukan oleh negara-negara yang berbatasan dengan Selat Malaka, pengawasan terhadap jalur ini seringkali tidak memadai. Wilayah perairan yang luas dan kompleksitas geografisnya membuat sulit untuk secara efektif mengawasi setiap aktivitas kapal. Kejahatan bersenjata di Perairan Selat Malaka tidak hanya mengancam keamanan dan keselamatan manusia, tetapi juga dapat memiliki dampak ekonomi yang signifikan. Pencurian atau perompakan kapal dapat mengganggu aliran perdagangan dan menimbulkan kerugian finansial yang besar bagi pemilik kapal dan perusahaan pengirim. Selama tahun 2023

<sup>25</sup> <https://www.ismworld.org/supply-management-news-and-reports/news-publications/inside-supply-management-magazine/blog/2023/2023-11/the-strait-of-malaccas-global-supply-chain-implications>

terjadi 63 insiden kejahatan terhadap kapal di wilayah Perairan Selat Malaka dan sekitar dimana seluruh insiden terjadi saat kapal sedang berlayar<sup>26</sup>. Sebagian besar insiden dilakukan oleh kelompok kriminal beranggotakan 4-6 orang dengan mempergunakan senjata tajam. Sasaran utama mereka adalah suku cadang kapal pada kapal kargo curah (*bulk Carrier*). Sebanyak 57 insiden atau 90% terjadi pada malam hari dan sisanya sebanyak 6 insiden atau 10% terjadi pada siang hari.

b. **Kejahatan Bersenjata di Selat Malaka.** Kejahatan bersenjata terhadap kapal (ARAS) di Perairan Selat Malaka dapat ditinjau dari klasifikasi dan profil tindakan kejahatan bersenjata terhadap kapal.

1) Klasifikasi Tindakan Kejahatan terhadap Kapal.

a) Pencurian. Pencurian di kapal adalah tindakan mencuri barang-barang yang berada di kapal mulai dari barang berharga, bahan bakar hingga suku cadang kapal, baik saat kapal sedang berlayar di perairan maupun saat berlabuh di pelabuhan. Pencuri umumnya menggunakan senjata tajam meskipun terdapat pula pencurian yang melibatkan penggunaan senjata api.

b) Penyelundupan. Penyelundupan adalah tindakan ilegal mengimpor atau mengekspor barang-barang melintasi batas negara tanpa melalui prosedur resmi yang ditetapkan oleh pemerintah. Barang-barang yang diselundupkan bisa beragam, mulai dari narkoba, senjata api, manusia, barang-barang mewah, hingga barang-barang yang dilarang atau dikenakan pajak tinggi<sup>27</sup>.

c) Pembajakan. Menurut Konvensi PBB tentang Hukum Laut Internasional (UNCLOS) tahun 1982, pembajakan kapal

---

<sup>26</sup> ReCAAP ISC Annual Report 2023

<sup>27</sup> United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), "United Nations Convention against Transnational Organized Crime and the Protocols thereto," 2004.

didefinisikan sebagai tindakan menggunakan kapal dengan maksud untuk melakukan perompakan terhadap kapal lain di laut yang dilakukan secara bersenjata atau dengan ancaman kekerasan.

d) Tindakan Terorisme. Resolusi Dewan Keamanan PBB No. 1566 (2004) mendefinisikan terorisme sebagai tindakan apa pun yang disengaja yang, oleh sifat atau tujuannya, merugikan secara serius masyarakat atau unsur-unsur masyarakat yang besar, atau merusak atau menghancurkan properti yang luas secara ekstensif, fasilitas publik, atau infrastruktur<sup>28</sup>. Kapal merupakan salah satu target potensial tindakan terorisme karena dapat menimbulkan efek yang besar, mengganggu kegiatan ekonomi dan perdagangan internasional.

2) Profil Kejahatan Bersenjata Terhadap Kapal di Selat Malaka. Profil kejahatan adalah proses mengidentifikasi modus operandi dan profil pelaku yang terkait dengan tindak kejahatan tertentu berdasarkan analisis bukti yang tersedia. Profil kejahatan tidak hanya berfokus pada identifikasi pelaku, tetapi juga pada pemahaman mendalam tentang bagaimana dan mengapa kejahatan dilakukan<sup>29</sup>. Komponen utama profil kejahatan menurut Turvey antara lain. Sebanyak 63 insiden dilaporkan di Perairan Selat Malaka dan Sekitarnya (PSMS) pada tahun 2023 dibandingkan 55 insiden pada tahun 2022<sup>30</sup>. Penggunaan istilah PSMS digunakan untuk memudahkan penelitian karena lokus kejadian sering kali berupa rute pelayaran yang meliputi beberapa wilayah yang berdekatan dan karena adanya jeda waktu saat upaya percobaan, pelaksanaan hingga pelaporan terjadinya kejatan terhadap kapal. Dalam menganalisa profil kejahatan digunakan empat klasifikasi insiden kejahatan yaitu:

<sup>28</sup> United Nations Security Council, "Resolution 1566 (2004) - Threats to international peace and security caused by terrorist acts," 2004.

<sup>29</sup> Turvey, B. E. (2011). *Criminal profiling: An introduction to behavioral evidence analysis*. Academic press.

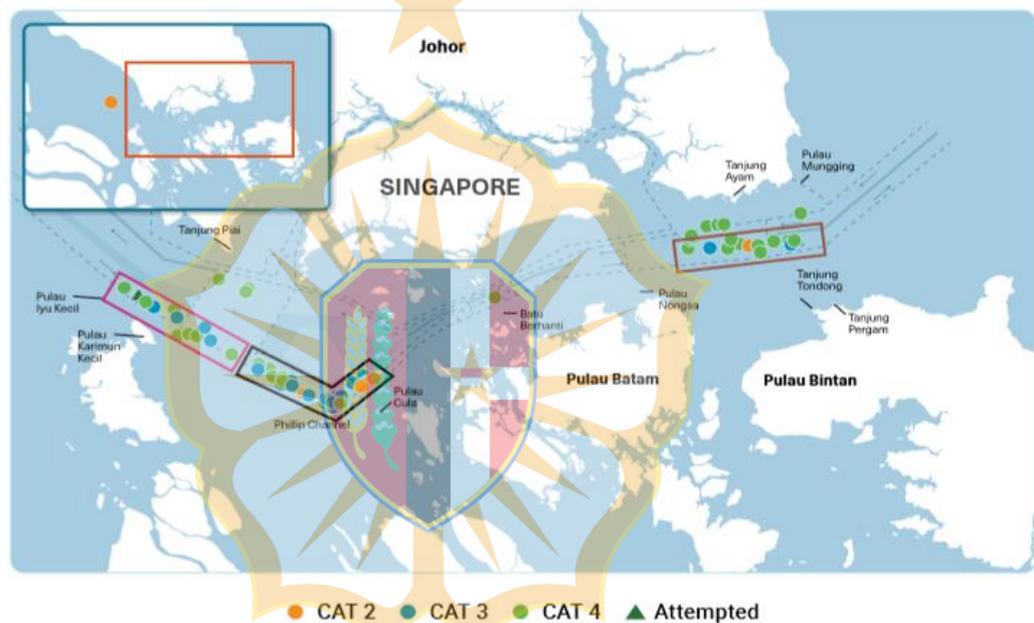
<sup>30</sup> <https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/annual/ReCAAP%20ISC%20Annual%20Report%202023.pdf>

Kategori 1 (Cat 1) : Sangat signifikan, Kategori 2 (Cat 2) : Signifikan, Kategori 3 (Cat 3) : Kurang signifikan dan Kategori 4 (Cat 4) : Tidak signifikan.

Mengacu pada Laporan Tahunan ReCAAP ISC 2023, tidak ada ARAS Cat 1 yang terjadi pada tahun 2023 di PSMS namun tercatat 7 (tujuh) ARAS Cat 2 dan 19 (sembilan belas) ARAS Cat 3.

**Gambar 2.3.**

Kategori Insiden Kejahatan



Berdasarkan data-data kejadian, profil Kejahatan Bersenjata Terhadap Kapal di Selat Malaka dapat diidentifikasi dari beberapa katagori antara lain :

- a) Modus Operandi (MO). MO menggambarkan metode atau cara pelaku kejahatan dalam melakukan tindak kejahatan. MO mencakup teknik, alat, dan langkah-langkah spesifik yang diterapkan oleh pelaku untuk mencapai tujuannya<sup>31</sup>.

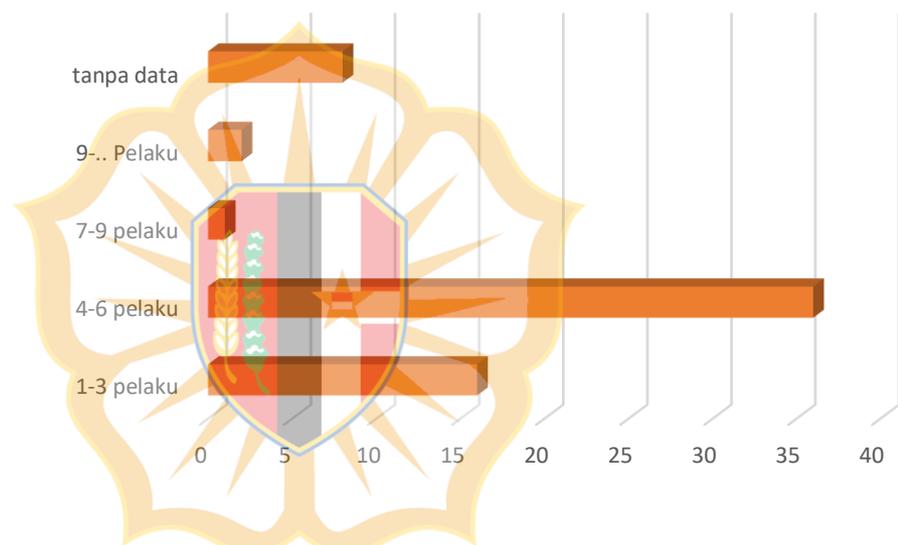
<sup>31</sup> Douglas, J. E., & Munn, C. (1992). Violent crime scene analysis: Modus operandi, signature, and staging. *FBI L. Enforcement Bull.*, 61, 1.

Beberapa elemen MO yang ditemukan terkait analisa ARAS di PSMS antara lain:

(1) Jumlah Pelaku. Sebanyak 36 insiden dilakukan oleh 4 hingga 6 pelaku, 16 insiden oleh 1 hingga 3 pelaku, 8 insiden tidak diketahui jumlah pelakunya, 1 insiden dilakukan oleh seorang pelaku dan 2 insiden dilakukan oleh lebih dari 9 pelaku.

**Grafik 2.2.**

Analisa ARAS dari Jumlah Pelaku



(2) Jenis Senjata. Sebanyak 25 insiden dilakukan dengan menggunakan senjata tajam seperti pisau dan parang, 1 insiden melibatkan penggunaan senjata api, 12 insiden tanpa senjata dan 25 insiden lainnya tidak menyebutkan senjata yang digunakan pelaku.

(3) Kerugian Personel. Sebagian besar (53 insiden) tidak mengalami kerugian personil, 4 insiden terjadi penyekapan, 2 insiden melibatkan penyerangan terhadap awak kapal, 1 insiden mengakibatkan luka berat dan 2 insiden tanpa keterangan.

(4) Kerugian materiil. Dalam 20 insiden kerugian yang terjadi berupa suku cadang kapal, 17 insiden

berupa perlengkapan kapal dan logistik, 2 insiden berupa uang dan barang pribadi awak kapal, 23 insiden tidak terjadi kehilangan dan 1 insiden tanpa keterangan.

b) Profil pelaku. Profil pelaku kejahatan terhadap kapal di PSMS menunjukkan bahwa mereka adalah individu atau kelompok dengan motivasi ekonomi kuat, berasal dari latar belakang sosial-ekonomi rendah, dan memiliki kemampuan serta keahlian maritim yang baik. Modus operandi mereka cenderung agresif dan terorganisir, dengan fokus pada efisiensi dan kecepatan.

(1) Asal Wilayah. Pelaku sering kali berasal dari wilayah sekitar Selat Malaka, Kepulauan Karimun, Batam dan daerah pesisir lainnya yang berbatasan. Pelaku menggunakan perahu cepat untuk mendekati kapal target, selanjutnya naik ke atas kapal, melakukan aksinya dan melarikan diri dengan cepat.

#### Gambar 2.4.

Wilayah Dengan Resiko Modus ARAS Prov. Kepri



(2) Karakteristik Demografis. Pelaku biasanya berada dalam rentang usia 20-40 tahun. Seluruh pelaku adalah laki-laki, mengingot fisik dan ketangguhan yang dibutuhkan untuk melakukan serangan terhadap kapal.

Banyak pelaku berasal dari komunitas pesisir dengan kondisi ekonomi yang sulit dan tingkat pendidikan cenderung rendah serta pekerjaan mereka umumnya nelayan atau pekerja pelabuhan.

(3) Motivasi. Motivasi utama adalah keuntungan finansial. Pelaku mengincar suku cadang kapal yang bernilai tinggi, uang tunai, barang berharga seperti ponsel, laptop, perhiasan dan muatan kapal yang bisa dijual.

(4) Pengorganisasian. Sebagian besar pelaku merupakan anggota kelompok kriminal terorganisir yang memiliki struktur hierarki dan pembagian tugas yang jelas. Mereka merupakan kelompok yang sudah memiliki pengalaman dan rekam jejak kriminal khususnya terkait kejahatan terhadap kapal. Dalam beberapa kasus, pelaku bekerja sama dengan orang dalam yang memberikan informasi tentang kapal dan jadwalnya.

3) **Kebijakan Ekonomi Biru.** Pemerintah Indonesia pertama kali secara resmi mencanangkan konsep *blue economy* pada tahun 2012 oleh Menteri Kelautan dan Perikanan pada saat itu, Syarif Cicip Sutardjo<sup>32</sup>. Konsep *blue economy* dianggap sebagai keberlanjutan dari konsep *green economy* yang berfokus pada kesejahteraan manusia dan keadilan sosial, sambil secara signifikan mengurangi risiko lingkungan dan kelangkaan sumber daya. Konsep ini bertujuan untuk memaksimalkan pemberdayaan sumber daya hayati di pesisir dan laut serta mengurangi emisi gas karbon. Kebijakan ekonomi biru merupakan pendekatan pembangunan yang berkelanjutan dalam konteks pemanfaatan dan perlindungan sumber daya laut. Konsep ini menekankan pentingnya memanfaatkan sumber daya laut secara berkelanjutan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi yang inklusif, sambil memperhatikan kelestarian lingkungan laut dan kesejahteraan masyarakat

<sup>32</sup> <https://www.viva.co.id/arsip/322940-indonesia-bertekad-capai-blue-economy>

pesisir. Secara khusus Kementerian Kelautan dan Perikanan telah mencanangkan program unggulan ekonomi biru yang meliputi:

- 1) Perluasan Kawasan Konservasi Laut. Memperluas area perlindungan laut untuk menjaga biodiversitas, memastikan keberlanjutan ekosistem, dan mendukung keseimbangan lingkungan maritim.
- 2) Penangkapan Ikan Terukur Berbasis Kuota. Mengatur penangkapan ikan sesuai kuota untuk menjaga stok ikan, mencegah overfishing, dan mendukung keberlanjutan sumber daya perikanan.
- 3) Pembangunan perikanan budidaya laut, pesisir dan darat secara berkelanjutan. Meningkatkan budidaya perikanan dengan teknik ramah lingkungan untuk mendukung ketahanan pangan dan ekonomi lokal.
- 4) Pengawasan dan pengendalian kawasan pesisir dan pulau-pulau kecil. Memantau dan mengelola pemanfaatan wilayah pesisir serta pulau-pulau kecil guna mencegah kerusakan lingkungan dan memastikan penggunaan yang berkelanjutan.
- 5) Pembersihan sampah plastik di laut melalui Gerakan partisipasi Nelayan. Mengajak nelayan untuk berpartisipasi dalam membersihkan sampah plastik di laut, menjaga kebersihan ekosistem laut dan kesehatan perikanan.

Beberapa prinsip utama dalam kebijakan ekonomi biru, antara lain:

- 1) Pemberdayaan Sumber Daya Lokal. Memanfaatkan sumber daya alam yang tersedia di wilayah tertentu untuk mengurangi ketergantungan pada impor dan mengurangi jejak karbon.
- 2) Pemanfaatan Sumber Daya Terbarukan. Mengutamakan penggunaan sumber daya yang dapat diperbaharui, seperti energi matahari, angin, dan air, untuk mengurangi polusi dan emisi karbon.

- 3) Efisiensi Sumber Daya. Mengembangkan teknologi dan proses produksi yang lebih efisien dalam penggunaan sumber daya, sehingga mengurangi limbah dan mengoptimalkan hasil produksi.
- 4) Kemitraan dan Kolaborasi. Mendorong kerjasama antara pemerintah, perusahaan, akademisi, dan masyarakat untuk mengembangkan solusi-solusi inovatif dalam menjaga keberlanjutan ekonomi dan lingkungan.
- 5) Kreativitas dan Inovasi. Mendorong inovasi dalam bidang teknologi, desain, dan proses produksi untuk menciptakan produk dan layanan yang lebih ramah lingkungan dan efisien.

Selanjutnya dalam tulisan ini program kebijakan ekonomi biru yang akan dibahas meliputi tiga program kebijakan yang meliputi Kebijakan perluasan kawasan konservasi laut, pembangunan perikanan budidaya laut, kebijakan pesisir dan darat secara berkelanjutan dan kebijakan pengawasan dan pengendalian kawasan pesisir dan pulau-pulau kecil yang memiliki korelasi dengan potensi terjadinya kejahatan bersenjata terhadap kapal di Perairan Selat Malaka.

e. **Hambatan Implementasi Kebijakan Ekonomi Biru.** Guna membatasi pembahasan permasalahan dalam taskap ini maka hambatan kebijakan ekonomi yang akan dianalisa adalah kebijakan ekonomi biru yang berkaitan langsung dengan wilayah Provinsi Kepulauan Riau yang merupakan lokasi utama terjadinya insiden kejahatan terhadap kapal di Perairan Selat Malaka. Beberapa hambatan penerapan kebijakan ekonomi biru di wilayah Provinsi Kepulauan Riau yang menonjol antara lain:

- 1) Minimnya perhatian terhadap industri perikanan dan kelautan. Sebagai provinsi yang 96% wilayahnya merupakan lautan, sudah seharusnya industri perikanan dan kelautan menjadi salah satu sektor utama yang harus dikembangkan baik oleh pemerintah pusat maupun pemerintah daerah. Data yang dihimpun oleh Badan Pusat Statistik pada tahun 2023 justru memperlihatkan hal yang bertolak belakang.

Provinsi Kepulauan Riau (Kepri) merupakan provinsi dengan jumlah Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP) yang paling sedikit yaitu hanya 1 dari 567 PPP di seluruh Indonesia. Kepri juga tidak memiliki Tempat Pelelangan Ikan (TPI) resmi dan hanya mencatat 20 pendaratan kapal di pelabuhannya selama tahun 2023 dengan tonase kapal di bawah 5 Gross Ton (GT)<sup>33</sup>.

**Tabel 2.1.**

Statistik Perikanan Provinsi Kepri TA 2023

NO	INDIKATOR	KEPRI	NASIONAL
1	JUMLAH PELABUHAN PERIKANAN	1	567
2	JUMLAH TANGKAPAN DI PPP	1.676	18.425 (TON)
3	JUMLAH TEMPAT PELELANGAN IKAN	-	413
4	JUMLAH PENDARATAN KAPAL	20	7075
5	RATA2 TONASE KAPAL IKAN	< 5GT	21-50 GT

2) Belum adanya Perda RZWP3K Provinsi Kepri. Peraturan Daerah (Perda) Rencana Zonasi Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (RZWP3K) Provinsi Kepulauan Riau hingga kini belum mendapatkan persetujuan dari Kementerian Dalam Negeri<sup>34</sup>. Rancangan Perda ini merupakan payung hukum pengelolaan tata ruang laut yang telah disahkan DPRD Provinsi Kepri pada bulan Desember 2020. Hambatan legislasi ini menyebabkan ketidakpastian iklim investasi di kepulauan Riau yang dapat menghambat pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat Kepulauan Riau. Pihak pemerintah daerah justru menyangkan terbitnya PP Nomor 26 tahun 2023 tentang Pengelolaan Hasil Sedimentasi di Laut yang menempatkan wewenang pengaturan pengelolaan hasil sedimentasi di laut termasuk pasir laut pada pemerintah pusat.

3) Minimnya Bantuan Kredit Usaha Masyarakat di bidang Kelautan dan Perikanan. Bantuan kredit usaha vital bagi UMKM dan

<sup>33</sup> <https://www.bps.go.id/id/publication/2023/11/07/ad054ecda73ab1e64b106ee7/statistik-pelabuhan-perikanan-2022-2023.html>

<sup>34</sup> <https://kepripov.go.id/berita/pemprov-kepri/isdianto-pemprov-kepri-terus-gesa-perda-rzwp3k>

LKM di sektor kelautan dan perikanan. Modal tambahan memperluas akses, meningkatkan produktivitas, dan mendukung pengembangan usaha. Ini memicu pertumbuhan ekonomi lokal, menciptakan lapangan kerja baru, dan memperkuat kemandirian ekonomi masyarakat setempat. Dengan bantuan kredit, UMKM dapat meningkatkan efisiensi operasional, mengembangkan produk, dan memperluas pasar. Ini memainkan peran penting dalam pembangunan ekonomi yang berkelanjutan di wilayah pesisir dan pedalaman yang bergantung pada sektor kelautan dan perikanan. Hasil penelusuran berita dan dokumen menunjukkan penyaluran dana bantuan kredit senilai 820 juta<sup>35</sup> dan 415 juta<sup>36</sup> pada tahun 2019 dan 2.76 milyar pada tahun 2021<sup>37</sup>. Angka ini relatif rendah jika dibandingkan dengan total penyaluran yang pada tahun 2023 mencapai 328.512 miliar.

## 10. Kerangka Teoretis

Kerangka teoretis adalah struktur konseptual yang digunakan untuk merumuskan hipotesis atau menjelaskan fenomena tertentu dalam suatu bidang penelitian. Kerangka teoritis memberikan landasan konseptual yang memungkinkan peneliti untuk mengorganisir ide, mengidentifikasi variabel-variabel yang relevan, dan mengembangkan hipotesis atau teori yang dapat diuji. Pada penulisan taskap ini kerangka teoritis merupakan pisau analisa yang digunakan guna mendalami dan menganalisa permasalahan untuk kemudian menemukan ide penyelesaian.

- a. **Teori Kebijakan Publik<sup>38</sup>**. Teori Kebijakan Publik adalah kerangka konseptual yang mempelajari proses pembuatan kebijakan, implementasi, dan evaluasi di tingkat pemerintah. Ini melibatkan analisis tentang bagaimana kebijakan dibuat, faktor apa yang mempengaruhi pembuatan kebijakan, serta bagaimana kebijakan tersebut diimplementasikan dan dievaluasi. Teori ini mencakup berbagai pendekatan, termasuk analisis kepentingan, institusi, dan lingkungan sosial-politik. Pemahaman tentang teori ini membantu dalam

<sup>35</sup> <https://blulpmukp.id/kabar-kita/blu-lpmukp-ikut-serta-dalam-kegiatan-kunker-anggota-iv-bpk-ri-di-kota-batam-kepulauan-riau/>

<sup>36</sup> <https://blulpmukp.id/kabar-kita/kunker-menteri-kp-di-kab-natuna-kepulauan-riau/>

<sup>37</sup> <https://blulpmukp.id/kabar-kita/lirik-potensi-natuna-lpmukp-salurkan-modal-ke-nelayan/>

<sup>38</sup> Sabatier, P. A., & Weible, C. M. (Eds.). (2014). *Theories of the policy process*. Westview press.

memahami dinamika kompleks yang terlibat dalam pembuatan kebijakan, seperti peran kelompok kepentingan, proses pembuatan keputusan, dan dampak kebijakan terhadap masyarakat.

b. **Teori PESTLE (PESTEL).** Teori PESTLE adalah kerangka kerja yang digunakan untuk menganalisis faktor eksternal yang dapat mempengaruhi kinerja suatu kebijakan, organisasi atau entitas<sup>39</sup>. PESTLE merupakan akronim dari *Political, Economic, Social, Technological, Legal, dan Environmental*. Analisis PESTLE digunakan untuk memahami lingkungan eksternal dan merumuskan strategi yang sesuai. Analisis PESTLE dapat digunakan untuk menganalisa penerapan kebijakan Ekonomi Biru dan pengaruhnya terhadap kejahatan bersenjata terhadap kapal di Perairan Selat Malaka dengan mengidentifikasi dan menganalisis faktor eksternal yang mempengaruhi implementasi kebijakan tersebut.

- 1) *Political* (Politik). Analisa politik meliputi kebijakan pemerintah Indonesia terkait keamanan maritim dan penerapan ekonomi biru di Selat Malaka.
- 2) *Economic* (Ekonomi). Analisa ekonomi mendalami dampak ekonomi biru terhadap ekonomi lokal di kawasan Selat Malaka, termasuk sektor perikanan, pariwisata, dan transportasi.
- 3) *Social* (Sosial). Analisis aspek sosial mencakup tingkat kesadaran dan partisipasi masyarakat lokal dalam mendukung kebijakan ekonomi biru dan keamanan maritim serta pengaruh kondisi sosial-ekonomi masyarakat pesisir terhadap kejahatan bersenjata di perairan.
- 4) *Technological* (Teknologi). Analisa aspek teknologi meliputi penggunaan teknologi dalam pengawasan dan pengamanan maritim serta penerapan kebijakan ekonomi biru.
- 5) *Legal* (Hukum). Analisis hukum membahas regulasi nasional dan internasional terkait keamanan maritim dan penerapan kebijakan

---

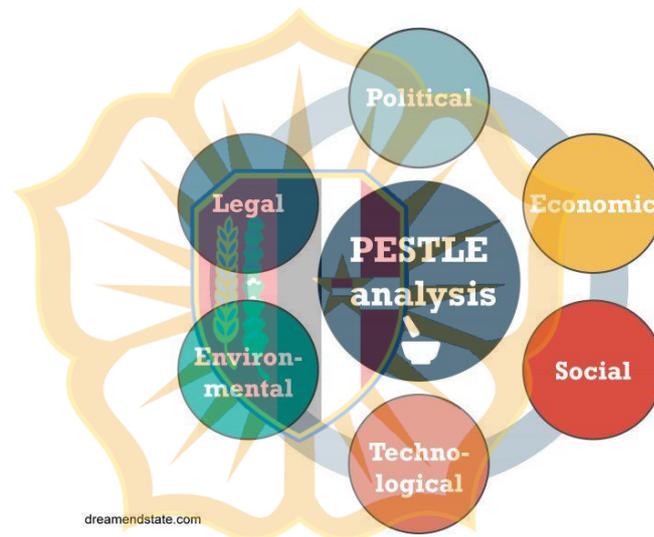
<sup>39</sup> Yüksel, I. (2012). Developing a multi-criteria decision making model for PESTEL analysis. *International Journal of Business and Management*, 7(24), 52.

ekonomi biru. Analisa lanjutan akan mendalami kepatuhan terhadap peraturan terkait seperti peraturan lingkungan dalam penerapan kebijakan ekonomi biru serta efektivitas penegakan hukum dalam mencegah kejahatan bersenjata di Selat Malaka.

(6) *Environmental* (Lingkungan). Analisa aspek lingkungan mencakup evaluasi dampak penerapan kebijakan ekonomi biru terhadap isu-isu penting lingkungan seperti upaya konservasi, pencemaran laut dan antisipasi dampak perubahan iklim.

**Gambar 2.5.**

Diagram Analisa PESTLE<sup>40</sup>



c. **Teori Analytic Hierarchy Process (AHP).** AHP adalah metode pengambilan keputusan yang dikembangkan oleh Dr. Thomas L. Saaty pada tahun 1970-an. AHP digunakan untuk membantu individu atau kelompok dalam membuat keputusan yang kompleks dengan menyusun berbagai elemen keputusan dalam hierarki. Proses ini dimulai dengan menentukan tujuan utama, kemudian mengidentifikasi kriteria dan subkriteria yang relevan, serta alternatif keputusan. Setiap elemen dalam hierarki dibandingkan satu sama lain secara berpasangan berdasarkan pengalaman dan pengetahuan pengguna. Perbandingan ini menghasilkan bobot numerik yang mencerminkan pentingnya setiap elemen relatif terhadap elemen

<sup>40</sup> <https://www.humasindonesia.id/berita/mengenal-pestle-alat-untuk-analisis-situasi--1602>

lainnya. Bobot ini kemudian digunakan untuk menghitung skor keseluruhan dari setiap alternatif keputusan. AHP sangat berguna dalam situasi di mana keputusan melibatkan berbagai kriteria yang mungkin bertentangan. Keunggulan AHP adalah kemampuannya menggabungkan data kuantitatif dan kualitatif, serta memberikan struktur yang jelas dan sistematis untuk analisis keputusan.

d. **Teori Analisis SWOT (IFAS, EFAS dan SFAS)**

SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*) adalah suatu metode analisis yang digunakan untuk mengevaluasi kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman yang dihadapi oleh suatu organisasi atau proyek dalam mencapai tujuannya. Analisis SWOT merupakan instrumen yang dikembangkan dalam melakukan analisa strategis. Menurut Drs. Robert Symbolon. MPA adalah alat yang berguna untuk memahami dan merumuskan strategi organisasi dengan mempertimbangkan faktor-faktor internal dan eksternal yang relevan<sup>41</sup>. Analisis ini membantu organisasi untuk lebih adaptif dan responsif terhadap perubahan lingkungan bisnis.

Menurut Freddy Rangkuti, Analisis SWOT adalah proses identifikasi faktor-faktor penting secara sistematis untuk menyusun strategi perusahaan. Metode ini berdasarkan pada logika yang bertujuan untuk memaksimalkan kekuatan (*strengths*) dan peluang (*opportunities*) sambil meminimalkan kelemahan (*weaknesses*) dan ancaman (*threats*).<sup>42</sup>

Menurut Sondang P. Siagian, analisis SWOT digunakan untuk mengidentifikasi kekuatan dan kelemahan internal serta peluang dan ancaman eksternal yang dihadapi oleh organisasi<sup>43</sup>. Proses ini dimulai dengan mengumpulkan informasi yang relevan dan menganalisis data tersebut untuk membuat keputusan strategis yang efektif. Perencanaan strategi (*strategic planner*) harus menganalisis faktor-faktor strategis perusahaan (kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman) dalam kondisi

<sup>41</sup> Robert Symbolon, MPA, 1999, Teori Analisis SWOT, (Jakarta: Gramedia), hal 9

<sup>42</sup> Rangkuti, Freddy. (2015). Analisis SWOT: Teknik Membedah Kasus Bisnis,. (Jakarta : PT Gramedia Pustaka Utama) hal, 20-21

<sup>43</sup> Sondang P.Siagian, (2000), Manajemen Strategik, (Jakarta : PT Bumi Aksara) hal 172

yang ada disaat ini. Analisis SWOT menekankan pentingnya keseimbangan antara faktor internal dan eksternal dalam upaya mencapai tujuan organisasi. Analisis ini memberikan kerangka kerja yang sistematis untuk mengidentifikasi dan mengevaluasi faktor-faktor kunci yang mempengaruhi keberhasilan strategi organisasi. Menurut Sondang P Siagian (2000:173) ada pembagian faktor-faktor strategis dalam analisi SWOT yaitu:<sup>44</sup>

- 1) Kekuatan, adalah karakteristik internal positif dari organisasi yang memberikan keunggulan dibandingkan dengan pesaing. Ini adalah faktor-faktor yang membantu organisasi mencapai tujuannya.
- 2) Kelemahan, adalah karakteristik internal negatif dari organisasi yang menghambat kemampuan mereka untuk mencapai tujuannya. Ini adalah area yang perlu diperbaiki oleh organisasi.
- 3) Peluang, adalah faktor eksternal positif yang dapat dimanfaatkan oleh organisasi untuk mencapai tujuannya. Kondisi lingkungan eksternal ini bisa membawa keuntungan bagi organisasi.
- 4) Ancaman, adalah faktor eksternal negatif yang dapat menghambat pencapaian tujuan organisasi. Ini adalah kondisi lingkungan eksternal yang dapat menimbulkan masalah bagi organisasi.

## 11. Lingkungan Strategis.

Lingkungan strategis atau Lingstra dapat diartikan sebagai situasi internal dan eksternal negara baik yang statis (Trigatra) maupun dinamis (Pancagatra) yang mempengaruhi pencapaian tujuan nasional. Trigatra merupakan aspek yang bersifat alamiah dan given yaitu Geografi, Sumber Kekayaan Alam dan Demografi. Sedangkan Pancagatra merupakan aspek yang termasuk dalam dimensi sosial kemasyarakatan yang lebih dikenal dengan istilah Ipoleksosbudhankam, yaitu Ideologi, Politik, Ekonomi, Sosial Budaya dan Pertahanan Keamanan.

- a. **Global.** Pada tingkat global, perkembangan lingkungan strategis khususnya konflik yang terjadi di Ukraina dan pendudukan Israel di Palestina

---

<sup>44</sup> Ibid, 172

telah menyebabkan gangguan dalam rantai logistik dunia. Gangguan di Ukraina mendorong perusahaan logistik dan produsen untuk mencari alternatif rute dan diversifikasi pasokan untuk menghindari risiko terkait dengan konflik<sup>45</sup>. Hal ini dapat menyebabkan penyesuaian dalam rantai pasok global dan pemindahan sebagian produksi atau distribusi ke wilayah yang lebih stabil. Selat Malaka memainkan peran kunci dalam rantai logistik dan energi dunia sebagai jalur utama yang menghubungkan Samudra Hindia dengan Samudra Pasifik. Negara-negara besar akan berupaya untuk mengamankan kepentingannya yang melalui Selat Malaka baik secara terbuka maupun tertutup yang akan berdampak kepada kebijakan pemerintah Indonesia di wilayah sekitar Perairan Selat Malaka.

b. **Regional.** Konflik yang berkepanjangan terkait klaim Tiongkok terhadap seluruh wilayah Laut Cina Selatan juga akan meningkatkan ketegangan di wilayah regional khususnya negara-negara anggota ASEAN yang memiliki klaim yang tumpang tindih dengan *ten dashed line* yang diakui sebagai wilayah teritorial Tiongkok<sup>46</sup>. Tiongkok mengklaim kepemilikan atas Kepulauan Spratly dan Paracel, yang juga diklaim oleh beberapa negara lain termasuk Vietnam, Filipina, Malaysia, dan Brunei. Tiongkok telah membangun instalasi militer dan infrastruktur sipil di beberapa pulau dan terumbu di kawasan ini. Pada tahun 2016, Pengadilan Arbitrase Internasional di Hague menyatakan bahwa klaim Tiongkok terhadap Laut Cina Selatan tidak memiliki dasar hukum yang kuat menurut Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS). Penanganan isu ini sulit tercapai tanpa adanya gabungan kekuatan negara-negara ASEAN. China sebagai negara dengan ekonomi terbesar kedua dan wilayah terluas ketiga dunia akan cukup sulit dihadapi negara Asia Tenggara yang jauh lebih kecil secara individual. Penerapan *ASEAN Code Of Conduct* hingga kini juga tidak menunjukkan hasil karena tidak memiliki kekuatan yang mengikat<sup>47</sup>. Konflik

<sup>45</sup> Orhan, E. (2022). The effects of the Russia-Ukraine war on global trade. *Journal of International Trade, Logistics and Law*, 8(1), 141-146.

<sup>46</sup> Dipua, A., Hermawa, R., Puspitawati, D., Harahap, N., Nurdiansyah, D. R., & Prakoso, L. Y. (2020). An analysis of the South China Sea conflict: Indonesia's perspectives, contexts and recommendations. *PalArch's Journal of Archaeology of Egypt/Egyptology*, 17(4), 976-990.

<sup>47</sup> <https://kemlu.go.id/portal/en/read/5153/berita/indonesias-initiative-accelerates-south-china-sea-code-of-conduct-negotiations>

ini berpotensi meningkat menjadi sengketa terbuka yang akan berdampak kepada kelancaran dan keamanan pelayaran di Perairan Selat Malaka.

c. **Nasional.** Perkembangan lingkungan strategis nasional Indonesia yang berkaitan dengan kebijakan ekonomi biru dapat dijelaskan melalui aspek Asta Gatra dalam ketahanan nasional, sebagai berikut:

1) Geografi. Indonesia memiliki kondisi lingkungan strategis yang kompleks dan kaya akan potensi, didasarkan pada aspek geografisnya yang unik. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, posisi geografisnya memberikan akses penting ke jalur pelayaran internasional, menjadikannya sebagai titik hub perdagangan dan transportasi laut di kawasan Asia Tenggara. Perairan Indonesia yang luas dan kaya akan kehidupan laut menjadi pusat biodiversitas laut global, memberikan potensi besar bagi sektor kelautan dan perikanan, pariwisata bahari, serta penelitian dan konservasi lingkungan. Namun, sebagai negara kepulauan, Indonesia juga rentan terhadap dampak perubahan iklim seperti kenaikan permukaan laut dan pola cuaca yang tidak teratur. Keanekaragaman biologis Indonesia, termasuk hutan hujan tropisnya yang luas, merupakan rumah bagi berbagai spesies flora dan fauna endemik. Namun, tekanan dari deforestasi, perambahan lahan, dan perdagangan ilegal mengancam kelestarian lingkungan ini.

2) Demografi. Dari segi demografis, Indonesia memiliki kondisi lingkungan strategis yang mencakup populasi yang besar dan beragam. Dengan lebih dari 270 juta jiwa, Indonesia adalah negara kepulauan dengan populasi terbesar keempat di dunia. Keanekaragaman etnis, budaya, dan bahasa mencirikan masyarakat Indonesia. Distribusi penduduk yang tersebar di ribuan pulau memengaruhi pola pembangunan dan distribusi sumber daya. Keberadaan masyarakat pesisir di Kepulauan Riau dengan jumlah yang jauh lebih kecil daripada pusat-pusat populasi lainnya cenderung menyebabkan kurangnya perhatian dari pemerintah pusat terhadap

kehidupan masyarakat setempat dan pengawasan terhadap pemerintahan daerah.

3) Politik. Sebagai negara demokrasi terbesar dunia, konstelasi politik di wilayah Kepulauan Riau sangatlah heterogen. Isu-isu lokal dengan sangat mudah diangkat dan menjadi sumber konflik horizontal atau vertikal yang menjadi permasalahan di daerah.

4) Ekonomi. Setelah melalui masa pemulihan pasca pandemi Covid-19, perekonomian di sekitar Perairan Selat Malaka kembali menunjukkan tanda pemulihan. Ekonomi Kepri tumbuh sebesar 4.88% pada triwulan III 2023 mencapai Rp 82.10 triliun. Kunjungan wisatawan asing mencatat lonjakan kedatangan yang mencapai 42.25% dibandingkan periode yang sama di tahun 2022<sup>48</sup>.

5) Sosial Budaya. Kondisi sosial budaya di wilayah Perairan Selat Malaka relatif kondusif. Kelompok etnis yang didominasi oleh suku melayu yang dianggap sebagai akar dari suku asli di kepulauan Riau dapat hidup bersama secara berdampingan. Meski demikian potensi konflik akibat penangan kebijakan yang belum termediasi dengan baik dapat menyulut konflik terbuka seperti yang terjadi pada kasus Rempang antara masyarakat adat Pulau Rempang yang terkena relokasi rencana pembangunan Pembangkit Listrik Tenaga Surya dan pengembangan Rempang Eco City dengan Badan Pengembangan Batam.

6) Pertahanan dan Keamanan. Selat Malaka memiliki pentingnya yang tak terbantahkan dalam aspek pertahanan dan keamanan Indonesia. Sebagai salah satu jalur maritim tersibuk di dunia, Selat Malaka memegang peranan vital dalam menjaga keamanan maritim Indonesia. Kontrol yang kuat terhadap Selat Malaka memastikan keamanan perairan Indonesia, mencegah ancaman kejahatan lintas batas seperti perdagangan manusia, penyelundupan narkoba, dan terorisme. Selain itu, sebagai negara maritim, Indonesia memiliki

---

<sup>48</sup> <https://www.kepriprov.go.id/berita/pemprov-kepri/ekonomi-kepri-tumbuh-4-88-persen-di-triwulan-iii-2023-didorong-oleh-konstruksi-dan-perdagangan>

kewajiban untuk melindungi jalur pelayaran strategis ini dari ancaman luar, termasuk kegiatan kapal-kapal asing yang mencurigakan atau mengancam kedaulatan negara. Secara strategis, keamanan Selat Malaka juga memengaruhi stabilitas regional dan kepentingan geopolitik Indonesia dalam konteks hubungan bilateral dan multilateral dengan negara tetangga dan kekuatan besar di kawasan Asia Pasifik.



## **BAB III**

### **PEMBAHASAN**

#### **12. Umum**

Bab III dalam taskap ini akan membahas pertanyaan kajian yang telah ditetapkan pada Bab I terkait penerapan kebijakan ekonomi biru saat ini, dampak kebijakan ekonomi biru terhadap insiden ARAS dan strategi optimalisasi penerapan kebijakan ekonomi biru guna meminimalisir insiden ARAS di Perairan Selat Malaka. Pembahasan diawali dengan pelaksanaan kebijakan ekonomi biru yang berkorelasi langsung dengan insiden ARAS yang meliputi tiga kebijakan yaitu perluasan konservasi laut, pembangunan perikanan budidaya laut, pesisir, dan darat secara berkelanjutan dan kebijakan pengawasan dan pengendalian kawasan pesisir dan pulau-pulau kecil. Dengan menggunakan teori PESTEL, ketiga kebijakan tersebut dianalisa untuk mengidentifikasi hambatan/kendalanya. Dengan didukung data fakta yang ada, dapat diuraikan bagaimana korelasi kebijakan ekonomi biru saat ini dengan tingginya insiden ARAS di Perairan Selat Malaka berikut dampaknya dari aspek politik, ekonomi, sosial budaya dan keamanan. Dari berbagai permasalahan yang muncul, maka dirumuskan strategi optimalisasi penerapan kebijakan ekonomi biru guna mengurangi ARAS di PSMS.

#### **13. Pelaksanaan Kebijakan Ekonomi Biru Saat Ini.**

Ekonomi Biru adalah kebijakan yang bertujuan untuk memanfaatkan sumber daya laut dan pesisir secara berkelanjutan, guna mendukung pertumbuhan ekonomi, menciptakan lapangan kerja, dan menjaga keseimbangan ekosistem laut. Kebijakan ini mencakup berbagai sektor seperti perikanan, pariwisata bahari, energi laut, dan transportasi maritim. Kebijakan Ekonomi Biru mulai menjadi perhatian global terutama setelah Deklarasi Rio+20 pada tahun 2012 yang menekankan pentingnya pembangunan berkelanjutan. Implementasinya terus berkembang dan menjadi prioritas dalam agenda pembangunan berkelanjutan 2030 (*Sustainable Development Goals/SDGs*)<sup>49</sup>. Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP)

---

<sup>49</sup> Ekonomi Biru, U. N. C. L. O. S., & Laut, H. Skema Ekonomi Biru Dalam United Nations Convention On The Law Of The Sea Dan Keberlanjutan Sumber Daya Perikanan Di Indonesia.

Indonesia telah mencanangkan lima program unggulan dalam rangka mendukung konsep Ekonomi Biru. Namun untuk membatasi pembahasan permasalahan sebagaimana telah disampaikan dalam ruang lingkup Taskap ini, maka kebijakan ekonomi yang akan dianalisa adalah kebijakan ekonomi biru yang berkaitan langsung dengan masyarakat dan wilayah di Provinsi Kepulauan Riau yang merupakan lokasi utama terjadinya insiden kejahatan terhadap kapal di Perairan Selat Malaka yaitu:

a. **Perluasan Kawasan Konservasi Laut.**

Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) melalui Direktorat Jenderal Pengelolaan Kelautan dan Ruang Laut (Ditjen PKRL) meluncurkan program "*Marine Protected Area (MPA) Vision 30x45*" yang bertujuan untuk memperluas kawasan konservasi laut di Indonesia hingga mencapai 30% dari total luas wilayah laut pada tahun 2045. Program ini merupakan bagian dari komitmen Indonesia untuk mewujudkan Target Aichi 11<sup>50</sup> Konvensi Keanekaragaman Hayati (CBD) dan selaras dengan kebijakan global *Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework* yang menargetkan perlindungan 30% wilayah darat dan laut pada tahun 2045 atau seluas 97.5 juta hektar dari 23.7 juta hektar yang tersedia saat ini<sup>51</sup>.

**Tabel 3.1.**  
Luas kawasan konservasi laut (dlm juta hektar)

Realisasi 2018-2022					2023					Renstra KKP 2020-2024 (Permen KP 57/2020)			
2018	2019	2020	2021	2022	Target	Realisasi	% Capaian	% Kenaikan 2022- 2023	Target 2023	% Capaian terhadap Target 2023	Target 2024	% Capaian terhadap Target 2024	
20,87	23,14	24,11	28,4	28,9	29,10	29,20	100,34%	1,04	26,00	112,31%	26,90	108,55%	

Program ini diharapkan dapat melindungi habitat dan spesies laut yang terancam punah, meningkatkan kualitas air laut dan menjaga

<sup>50</sup> <https://www.cbd.int/pa/doc/dossiers/indonesia-abt11-country-dossier2021.pdf>

<sup>51</sup> [https://unfccc.int/documents/630163?gad\\_source=1&gclid=CjwKCAjwnK60BhA9EiwAmpH\\_Zwxtdn\\_k5Bv88tgyyd3HCK7G67HiMJ3sFpr0ppZj8zU7g-cu7moc7XBoC31MQAvD\\_Bw](https://unfccc.int/documents/630163?gad_source=1&gclid=CjwKCAjwnK60BhA9EiwAmpH_Zwxtdn_k5Bv88tgyyd3HCK7G67HiMJ3sFpr0ppZj8zU7g-cu7moc7XBoC31MQAvD_Bw)

keseimbangan ekosistem, meningkatkan peluang ekonomi di sektor pariwisata bahari dan ekonomi biru dan membantu menyerap karbon dan memitigasi dampak perubahan iklim.

Meskipun kebijakan perluasan kawasan konservasi laut telah dilaksanakan dengan pencapaian target cukup baik, namun masih terdapat beberapa kendala dalam implementasinya. Dari kendala/hambatan yang ada apabila dianalisa dengan menggunakan Teori Pestel, maka dapat diuraikan lebih detail dari berbagai bidang seperti aspek politik, ekonomi, sosial, teknologi, hukum dan lingkungan yaitu:

1) Politik. Komitmen politik baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah dalam mensukseskan program perluasan konservasi laut ini masih dipertanyakan. Meskipun pemerintah pusat dan daerah telah menetapkan kebijakan untuk perluasan konservasi laut, implementasi di lapangan seringkali tidak sesuai dengan rencana. Ketidakjelasan dalam mekanisme pengawasan dan akuntabilitas terhadap kebijakan konservasi laut juga dapat memperburuk keraguan terhadap komitmen politik. Jika tidak ada transparansi dalam pelaksanaan program dan tidak ada konsekuensi bagi kegagalan atau pelanggaran, komitmen politik yang dinyatakan mungkin dianggap hanya retorika.

2) Ekonomi. Perluasan kawasan konservasi laut merupakan program yang memiliki itikad baik demi kemajuan bersama. Meski demikian, program ini dapat mempengaruhi kehidupan nelayan tradisional yang hanya dapat melaut di perairan terdekat karena keterbatasan modal dan kemampuan kapal yang dimiliki<sup>52</sup>. Kawasan konservasi sering kali melarang atau membatasi aktivitas penangkapan ikan di wilayah tertentu. Ini dapat mengurangi akses nelayan tradisional ke area penangkapan ikan yang sebelumnya menjadi sumber mata pencaharian mereka. Dengan akses yang dibatasi, nelayan tradisional mungkin tidak dapat menangkap jumlah

---

<sup>52</sup> <https://www.masterplandes.com/desa-pesisir/kesejahteraan-nelayan-pesisir-vs-konservasi-perairan/>

ikan yang cukup untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka dan keluarga, mengakibatkan penurunan pendapatan. Program konservasi yang ketat dapat mengharuskan nelayan tradisional untuk pindah dari desa mereka yang telah dihuni selama beberapa generasi, yang menyebabkan dislokasi sosial dan ekonomi. Kehilangan akses ke laut dan sumber daya dapat mempengaruhi identitas komunitas nelayan tradisional, yang sering kali erat terkait dengan laut dan aktivitas penangkapan ikan. Dalam kasus seperti ini di mata komunitas nelayan tradisional dan masyarakat pesisir program perluasan kawasan konservasi laut ini tak ubahnya seperti perampasan ruang laut atau *ocean grabbing*.<sup>53</sup>

Program perluasan kawasan konservasi laut juga berpotensi mengenyampingkan kepentingan lokal dengan dalih investasi pengembangan kawasan dan adanya keberpihakan kepada kelompok kapitalis. Masyarakat pesisir dan nelayan tradisional yang bergantung pada laut untuk mata pencaharian mereka dapat dipindahkan atau dilarang mengakses wilayah yang telah ditetapkan sebagai kawasan konservasi, menyebabkan kehilangan sumber penghasilan utama mereka. Kebijakan yang berpihak kepada kelompok kapitalis dapat meningkatkan kesenjangan ekonomi antara investor besar dan komunitas lokal. Sumber daya yang seharusnya dikelola secara berkelanjutan oleh masyarakat bisa dimonopoli oleh perusahaan besar, menimbulkan ketidakadilan ekonomi dan sejumlah risiko yang signifikan

3) Sosial. Program perluasan kawasan konservasi juga memiliki potensi resiko sosial. Kesuksesan kebijakan ini sangat bergantung pada penerimaan, kerelaan dan partisipasi masyarakat lokal. Tanpa didahului dengan sosialisasi dan pendekatan yang memadai maka dapat timbul keresahan yang pada eskalasi berikutnya dapat menjadi konflik sosial. Nelayan tradisional sering kali memiliki pengetahuan dan

---

<sup>53</sup> <https://www.walhi.or.id/kritik-terhadap-ekonomi-biru-walhi-mendorong-perampasan-ruang-laut-di-indonesia>

praktik budaya terkait dengan penangkapan ikan yang telah diwariskan secara turun-temurun. Pembatasan akses ke sumber daya alam dan pengusiran mereka dari wilayah konservasi dapat menyebabkan hilangnya warisan budaya ini. Kasus Rempang merupakan bukti nyata bagaimana suatu kebijakan pusat mendapat perlawanan dan menimbulkan konflik sosial dari masyarakat setempat<sup>54</sup>. Kasus Rempang adalah konflik yang melibatkan rencana pengembangan kawasan Rempang Eco City di Pulau Rempang, Kepulauan Riau, oleh pemerintah Indonesia, yang dihadapkan pada penolakan keras dari masyarakat setempat. Proyek ini, bagian dari program investasi besar dengan tujuan menjadikan Rempang sebagai pusat ekonomi baru, melibatkan pengembangan industri, pariwisata, dan perumahan. Namun, penduduk asli, terutama suku Melayu dan Suku Laut yang telah tinggal di sana selama beberapa generasi, merasa terancam karena proyek ini akan menggusur mereka dari tanah adat dan wilayah tempat tinggal mereka<sup>55</sup>. Penolakan dari masyarakat lokal didorong oleh kekhawatiran akan hilangnya tanah leluhur, identitas budaya, dan mata pencaharian. Masyarakat setempat menginginkan pengakuan atas hak-hak mereka dan menolak relokasi tanpa kompensasi yang memadai dan partisipasi dalam perencanaan proyek.

Kasus Rempang menyoroti konflik antara kepentingan pembangunan ekonomi dan perlindungan hak-hak masyarakat adat. Pemerintah dalam hal ini juga tidak memegang komitmen sebelumnya yang telah menetapkan Pulau Rempang sebagai hutan konservasi taman buru<sup>56</sup>. Kasus ini mencerminkan tantangan yang dihadapi dalam memastikan bahwa proyek pembangunan harus dilaksanakan secara adil dan berkelanjutan, dengan menghormati hak dan kesejahteraan komunitas lokal.

---

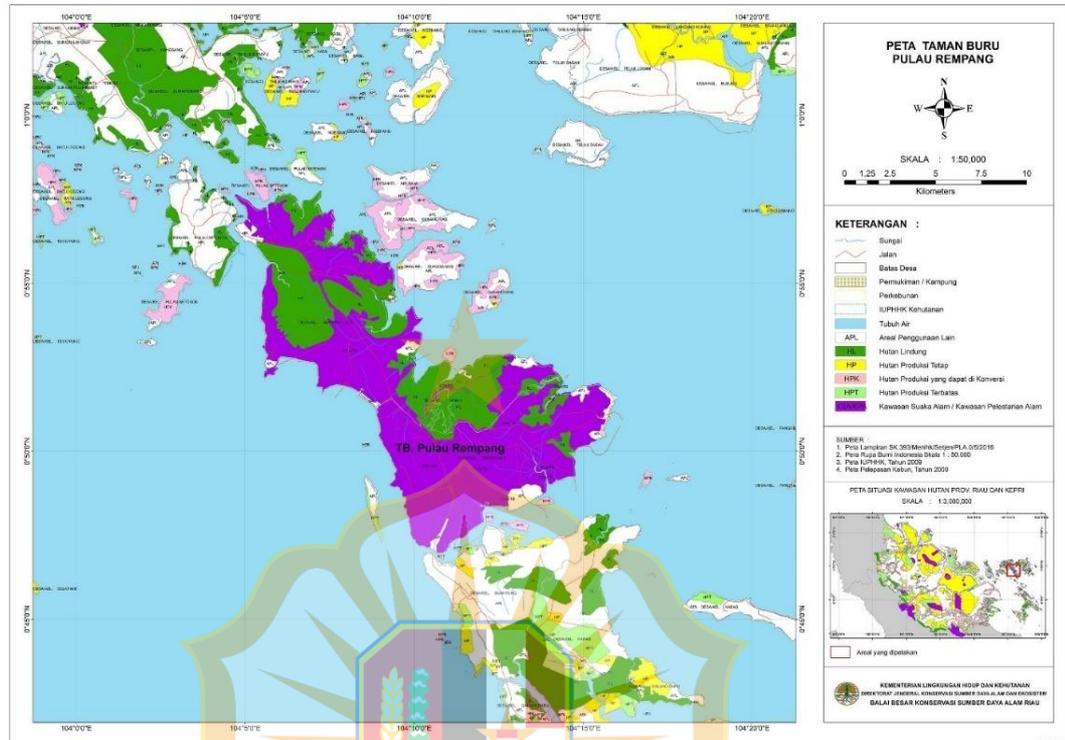
<sup>54</sup> <https://www.mongabay.co.id/2023/09/21/nasib-nelayan-pulau-rempang-terancam-relokasi-proyek-strategis-nasional/>

<sup>55</sup> <https://ugm.ac.id/id/berita/menilik-konflik-rempang-dan-pengakuan-pemerintah-atas-hak-hak-masyarakat-adat/>

<sup>56</sup> <https://bbksda-riau.id/index.php?r=post&id01=4&id02=24&toke>

Gambar 3.1

Peta kawasan konservasi Taman Buru Rempang



4) Teknologi. Teknologi seperti sistem pemantauan satelit dan drone dapat digunakan untuk memantau aktivitas di kawasan konservasi dan memastikan kepatuhan. Investasi dalam penelitian ilmiah dan teknologi konservasi baru dapat membantu dalam mengelola ekosistem laut secara lebih efektif. Di sisi lain, kemajuan teknologi seperti penginderaan satelit dan penggunaan drone membawa permasalahan tersendiri. Sistem pemantauan satelit pada umumnya memiliki resolusi spasial yang terbatas. Satelit dengan resolusi spasial tinggi biasanya hanya dapat mencakup area kecil dalam satu kali pengambilan gambar, sedangkan satelit dengan cakupan luas memiliki resolusi yang lebih rendah<sup>57</sup>. Ini bisa membuat deteksi detail kecil atau spesifik menjadi sulit. Satelit juga memiliki keterbatasan waktu pengamatan. Satelit mengorbit bumi pada jalur yang tetap, sehingga mereka hanya dapat mengamati suatu area pada

<sup>57</sup> Syah, A. F. (2010). Penginderaan jauh dan aplikasinya di wilayah pesisir dan lautan. *Jurnal Kelautan: Indonesian Journal of Marine Science and Technology*, 3(1), 18-28.

waktu-waktu tertentu. Hal ini menyebabkan keterlambatan dalam pemantauan dan pengambilan data. Teknologi satelit juga memiliki keterbatasan dalam menghadapi kondisi cuaca. Awan, kabut, dan kondisi cuaca buruk dapat menghalangi pandangan satelit, membuat pengamatan menjadi tidak efektif atau bahkan tidak mungkin. Selain itu, peluncuran dan pengoperasian satelit membutuhkan biaya yang sangat tinggi.

Adapun untuk penggunaan drone, dalam aplikasinya sebagai alat pemantau wilayah konservasi laut memiliki beberapa keterbatasan seperti durasi terbang, jarak jangkauan, hambatan cuaca serta tingginya biaya operasional<sup>58</sup>. Drone memiliki batas waktu terbang yang terbatas karena kapasitas baterai. Kondisi ini membatasi area yang dapat dipantau dalam satu kali misi penerbangan. Drone memiliki jangkauan operasional yang terbatas dan memerlukan operator atau stasiun kontrol yang berada dalam jangkauan komunikasi. Meskipun lebih murah dibandingkan dengan satelit, biaya operasional drone, termasuk pemeliharaan, pelatihan operator, dan penggantian suku cadang cukup signifikan. Pemrosesan dan analisis data yang dihasilkan dari satelit dan drone memerlukan perangkat lunak khusus dan keahlian teknis yang harus dilatihkan dan dipelihara. Untuk memperoleh keahlian ini pihak Kementerian Kelautan dan Perikanan telah bekerja sama dengan Balai Pendidikan dan Pelatihan Penerbangan (BP3) Curug untuk mengadakan Pelatihan Remote Pilot Rating Sistem Pesawat Udara Kecil Tanpa Awak (SPUKTA) yang sudah terselenggara secara periodik<sup>59</sup>. Kerahasiaan data yang dikumpulkan juga dapat menjadi target peretasan atau

---

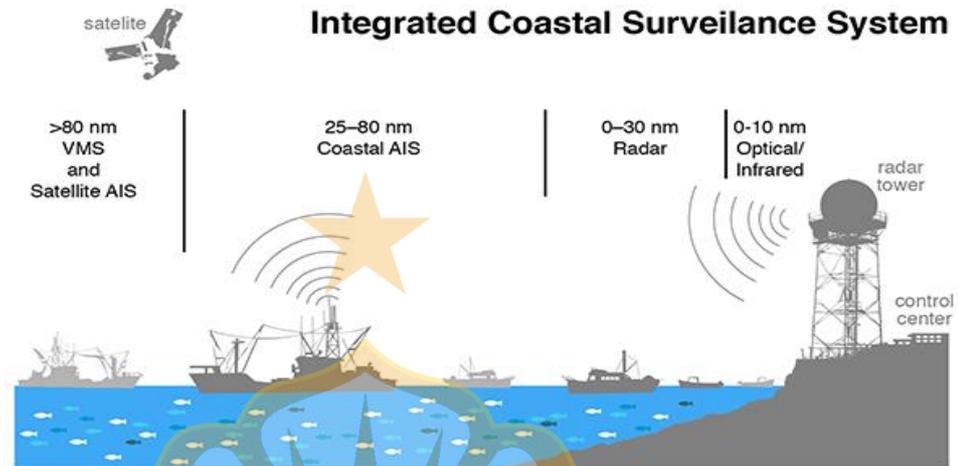
<sup>58</sup> Jeon, I., Ham, S., Cheon, J., Klimkowska, A. M., Kim, H., Choi, K., & Lee, I. (2019). A real-time drone mapping platform for marine surveillance. *The International Archives of the Photogrammetry, Remote Sensing and Spatial Information Sciences*, 42, 385-391.

<sup>59</sup> <https://bp3curug.id/2024/03/20/bp3-curug-selenggarakan-pelatihan-drone-bersama-upt-kementerian-kelautan-dan-perikanan/>

penyalahgunaan terutama karena penggunaan satelit yang berasal dari pihak ketiga<sup>60</sup>.

**Gambar 3.2**

Visualisasi sistem penginderaan satelit



5) Hukum. Program perluasan konservasi laut juga menghadapi berbagai hambatan dari aspek hukum. Beberapa peraturan yang dikeluarkan pemerintah tumpang tindih dan tidak konsisten<sup>61</sup>. Aturan tumpang tindih dan tidak konsisten dapat disebabkan oleh berbagai faktor, yang umumnya berkaitan dengan aspek kelembagaan, koordinasi, dan proses pembuatan kebijakan. Faktor-faktor tersebut antara lain:

- a) Pembagian kewenangan. Dalam sistem pemerintahan yang menganut sistem desentralisasi, kewenangan untuk membuat dan menerapkan peraturan dibagi antara pemerintah pusat, provinsi, dan pemerintah daerah. Pembagian ini menyebabkan munculnya peraturan yang berbeda di berbagai tingkat pemerintahan sehingga peraturan yang dibuat oleh

<sup>60</sup> Yue, P., An, J., Zhang, J., Pan, G., Wang, S., Xiao, P., & Hanzo, L. (2023). On the security of LEO satellite communication systems: Vulnerabilities, countermeasures, and future trends. *Authorea Preprints*.

<sup>61</sup> <https://www.walhi.or.id/benarkah-pemerintah-indonesia-bekerja-untuk-mewujudkan-laut-yang-sehat>

tingkatan yang satu bisa tumpang tindih atau bertentangan dengan peraturan pada tingkat lainnya.

b) Kompleksitas kelembagaan. Struktur kelembagaan yang kompleks dengan banyaknya lembaga yang memiliki kemiripan mandat (tugas/wewenang) dapat menyebabkan munculnya kewenangan dan peraturan yang tumpang tindih. Lembaga pemerintah yang berbeda bersaing untuk mendapatkan pengaruh atau anggaran, yang bisa menyebabkan pembuatan peraturan yang tidak terkoordinasi dan bertentangan.

c) Pendekatan sektoral. Pendekatan sektoral dalam pembuatan kebijakan di mana setiap sektor (perikanan, keamanan, lingkungan hidup, pariwisata) membuat peraturan sendiri-sendiri tanpa mempertimbangkan dampaknya terhadap sektor lain. Hal ini dapat menyebabkan pembuatan peraturan yang tidak sinkron.

d) Perubahan kepemimpinan. Pergantian pemerintahan atau perubahan dalam kepemimpinan lembaga bisa membawa perubahan kebijakan yang tidak selalu konsisten dengan kebijakan sebelumnya. Kepulauan Riau telah mengalami kasus serupa dengan berubahnya status konservasi di Pulau Rempang menjadi Proyek Strategis Nasional *Rempang Eco City*.

e) Keterbatasan sumber daya. Kurangnya sumber daya, baik dari segi finansial, manusia, maupun teknis, bisa membuat proses pembuatan dan peninjauan peraturan menjadi tidak optimal. Kurangnya kemampuan dan keilmuan dalam merancang peraturan yang komprehensif dan konsisten juga menyebabkan peraturan yang tumpang tindih dan tidak konsisten.

f) Pengaruh eksternal. Tekanan dari kelompok kepentingan tertentu, seperti industri atau komunitas lokal, bisa

mempengaruhi proses pembuatan kebijakan dan menyebabkan peraturan yang berpihak pada satu kelompok saja, tanpa mempertimbangkan dampak yang lebih luas. Kepatuhan terhadap perjanjian atau kesepakatan internasional juga bisa mempengaruhi kebijakan nasional dan lokal, yang kadang-kadang menyebabkan inkonsistensi dengan peraturan yang sudah ada.

6) Lingkungan (*Environmental*). Perluasan kawasan konservasi laut bertujuan untuk melindungi keanekaragaman hayati, habitat laut, dan ekosistem yang rentan. Meski demikian faktor lingkungan seperti perubahan iklim, pencemaran laut, kemunculan spesies invasif dan fenomena alam dapat menjadi variabel yang mempengaruhi keberhasilan program ini. Peningkatan suhu air laut dapat mempengaruhi ekosistem laut, seperti terumbu karang yang mengalami pemutihan dan kematian<sup>62</sup>. Perubahan iklim menyebabkan perubahan pola cuaca yang dapat merusak habitat laut, meningkatkan frekuensi dan intensitas badai, serta menyebabkan kenaikan permukaan air laut. Sampah plastik di laut dapat membahayakan satwa laut dan mengganggu ekosistem laut. Pembuangan limbah industri dan pertanian ke laut menyebabkan pencemaran air oleh bahan kimia berbahaya seperti logam berat dan pestisida<sup>63</sup>. Kelebihan nutrisi dari runoff pertanian dapat menyebabkan ledakan alga, yang mengurangi kadar oksigen di air dan merusak ekosistem laut. Praktik perikanan yang merusak, seperti penggunaan jaring trawl dasar dan bom ikan, merusak habitat laut dan menyebabkan kerusakan yang sulit dipulihkan<sup>64</sup>. Spesies asing yang masuk ke ekosistem laut melalui ballast kapal atau kegiatan manusia lainnya dapat mengganggu

---

<sup>62</sup> Syaifullah, M. D. (2015). Suhu permukaan laut perairan Indonesia dan hubungannya dengan pemanasan global. *Jurnal Segara*, 11(2), 103-113.

<sup>63</sup> Susanto, A., Pratomo, H., & Rahman, A. (2015). Analisis Cemar Limbah Industri dan Domestik terhadap Biota Laut di Perairan Kota Tanjungpinang, Provinsi Kepulauan Riau. *Jurnal Air Indonesia*, 8(2).

<sup>64</sup> SIREGAR, E. S., & SH, M. D. R. K. (2023). Dampak Kerusakan Lingkungan Laut Akibat Penggunaan Jaring Trawl. *Jurnal Keadilan*, 3(2 Juli).

keseimbangan ekosistem, mengalahkan spesies lokal, dan mengubah struktur habitat<sup>65</sup>. Fenomena alam seperti El Niño dapat menyebabkan perubahan drastis dalam kondisi laut, yang mempengaruhi populasi ikan dan kesehatan ekosistem<sup>66</sup>.

**Gambar 3.3**

Tumpahan minyak di pantai Pulau Bintan



b. **Pembangunan Perikanan Budidaya Laut, Pesisir dan Darat Secara Berkelanjutan.** Program Pembangunan Perikanan Budidaya Laut, Pesisir, dan Darat secara Berkelanjutan adalah salah satu inisiatif utama yang dicanangkan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) Indonesia untuk mendukung konsep Ekonomi Biru. Program ini bertujuan untuk meningkatkan produksi perikanan melalui budidaya yang ramah lingkungan dan berkelanjutan, baik di laut, pesisir, maupun darat. Adapun target dari program ini antara lain:

- 1) Mencapai produksi ikan budidaya sebesar 30 juta ton pada tahun 2024.
- 2) Meningkatkan produktivitas lahan dan air untuk budidaya ikan.

<sup>65</sup> Molnar, J. L., Gamboa, R. L., Revenga, C., & Spalding, M. D. (2008). Assessing the global threat of invasive species to marine biodiversity. *Frontiers in Ecology and the Environment*, 6(9), 485-492.

<sup>66</sup> Holmgren, M., Scheffer, M., Ezcurra, E., Gutiérrez, J. R., & Mohren, G. M. (2001). El Niño effects on the dynamics of terrestrial ecosystems. *Trends in Ecology & Evolution*, 16(2), 89-94.

- 3) Meningkatkan nilai ekonomis produk perikanan budidaya melalui pengolahan dan pemasaran yang lebih baik.
- 4) Menciptakan lapangan kerja baru di sektor perikanan budidaya.
- 5) Meningkatkan pendapatan dan taraf hidup masyarakat pesisir yang bergantung pada sektor perikanan budidaya

Pelaksanaan kebijakan Pengembangan Budidaya Perikanan di Kepulauan Riau merupakan bagian penting dari upaya pemerintah untuk mendukung ekonomi biru dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat pesisir. Pemerintah daerah Kepulauan Riau, bersama Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), mendorong budidaya komoditas bernilai tinggi seperti ikan kerapu, bawal bintang, dan udang. Komoditas ini dipilih karena memiliki permintaan tinggi di pasar domestik dan internasional, sehingga dapat memberikan keuntungan ekonomi yang signifikan bagi petambak lokal. Pemerintah daerah juga bekerja untuk memperbaiki infrastruktur pendukung budidaya, seperti pembangunan dan perbaikan tambak, serta penyediaan akses jalan dan fasilitas pengolahan hasil budidaya. Ini dilakukan untuk memastikan produk budidaya dapat dipasarkan dengan baik dan memenuhi standar kualitas yang diperlukan. Budidaya perikanan di Kepulauan Riau diarahkan untuk menggunakan teknologi yang ramah lingkungan guna mencegah kerusakan ekosistem. Ini termasuk penggunaan sistem resirkulasi air (*Recirculating Aquaculture System* - RAS) dan pengelolaan limbah budidaya yang lebih baik, serta pemanfaatan energi terbarukan di beberapa kawasan budidaya.

Ditinjau dari target kebijakan pengembangan perikanan budidaya laut, pesisir, dan darat yang berkelanjutan diyakini akan mampu membawa dampak positif bagi perekonomian masyarakat sekitar. Namun dalam implementasinya kebijakan ini menghadapi berbagai hambatan yang kompleks antara lain:

- 1) Politik. Adanya kebijakan yang tidak konsisten dan seringnya perubahan kebijakan serta kurangnya dukungan dari pemerintah, baik dalam bentuk kebijakan, pendanaan, maupun infrastruktur menjadi

faktor penghambat keberlanjutan program. Ketidakstabilan politik dapat mengganggu pelaksanaan program, terutama di wilayah yang rentan terhadap konflik atau perubahan pemerintahan yang drastis.

2) Ekonomi. Pengembangan perikanan budidaya memerlukan investasi awal yang signifikan untuk infrastruktur, teknologi, dan operasional, yang mungkin sulit dipenuhi oleh petani kecil. Hambatan dalam akses ke pasar, seperti kurangnya infrastruktur transportasi dan distribusi, dapat membatasi kemampuan petani untuk menjual hasil budidaya mereka. Ketidakstabilan harga komoditas perikanan di pasar global dapat mempengaruhi pendapatan petani dan keberlanjutan usaha budidaya. Pemerintah dalam hal ini seharusnya mengambil peran aktif dalam mendorong pengembangan program ini melalui pemberian modal yang merata dan terjangkau, pemberian keterampilan serta alat peralatan dan fasilitas yang diperlukan dan disertai dengan pendampingan. Bantuan yang dibutuhkan meliputi kredit usaha vital bagi UMKM dan LKM di sektor kelautan dan perikanan. Dengan bantuan kredit, UMKM dapat meningkatkan efisiensi operasional, mengembangkan produk, dan memperluas pasar. Ini memainkan peran penting dalam pembangunan ekonomi yang berkelanjutan di wilayah pesisir dan pedalaman yang bergantung pada sektor kelautan dan perikanan. Hasil penelusuran berita dan dokumen menunjukkan bahwa Provinsi Kepulauan Riau hanya menerima penyaluran dana bantuan kredit senilai 820 juta<sup>67</sup> dan 415 juta<sup>68</sup> pada tahun 2019 dan 2.76 milyar pada tahun 2021<sup>69</sup>. Angka ini relatif rendah jika dibandingkan dengan total penyaluran yang pada tahun 2023 mencapai 328.512 miliar.

3) Sosial. Konflik kepentingan antara masyarakat lokal dan industri perikanan menjadi masalah signifikan. Kepulauan Riau, yang

---

<sup>67</sup> <https://blulpmukp.id/kabar-kita/blu-lpmukp-ikut-serta-dalam-kegiatan-kunker-anggota-iv-bpk-ri-di-kota-batam-kepulauan-riau/>

<sup>68</sup> <https://blulpmukp.id/kabar-kita/kunker-menteri-kp-di-kab-natuna-kepulauan-riau/>

<sup>69</sup> <https://blulpmukp.id/kabar-kita/lirik-potensi-natuna-lpmukp-salurkan-modal-ke-nelayan/>

memiliki banyak pulau dengan komunitas nelayan tradisional, sering menghadapi ketegangan ketika perusahaan besar masuk untuk mengembangkan budidaya perikanan skala besar. Masyarakat lokal merasa tersisihkan dan tidak mendapatkan manfaat yang seimbang dari yang dihasilkan program industrialisasi perikanan.

4) Teknologi. Hambatan dalam akses ke teknologi modern dan praktik terbaik budidaya dapat mengurangi produktivitas dan keberlanjutan. Kurangnya investasi dalam riset dan inovasi untuk mengembangkan metode budidaya yang lebih efisien dan ramah lingkungan. Kesulitan dalam mentransfer teknologi dari pusat penelitian ke petani lokal bisa menghambat adopsi teknologi baru.

5) Hukum. Regulasi yang kompleks dan birokrasi yang berbelit-belit bisa menjadi hambatan dalam pengembangan usaha budidaya perikanan. Lemahnya penegakan hukum terkait dengan perlindungan lingkungan dan regulasi budidaya perikanan bisa mengancam keberlanjutan program. Masalah terkait hak kepemilikan lahan dan perairan bisa menjadi hambatan dalam pengembangan budidaya perikanan yang berkelanjutan.

6) Lingkungan. Limbah organik seperti sisa pakan dan kotoran ikan yang dihasilkan dari kegiatan budidaya memiliki potensi pencemaran perairan sekitar. Akumulasi bahan organik ini dapat menyebabkan eutrofikasi, yaitu peningkatan nutrisi yang memicu ledakan alga beracun. Hal ini tidak hanya mengurangi kualitas air tetapi juga mengancam kesehatan ekosistem perairan dan organisme lainnya. Perubahan dan degradasi habitat alami, terutama di kawasan pesisir, sering terjadi akibat konversi lahan untuk tambak. Penghilangan hutan mangrove untuk tambak udang, misalnya, mengakibatkan hilangnya habitat bagi berbagai spesies dan mengurangi fungsi ekosistem mangrove dalam melindungi pesisir dari erosi dan badai. Kehilangan biodiversitas dan fungsi ekologis ini

memiliki dampak jangka panjang yang signifikan bagi lingkungan dan masyarakat lokal yang bergantung pada sumber daya alam tersebut.

c. **Pengawasan dan Pengendalian Kawasan Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil.**

Program pengawasan dan pengendalian kawasan pesisir dan pulau-pulau kecil merupakan salah satu program penting yang dicanangkan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) Indonesia. Program ini bertujuan untuk melindungi dan mengelola kawasan pesisir dan pulau-pulau kecil secara berkelanjutan, mengingat peran pentingnya dalam ekosistem laut dan kehidupan masyarakat lokal. Program ini bertujuan untuk menjaga kelestarian ekosistem pesisir dan pulau-pulau kecil, termasuk sumber daya alam dan keanekaragaman hayati, mencegah kerusakan lingkungan pesisir dan pulau-pulau kecil akibat pencemaran, eksploitasi berlebihan, dan kegiatan ilegal lainnya, menertibkan pemanfaatan kawasan pesisir dan pulau-pulau kecil sesuai dengan Rencana Zonasi Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (RZWP3K) serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat pesisir dan pulau-pulau kecil melalui pengelolaan kawasan yang berkelanjutan. Program ini dilaksanakan dengan strategi penguatan kelembagaan, peningkatan pengawasan, penegakan hukum, peningkatan partisipasi masyarakat dan peningkatan kesadaran.

Program pengawasan dan pengendalian wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil menghadapi berbagai hambatan yang kompleks dari perspektif politik, ekonomi, sosial, teknologi, hukum, dan lingkungan. Untuk mengatasi hambatan ini, diperlukan pendekatan terpadu yang melibatkan semua pemangku kepentingan, dukungan politik yang kuat, pendanaan yang memadai, partisipasi masyarakat, adopsi teknologi yang tepat, kerangka hukum yang jelas, dan strategi adaptasi terhadap perubahan lingkungan.

- 1) Politik (*Political*). Kurangnya komitmen politik dari pemerintah pusat dan daerah dapat menghambat alokasi sumber daya dan dukungan kebijakan yang diperlukan untuk program ini. Proses birokrasi yang rumit dan berbelit-belit dapat memperlambat

implementasi program, membuatnya kurang efektif. Ketidakstabilan politik, seperti pergantian pemerintahan atau konflik, dapat mengganggu kelangsungan dan konsistensi program pengawasan dan pengendalian.

2) Ekonomi. Pengawasan dan pengendalian wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil memerlukan pendanaan yang signifikan untuk patroli, pengembangan infrastruktur, dan pelatihan personel. Dengan jumlah pulau yang meliputi 2.408 pulau besar dan kecil<sup>70</sup> dengan garis pantai yang mengelilinginya, diperlukan sumber daya yang luar biasa untuk melakukan pengawasan secara optimal.

3) Sosial. Kurangnya kesadaran dan partisipasi masyarakat lokal terhadap pentingnya pengawasan dan pengendalian bisa menghambat efektivitas program. Aktivitas ekonomi lokal seperti penangkapan ikan ilegal atau eksploitasi sumber daya alam bisa bertentangan dengan upaya pengawasan dan pengendalian. Potensi konflik antara berbagai kelompok kepentingan, termasuk nelayan, pemerintah, dan industri, dapat menghambat implementasi program.

4) Teknologi. Keterbatasan dalam akses dan penggunaan teknologi canggih untuk pemantauan dan pengawasan bisa mengurangi efektivitas program. Kurangnya infrastruktur yang memadai, seperti jaringan komunikasi dan transportasi, dapat menghambat pelaksanaan pengawasan yang efisien. Kurangnya pelatihan dan kapasitas teknis di kalangan petugas pengawas dapat mengurangi efektivitas penggunaan teknologi dalam program

5) Hukum. Kekurangan atau ketidakjelasan dalam regulasi yang mengatur pengawasan dan pengendalian wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil dapat menjadi hambatan signifikan. Lemahnya penegakan hukum terhadap pelanggaran regulasi dapat mengurangi efektivitas program. Tumpang tindih atau konflik antara berbagai peraturan dan

---

<sup>70</sup> <https://perkim.id/profil-pkp/profil-provinsi/profil-perumahan-dan-kawasan-permukiman-provinsi-kepulauan-riau/#:~:text=Kepulauan%20Riau>

hukum yang berlaku dapat menyebabkan kebingungan dan ketidakpastian dalam implementasi program.

6) Lingkungan. Kondisi alam yang sulit, seperti cuaca ekstrim, medan yang sulit dijangkau, dan kondisi laut yang berbahaya, dapat menghambat pengawasan dan pengendalian wilayah. Degradasi lingkungan yang terjadi akibat aktivitas manusia dapat memperumit upaya pengendalian dan pemulihan. Perubahan iklim yang mengakibatkan naiknya permukaan air laut, perubahan arus laut, dan peningkatan frekuensi bencana alam dapat mempengaruhi keberhasilan program pengawasan dan pengendalian.

#### **14. Dampak Kebijakan Ekonomi Biru Terhadap Insiden Kejahatan Bersenjata Terhadap Kapal di Perairan Selat Malaka.**

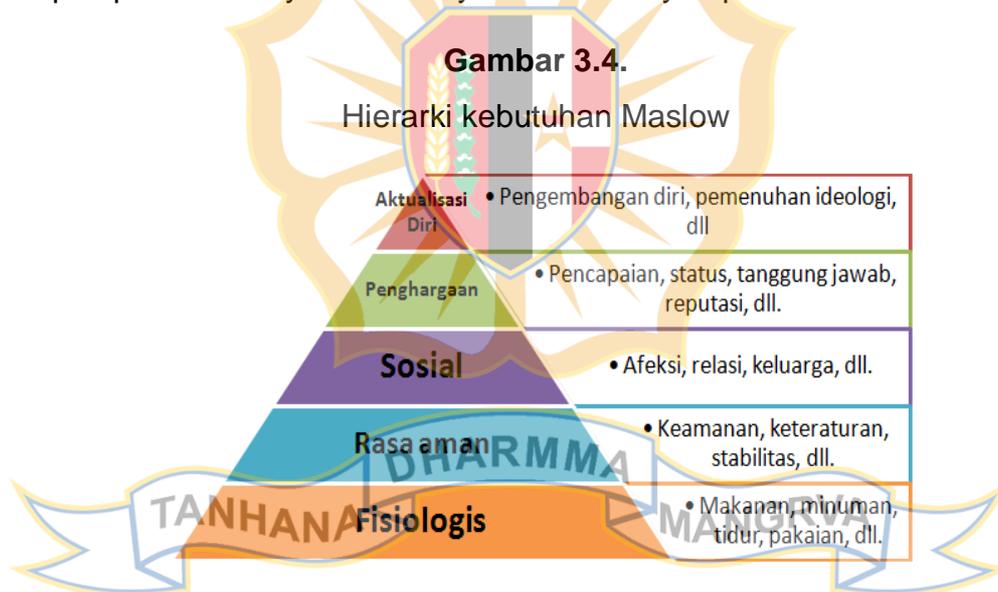
Ekonomi Biru adalah pendekatan pembangunan ekonomi yang berkelanjutan yang memanfaatkan sumber daya laut dan pesisir dengan cara yang menjaga kesehatan ekosistem laut dan pesisir dengan segala aspeknya. Tujuan utama dari kebijakan ini adalah untuk meningkatkan kesejahteraan ekonomi masyarakat pesisir, melestarikan ekosistem laut, dan mengurangi kemiskinan melalui pemanfaatan yang berkelanjutan dari sumber daya laut. Menurut data statistik ekonomi kelautan yang dikeluarkan oleh *Organisation for Economic Co-operation and Development* (OECD)<sup>71</sup>, 95 persen penduduk Indonesia tinggal dalam jarak 100 km dari garis pantai, dan 40 juta masyarakat pedesaan di Indonesia bergantung pada keanekaragaman hayati untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka.

Hubungan antara tingkat kesejahteraan masyarakat pesisir dan tingkat kejahatan terhadap kapal dapat dikaitkan dengan Teori Hierarki Kebutuhan Maslow. Teori ini menyatakan bahwa individu memiliki hierarki kebutuhan yang mencakup kebutuhan fisiologis, keamanan, sosial, harga diri, dan aktualisasi diri<sup>72</sup>. Dalam konteks ini, kejahatan terhadap kapal oleh masyarakat pesisir dapat dipahami

<sup>71</sup> FAO in OECD, 2021. OECD (2021), Sustainable Ocean Economy Country Diagnostics of Indonesia, <https://www.oecd.org/development/environment-development/sustainable-ocean-country-diagnostics-indonesia.pdf/>

<sup>72</sup> Taormina, R. J., & Gao, J. H. (2013). Maslow and the motivation hierarchy: Measuring satisfaction of the needs. *The American journal of psychology*, 126(2), 155-177.

sebagai respon terhadap ketidakpuasan akan pemenuhan kebutuhan di beberapa tingkat hierarki. Misalnya, ketika masyarakat pesisir kesulitan memenuhi kebutuhan fisiologis seperti pangan dan pekerjaan yang layak, mereka mungkin terdorong untuk mencari sumber daya alternatif, seperti melakukan pencurian di kapal-kapal<sup>7374</sup>. Begitu pula, jika kebutuhan akan keamanan terganggu, seperti ketidakstabilan ekonomi atau keamanan fisik, masyarakat pesisir mungkin menjadi lebih rentan terhadap tindakan kriminal. Masyarakat dapat dengan mudah terpengaruh iming-iming pendapatan yang lebih dan terlibat dalam berbagai kegiatan kriminal. Meningkatkan kesejahteraan masyarakat pesisir, seperti memberikan akses yang lebih baik terhadap lapangan pekerjaan dan sumber daya ekonomi, dapat membantu memenuhi kebutuhan pada berbagai tingkat hierarki. Dengan demikian, pemahaman dan pemenuhan kebutuhan sesuai dengan konsep hierarki kebutuhan Maslow dapat membantu mengurangi insiden kejahatan terhadap kapal khususnya oleh masyarakat di wilayah pesisir.



Sumber : The American journal of psychology, 126(2), 155-177.

Saat ini, sebagian besar masyarakat pesisir terlibat dalam sektor tradisional khususnya perikanan sehingga manfaat yang mereka terima dari pengembangan dan keterlibatan dalam program-program perikanan dan derivatifnya mempengaruhi berbagai aspek kehidupan termasuk aspek kehidupan. Dalam implementasinya

<sup>73</sup> <https://ulasan.co/lanal-tbk-tangkap-4-pelaku-pencurian-di-perairan-opl-berikut-penadahnya/>

<sup>74</sup> <https://regional.kompas.com/read/2024/04/01/191833478/tni-al-tangkap-kelompok-pencuri-spesialis-kapal-kecepatan-rendah-di-selat?page=all>

kebijakan ekonomi biru memiliki korelasi dengan tingginya insiden ARAS. Korelasi ini terletak pada tiga aspek yaitu aspek ekonomi, aspek sosial budaya dan aspek keamanan.

- a. **Aspek Ekonomi.** Provinsi Kepulauan Riau (Kepri) memiliki kondisi ekonomi yang dinamis, didorong oleh beberapa sektor utama seperti industri, perdagangan, pariwisata, perikanan, serta minyak dan gas. Batam, sebagai pusat industri terbesar di Kepri, memiliki banyak zona industri yang memproduksi barang elektronik, manufaktur, dan galangan kapal. Batam juga menjadi pusat perdagangan bebas yang menarik banyak investasi asing dan domestik. Pariwisata merupakan sektor penting lainnya dengan destinasi populer seperti Bintan, Anambas, dan Natuna yang menawarkan resor pantai dan keindahan alam bawah laut, menarik wisatawan domestik dan internasional. Sektor perikanan juga signifikan, dengan banyak penduduk bergantung pada laut untuk mata pencaharian. Minyak dan gas, terutama di wilayah Anambas dan Natuna, memberikan kontribusi besar terhadap ekonomi lokal dan nasional. Namun, Kepri menghadapi tantangan seperti ketergantungan pada sektor tertentu, infrastruktur yang perlu pengembangan, dan masalah lingkungan akibat aktivitas industri.

**Grafik 3.1.**

Tingkat pertumbuhan PDRB prov. Kepulauan Riau 2016-2023



Upaya pemerintah untuk meningkatkan investasi, memperbaiki infrastruktur, dan mengembangkan sektor baru bertujuan untuk diversifikasi ekonomi dan memastikan keberlanjutan jangka panjang. Langkah yang diambil pemerintah menunjukkan keberhasilan yang tercermin dari statistik pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) yang terdapat pada tabel di bawah ini.

Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Pejabat Pengelola Informasi dan Dokumentasi (PPID) Provinsi Kepulauan Riau pada tahun 2021, jumlah penduduk usia kerja yang bukan angkatan kerja dan belum bekerja tercatat berjumlah 537.854 jiwa atau 26% dari total kelompok bukan angkatan kerja yang berjumlah 1.266.999<sup>75</sup>.

**Tabel 3.2.**  
Sebaran kelompok bukan angkatan kerja Prov. Kepri 2021

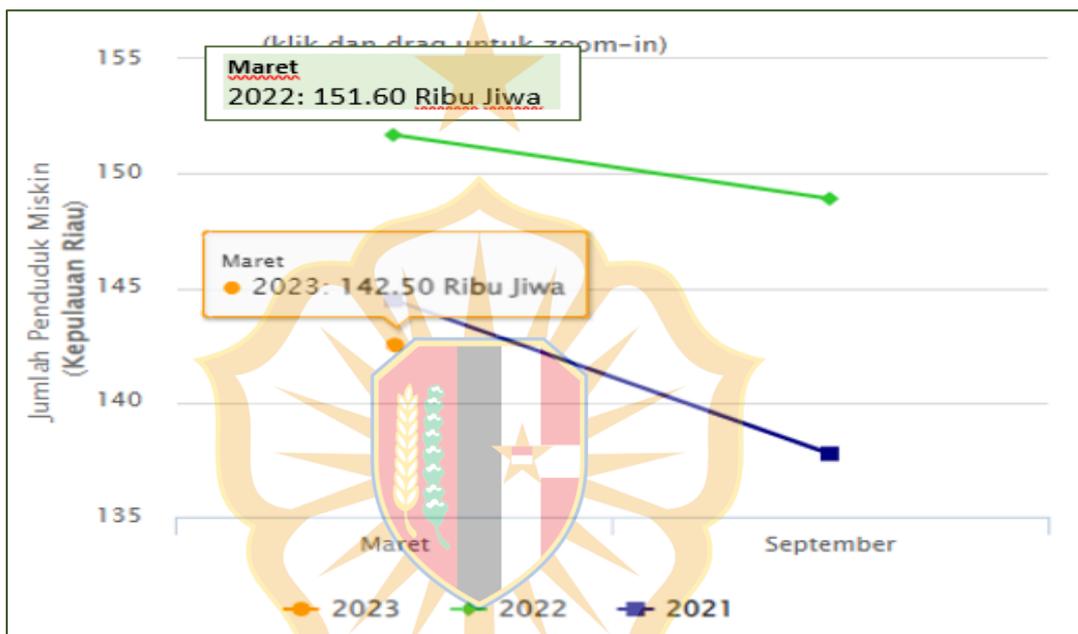
KODE WILAYAH	PEMERINTAHAN	BUKAN ANGKATAN KERJA					JUMLAH BUKAN ANGKATAN KERJA
		BELUM BEKERJA	MENGURUS RUMAH TANGGA	PELAJAR MAHASISWA	PENSIUNAN	LAINNYA	
1	2	3	4	5	6	7	8
01	BINTAN	42,947	37,148	29,386	774	15	110,270
02	KARIMUN	55,268	62,155	56,360	922	23	174,728
03	NATUNA	18,819	18,142	17,460	273	3	54,697
04	LINGGA	26,986	22,643	16,356	338	2	66,325
05	KEPULAUAN ANAMBAS	12,864	10,362	8,140	106	6	31,478
71	KOTA BATAM	326,599	173,142	183,215	991	39	683,986
72	KOTA TANJUNG PINANG	54,371	45,061	44,325	1,732	26	145,515
21	PROVINSI KEPULAUAN RIAU	537,854	368,653	355,242	5,136	114	1,266,999
	Prosentase (%)	26	18	17	0.25	0.01	62

Tingkat pengangguran yang tinggi sering dikaitkan dengan peningkatan tingkat kriminalitas. Ketika kebutuhan dasar seperti makanan, tempat tinggal, dan pakaian tidak terpenuhi, seseorang lebih mungkin untuk melakukan kejahatan karena keterpaksaan sebagai cara untuk memenuhi kebutuhan tersebut. Mereka terlibat dalam kegiatan kriminal karena mereka tidak memiliki sumber pendapatan yang sah. Hal yang sama terjadi dengan tingkat kemiskinan. Kemiskinan sering kali berbanding lurus dengan meningkatnya kejahatan seperti pencurian, perampokan, dan penjualan narkoba. Selain itu, lingkungan miskin sering kekurangan sumber daya untuk

<sup>75</sup> <https://ppid.kepriprov.go.id/>

pengecahan dan penegakan hukum yang efektif, yang selanjutnya dapat memperburuk tingkat kejahatan di daerah tersebut. Data statistik menunjukkan bahwa jumlah penduduk miskin di Provinsi Kepulauan Riau pada Maret 2022 berjumlah 151.680 jiwa, meningkat dari jumlah sebelumnya pada September 2021 yaitu 137.750 jiwa.

**Grafik 3.2.**  
Jumlah Penduduk Miskin di Prov. Kepulauan Riau (dlm ribu)



Dengan meningkatnya kesejahteraan ekonomi, masyarakat pesisir yang sebelumnya terlibat dalam kegiatan ilegal seperti perampokan bersenjata terhadap kapal akan beralih ke pekerjaan yang lebih stabil dan menjauhi kegiatan kriminal. Pengurangan kemiskinan ini dapat menurunkan insiden ARAS karena pelaku kejahatan maritim sering berasal dari latar belakang ekonomi yang kurang menguntungkan.

b. **Aspek Sosial Budaya.** Aspek sosial budaya mencakup cara hidup, nilai, norma, dan interaksi sosial yang ada dalam suatu komunitas. Dalam konteks kebijakan Ekonomi Biru, perubahan sosial budaya dapat mempengaruhi perilaku masyarakat pesisir dan keterlibatan mereka dalam kegiatan ilegal seperti perampokan bersenjata terhadap kapal (ARAS).

Pendalaman korelasi antara kebijakan ekonomi biru dan penanggulangan ARAS dapat dilihat pada elemen-elemen berikut ini:

1) Pemberdayaan Masyarakat Pesisir. Kebijakan Ekonomi Biru sering melibatkan pemberdayaan masyarakat pesisir melalui program pelatihan, peningkatan keterampilan, penyediaan modal dan penyediaan peluang ekonomi alternatif. Program seperti pengembangan nelayan pembudidaya rumput laut yang dicanangkan oleh Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Kepulauan Riau pada tahun 2021 memberikan harapan pengembangan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat pesisir<sup>76</sup>. Keberhasilan program pemberdayaan masyarakat pesisir berperan penting dalam menanggulangi kejahatan bersenjata terhadap kapal (ARAS). Dengan meningkatkan kesejahteraan ekonomi melalui pelatihan keterampilan dan pengembangan usaha kecil, masyarakat pesisir mendapat sumber pendapatan stabil dan mengurangi dorongan untuk terlibat dalam kejahatan. Selain itu, peningkatan kepedulian masyarakat terhadap keamanan lingkungan dalam wujud partisipasi dalam sistem keamanan lingkungan atau yang sejenisnya akan memperkuat deteksi dan pencegahan kejahatan di perairan karena semua kejahatan berawal dari daratan khususnya pesisir dan akan berakhir kembali di daratan. Penguatan struktur sosial dan kelembagaan lokal menciptakan lingkungan yang lebih aman, dengan lembaga masyarakat berkolaborasi dengan pemerintah untuk memantau aktivitas maritim. Alternatif pekerjaan yang disediakan melalui program ini mengalihkan potensi pelaku kejahatan ke kegiatan produktif dan legal. Dengan demikian, pemberdayaan masyarakat pesisir secara efektif mengurangi kejahatan bersenjata terhadap kapal.

2) Perubahan Nilai dan Norma Sosial. Kebijakan Ekonomi Biru juga mempromosikan praktik berkelanjutan dan bertanggung jawab terhadap lingkungan, yang dapat mengubah nilai dan norma sosial

---

<sup>76</sup> <https://kepriprov.go.id/berita/pemprov-kepri/dkp-kepri-terus-gesa-pembentukan-koperasi-nelayan-rumput-laut>

dalam masyarakat pesisir. Salah satu program unggulan ekonomi biru di bidang ini adalah Gerakan Nasional Bulan Cinta Laut atau yang disingkat dengan Gernas BCL<sup>77</sup>. Gernas BCL adalah program tahunan Kementerian Kelautan dan Perikanan untuk meningkatkan kesadaran masyarakat tentang kebersihan laut. Program ini berlangsung selama dua bulan, dari Mei hingga Juni, dengan berbagai kegiatan seperti pembersihan pantai, edukasi, lomba, dan penanaman mangrove. Tujuan Gernas BCL adalah mengurangi 70% sampah laut pada 2025, mewujudkan laut bersih dan sehat, meningkatkan kesadaran tentang bahaya sampah laut dan mendukung ekonomi biru KKP. Dengan mengadopsi nilai-nilai baru tentang kelestarian lingkungan dan tanggung jawab sosial, masyarakat dapat mulai melihat kegiatan ilegal seperti ARAS sebagai tindakan yang merugikan komunitas mereka sendiri. Norma sosial yang baru ini dapat mengucilkan atau mengecam individu yang terlibat dalam kejahatan maritim. Program-program Ekonomi Biru sering kali mencakup kampanye pendidikan dan kesadaran untuk mengajarkan pentingnya kelestarian laut dan potensi ekonomi dari pembangunan yang berkelanjutan.

3) Pengembangan Identitas dan Solidaritas Komunitas. Masyarakat pesisir di wilayah Kepulauan Riau yang memiliki potensi terafiliasi dengan kelompok pelaku kejahatan adalah komunitas nelayan dan pelaut. Hasil penelitian awal dengan beberapa narasumber penegak keamanan di wilayah Kepulauan Riau menunjukkan bahwa pelaku kejahatan terhadap kapal yang telah berhasil diidentifikasi menunjukkan bahwa sebagian besar pelaku memiliki pengalaman sebagai nelayan maupun pelaut. Sebagian lainnya dapat dikelompokkan sebagai wiraswasta dan pekerja serabutan atau buruh harian lepas. Kelompok ini, baik nelayan maupun pelaut adalah sasaran kegiatan beberapa program ekonomi biru yang disalurkan melalui komunitas. Salah satunya adalah

---

<sup>77</sup> <https://kepriprov.go.id/berita/pemprov-kepri/menteri-kkp-berharap-5-program-ekonomi-biru-terlaksana-di-kepri>

Himpunan Nelayan Seluruh Indonesia (HNSI) yang telah berdiri sejak 21 Mei 1973<sup>78</sup>. Identitas komunitas yang kuat dan solidaritas dapat mendorong masyarakat untuk melindungi satu sama lain dan menolak kejahatan yang merusak citra dan kesejahteraan komunitas mereka. Solidaritas ini dapat menjadi benteng sosial terhadap aktivitas ilegal seperti perampokan bersenjata.

**Tabel 3.3.**  
Statistik pekerjaan terpapar motif ARAS di Provinsi Kepri

KODE WILAYAH	PEMERINTAHAN	JENIS PEKERJAAN			
		WIRA SWASTA	BURUH HARIAN LEPAS	NELAYAN PRIKANAN	PELAUT
1	2	3	5	6	15
01	BINTAN	5,302	10,371	7,181	323
02	KARIMUN	11,546	25,867	11,248	871
03	NATUNA	5,585	802	6,234	26
04	LINGGA	6,025	4,679	10,813	94
05	KEPULAUAN ANAMBAS	2,435	543	4,572	29
71	KOTA BATAM	322,402	5,275	9,838	820
72	KOTA TANJUNG PINANG	12,868	10,653	1,962	959
<b>21</b>	<b>PROVINSI KEPULAUAN RIAU</b>	<b>366,163</b>	<b>58,190</b>	<b>51,848</b>	<b>3,122</b>
<b>Prosentase (%)</b>		<b>18</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>0.15</b>

Kebijakan Ekonomi Biru dapat mengubah peran sosial individu dalam masyarakat pesisir dengan memberikan mereka peran baru sebagai pelindung dan pengelola sumber daya laut. Perubahan peran ini dapat membuat masyarakat lebih bertanggung jawab dan proaktif dalam melaporkan serta mencegah kejahatan maritim. Individu yang sebelumnya mungkin terlibat dalam ARAS dapat beralih peran menjadi pelaku utama dalam konservasi dan pengelolaan sumber daya laut yang berkelanjutan. Kelompok pelaku kejahatan terhadap kapal, seperti perompak atau pembajak, memerlukan keahlian khusus dan biasanya terorganisir. Dengan mengoptimalkan peran sosial masyarakat, pemerintah atau pihak yang berwenang dapat melakukan pendekatan dan pembinaan secara khusus terhadap komunitas

<sup>78</sup> <https://titastory.id/hut-hnsi-ke-50-momentum-kebangkitan-nelayan-indonesia/>

profesi maupun adat yang rentan terhadap pola perekrutan kelompok ARAS.

c. **Aspek Keamanan.** Aspek keamanan dalam konteks tulisan ini mencakup semua kebijakan dan tindakan yang diambil dan memiliki pengaruh terhadap keamanan kapal, awak, muatan, selama melakukan aktivitas di Perairan Selat Malaka dan sekitarnya. Keamanan maritim yang efektif adalah kunci untuk menjaga stabilitas ekonomi dan politik di wilayah maritim yang strategis seperti Selat Malaka. Pemerintah melalui berbagai kementerian dan lembaga telah melakukan investasi dalam teknologi pengawasan, peningkatan sumber daya maritim dan pemberdayaan masyarakat pesisir yang akan berpengaruh pada meningkatnya aspek keamanan maritim.

Kementerian Kelautan dan Perikanan memiliki Sistem Pengawasan Terintegrasi Berbasis Teknologi Satelit (*Integrated Surveillance System* atau ISS) yang dapat membantu mengatasi ARAS melalui berbagai cara melalui kerjasama dengan aparat penegakan hukum lainnya. ISS menggunakan teknologi satelit untuk memantau pergerakan kapal secara *real-time* di wilayah perairan Indonesia<sup>79</sup>. Hal ini memungkinkan deteksi dini terhadap aktivitas mencurigakan yang bisa berujung pada ARAS. ISS memiliki mekanisme yang dapat mendeteksi kapal-kapal yang tidak mengaktifkan *Automatic Identification System* (AIS) yang mungkin berpotensi melakukan tindakan kriminal. AIS sistem otomatis yang digunakan di kapal-kapal dan stasiun pemantauan lalu lintas kapal untuk melacak dan mengidentifikasi kapal-kapal di laut<sup>80</sup>. AIS menyediakan informasi yang penting tentang kapal seperti nama kapal, nomor identifikasi (MMSI), posisi, kecepatan, arah, dan tujuan. Informasi ini sangat berguna untuk identifikasi dan pemantauan. Data yang diperoleh dari ISS dapat langsung dibagikan dengan aparat penegak hukum seperti TNI Angkatan Laut, Polisi Air, dan Badan Keamanan Laut (Bakamla). Informasi ini sangat berharga untuk tindakan pencegahan dan

<sup>79</sup> <https://nasional.sindonews.com/read/1335507/15/kementerian-kelautan-dan-perikanan-optimalikan-strategi-pengawasan-terintegrasi-berbasis-teknologi-1709780605>

<sup>80</sup> <https://www.antaraneews.com/berita/2094078/kkp-sebar-luaskan-penerapan-teknologi-ais-di-kapal-ikan>

penindakan. Berdasarkan informasi dari ISS, KKP dapat menjadi bagian dari operasi bersama dengan aparat penegak hukum untuk mengamankan kapal-kapal yang berpotensi menjadi korban atau pelaku ARAS. KKP melalui Dirjen PSDKP telah melaksanakan operasi bersama dengan unsur patroli TNI AL<sup>81</sup>, Kepolisian<sup>82</sup> dan merencanakan pelaksanaan patroli bersama dengan Bakamla<sup>83</sup> dan dengan negara tetangga seperti Australia<sup>84</sup>.

### Gambar 3.5

Pusat Kendali Maritim KKP



Kementerian Kelautan dan Perikanan juga telah membentuk Kepolisian Khusus Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (Polsus PWP3K). Polsus PWP3K adalah pejabat Pegawai Negeri Sipil (PNS) tertentu yang diberikan wewenang kepolisian khusus untuk melakukan pengawasan di bidang pengelolaan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil di Indonesia. Polsus PWP3K dibentuk berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 12 Tahun 2013 tentang Pengawasan Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil<sup>85</sup> dan berada di bawah Direktorat

<sup>81</sup> <https://nasional.kompas.com/read/2024/07/03/13184621/dinamika-laut-china-selatan-tni-al-gelar-operasi-kedepankan>

<sup>82</sup> <https://republika.co.id/berita/q7utcm349/bea-cukai-bersinergi-dengan-polairud-dan-kkp-awasi-laut-aceh>

<sup>83</sup> <https://nasional.kompas.com/read/2022/05/19/13191791/bakamla-dan-kkp-bakal-patroli-bersama-cegah-pencurian-ikan>

<sup>84</sup> <https://www.antaraneews.com/berita/2517937/kkp-patroli-bersama-dengan-australia-akan-tetap-dilaksanakan>

<sup>85</sup> <https://peraturan.bpk.go.id/Details/158255/permen-kkp-no-12permen-kp2013-tahun-2013>

Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan. Meskipun tujuan pembentukan Polsus PWP3K tidak berhubungan langsung dengan upaya pencegahan ARAS namun keberadaan Polsus PWP3K yang berhubungan langsung dengan masyarakat pesisir dan melakukan patroli rutin dan khusus di wilayah pesisir dapat menjadi mata dan telinga bagi aparat penegakan hukum lainnya yang memiliki wewenang seperti TNI Angkatan Laut, Kepolisian dan Bakamla. Komunikasi dan interaksi yang positif di lapangan antara petugas Polsus PWP3K dan masyarakat juga dapat mengurangi potensi dimulainya suatu kejahatan. Pada akhirnya, hal ini menciptakan jaringan informasi yang lebih luas dan meningkatkan deteksi dini terhadap potensi ARAS.

**Tabel 3.4.**  
Rekapitulasi kegiatan pilsus PWP3K TA.2023

No	Objek Pengawasan	Diperiksa	Patuh
1	Pemanfaatan pengelolaan ruang laut	93	35
2	Penangkapan/Pengambilan dan Pengembangbiakan Jenis Ikan yang Dilindungi dan/atau Termasuk dalam Appendiks CITES	31	17
3	Pengusahaan garam	7	4
4	Wisata tirta lainnya	17	5
Jumlah		148	61

Selanjutnya, setelah diuraikan korelasi kebijakan ekonomi biru terhadap insiden ARAS di Perairan Selat Malaka, maka dapat diidentifikasi dampak kebijakan ekonomi biru terhadap insiden ARAS. Ketika penerapan kebijakan ekonomi biru yang tidak tepat dan tidak optimal menyebabkan berbagai dampak negatif, termasuk peningkatan insiden ARAS di Perairan Selat Malaka. Dampak ini dapat dianalisa dari aspek politik, ekonomi, sosial budaya, dan keamanan.

a. **Aspek Politik**

- 1) Dalam Negeri. Ketidakmampuan pemerintah untuk mengatasi peningkatan insiden ARAS dapat menyebabkan penurunan

kepercayaan publik terhadap pemerintah. Hal ini dapat mengakibatkan penurunan legitimasi pemerintah di mata masyarakat. Kebijakan yang tidak efektif dapat menyebabkan ketegangan antara berbagai lembaga pemerintah yang bertanggung jawab atas keamanan maritim, seperti angkatan laut, polisi laut, dan kementerian terkait. Kurangnya koordinasi dan kerjasama dapat memperburuk situasi. Insiden ARAS yang meningkat dapat memaksa pemerintah untuk mengalihkan sumber daya dari program pembangunan ekonomi dan sosial lainnya untuk memperkuat keamanan maritim, yang dapat mempengaruhi kebijakan publik secara keseluruhan. Kelompok anti pemerintah dapat menggunakan peningkatan insiden ARAS sebagai alat politik untuk mengkritik pemerintahan yang berkuasa, yang dapat meningkatkan tekanan politik dalam negeri.

2) Luar Negeri. Peningkatan insiden ARAS dapat merusak reputasi negara di mata komunitas internasional. Negara-negara lain mungkin melihat ketidakmampuan untuk mengamankan perairannya sebagai tanda kelemahan, yang dapat mempengaruhi hubungan diplomatik. Negara-negara di sekitar Selat Malaka mungkin merasa perlu untuk meningkatkan kerjasama regional dalam mengatasi masalah keamanan maritim. Namun, kebijakan yang tidak optimal dapat menimbulkan ketegangan dan menghambat upaya kerjasama tersebut. Insiden ARAS yang meningkat dapat mempengaruhi peran dan pengaruh negara dalam organisasi internasional seperti ASEAN, IMO (*International Maritime Organization*), dan lainnya. Negara tersebut mungkin menghadapi tekanan untuk mengambil tindakan lebih tegas atau berisiko kehilangan pengaruhnya. Jika insiden ARAS terus meningkat dan pemerintah setempat dianggap tidak mampu mengatasinya, negara-negara besar yang memiliki kepentingan terhadap keamanan di Perairan Selat Malaka mungkin merasa perlu untuk campur tangan, baik melalui bantuan teknis, militer, atau bahkan intervensi langsung, yang dapat mempengaruhi kedaulatan nasional.

b. **Aspek Ekonomi.** Kebijakan ekonomi biru yang tidak efektif dapat mengurangi kepercayaan para pelaku industri maritim, seperti perusahaan pelayaran dan asuransi. Ini dapat menyebabkan penurunan investasi dan peningkatan biaya operasional akibat premi asuransi yang lebih tinggi karena risiko keamanan yang meningkat. Insiden ARAS dapat menyebabkan kerugian finansial langsung, termasuk pencurian barang, kerusakan kapal, dan biaya tebusan. Selain itu, ada biaya tidak langsung seperti keterlambatan pengiriman dan penurunan reputasi perusahaan yang terlibat. Meningkatnya insiden ARAS dapat mengurangi volume perdagangan melalui Selat Malaka, yang merupakan salah satu jalur pelayaran tersibuk di dunia. Penurunan aktivitas perdagangan ini dapat berdampak negatif pada ekonomi negara-negara di sekitar Selat Malaka.

c. **Aspek Sosial Budaya.** Peningkatan insiden ARAS dapat menciptakan ketidakstabilan sosial di daerah pesisir dan pulau-pulau kecil. Masyarakat lokal mungkin terlibat dalam aktivitas ilegal akibat kurangnya kesempatan ekonomi yang sah. Ketidakamanan di laut dapat memaksa masyarakat pesisir untuk bermigrasi ke daerah yang lebih aman, yang dapat mengakibatkan dislokasi sosial dan hilangnya budaya lokal yang erat kaitannya dengan kehidupan laut. Kebijakan ekonomi biru yang tidak efektif dapat menurunkan kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah dan lembaga penegak hukum. Hal ini dapat menghambat kerjasama antara masyarakat dan pemerintah dalam menjaga keamanan perairan.

d. **Aspek Keamanan.** Ketidakmampuan untuk mengimplementasikan kebijakan ekonomi biru yang efektif dapat memperburuk kondisi keamanan di perairan, memicu peningkatan aktivitas kriminal seperti pembajakan dan perampokan bersenjata. Kebijakan yang tidak optimal mungkin tidak menyediakan sumber daya yang memadai untuk patroli dan pengawasan laut. Hal ini memungkinkan pelaku kejahatan untuk beroperasi dengan lebih leluasa. Peningkatan insiden ARAS dapat menimbulkan ketegangan antara negara-negara di sekitar Selat Malaka. Konflik kepentingan dan kurangnya kerjasama dalam menangani masalah keamanan maritim dapat mengancam stabilitas regional.

## 15. Strategi Optimalisasi Implementasi Kebijakan Ekonomi Biru Guna Meminimalisir Kejahatan Bersenjata Terhadap Kapal di Perairan Selat Malaka

### a. Analisis Teori Kebijakan Publik.

#### 1) Formulasi Kebijakan

a) Identifikasi Masalah dan Tujuan. Menetapkan ARAS sebagai ancaman utama yang perlu diatasi untuk menjaga stabilitas ekonomi dan keamanan maritim di Selat Malaka. Kebijakan Ekonomi Biru harus mencakup langkah-langkah pencegahan dan penanggulangan ARAS, selain fokus pada pengembangan ekonomi maritim yang berkelanjutan.

b) Kolaborasi dengan Pemangku Kepentingan. Melibatkan berbagai pemangku kepentingan, termasuk pemerintah, angkatan laut, industri maritim, organisasi internasional, dan komunitas lokal, dalam proses perumusan kebijakan. Hal ini penting untuk memastikan bahwa kebijakan yang dihasilkan komprehensif dan mencakup berbagai aspek keamanan dan kesejahteraan ekonomi.

c) Berbasis Data dan Penelitian. Kebijakan harus didasarkan pada data yang akurat dan penelitian yang komprehensif mengenai insiden ARAS di Selat Malaka, termasuk analisis pola, lokasi rawan, dan metode yang digunakan oleh para pelaku kejahatan. Ini akan membantu dalam merancang intervensi yang lebih efektif dan tepat sasaran.

#### 2) Implementasi Kebijakan

a) Penguatan Kapasitas Patroli dan Pengawasan. Meningkatkan frekuensi dan jangkauan patroli maritim di wilayah rawan ARAS. Teknologi canggih seperti sistem radar, drone, dan pemantauan satelit dapat digunakan untuk meningkatkan pengawasan.

b) Peningkatan Kerja Sama Regional. Mengoptimalkan kerjasama antara negara-negara di sekitar Selat Malaka untuk mengkoordinasikan upaya penegakan hukum dan berbagi informasi intelijen terkait aktivitas ARAS.

c) Pemberdayaan Komunitas Lokal. Melibatkan masyarakat pesisir dalam inisiatif keamanan dengan memberikan pendidikan tentang pentingnya keamanan maritim dan cara-cara melaporkan aktivitas mencurigakan.

### 3) Evaluasi dan Penyesuaian

a) Pemantauan dan Evaluasi Berkelanjutan. Melakukan evaluasi berkala terhadap efektivitas kebijakan Ekonomi Biru dalam mengurangi insiden ARAS. Indikator keberhasilan harus mencakup penurunan jumlah kasus ARAS, peningkatan keamanan maritim, dan pertumbuhan ekonomi di sektor kelautan.

b) Penyesuaian Kebijakan. Berdasarkan hasil evaluasi, kebijakan dapat disesuaikan untuk menanggapi tantangan baru atau kekurangan yang ditemukan selama implementasi. Fleksibilitas dalam kebijakan memungkinkan adaptasi terhadap perubahan situasi di lapangan.

b. **Analisis Strategi SWOT.** Analisis strategi dilakukan dengan melakukan analisis secara mendalam terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi yang meliputi faktor internal untuk mengetahui kekuatan (*Strengths*) dan kelemahan (*Weaknesses*) serta faktor eksternal untuk mengetahui peluang (*Opportunities*) dan ancaman (*Threats*) yang diperoleh dari kondisi saat ini.

#### 1) **Faktor Internal**

a) Kekuatan (*Strengths*)

(1) Program Pengembangan Kampung Nelayan Modern.

(2) Kemampuan SDM Sektor Kelautan Perikanan Dalam Inovasi Penguatan Ekonomi Biru

(3) Meningkatnya Anggaran KKP untuk Mendukung Kebijakan Ekonomi Biru.

(4) Tersedianya Sistem Pengawasan Keamanan Maritim.

(5) Sistem Metode Pembinaan Potensi Masyarakat Maritim.

b) Kelemahan (*Weakness*)

(1) Terbatasnya infrastruktur pendukung kebijakan ekonomi biru

(2) Penegakan IUU Fishing masih lemah

(3) Kurangnya komitmen antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah

(4) Kurangnya kolaborasi dengan pihak swasta dalam membangun Ekonomi Biru

(5) Belum efektifnya aplikasi perijinan *One Single Submission* (OSS) Sektor Perikanan.

2) **Faktor Eksternal**

a) Peluang (*Opportunities*)

(1) Omnibus law Keamanan Laut Nasional

(2) Potensi Sumber daya Kelautan dan Perikanan Indonesia

(3) Minat investor pada proyek berkelanjutan meningkat

(4) Kemajuan teknologi pemantauan dan pengelolaan

(5) Adanya dukungan internasional

b) Ancaman (*Threats*)

- (1) Terjadinya perubahan iklim
- (2) Eksploitasi sumber daya alam yg berlebihan
- (3) Adanya polusi laut
- (4) Penangkapan ikan yang berlebihan
- (5) Kurangnya kesadaran dan partisipasi masyarakat lokal terhadap kebijakan ekonomi biru.

c. **Formulasi Strategi**

1) ***Internal Factors Analysis Summary (EFAS)***

Faktor yang berpengaruh dalam optimalisasi implementasi kebijakan ekonomi biru guna meminimalisir ARAS di Perairan Selat Malaka secara internal diidentifikasi dimana masing-masing memiliki kontribusi pada terjadinya kekuatan maupun kelemahan dapat dijelaskan dalam Tabel 3.6 di bawah.

Mengacu dari tabel tersebut, langkah pertama dalam merformulasikan strategi menggunakan metode/analisis IFAS adalah menentukan nilai bobot yang diperoleh dari pola perbandingan berpasangan setiap faktor dengan menggunakan analisa *Analysis Hierarchy Process (AHP)*. Langkah berikutnya menentukan peringkat dengan ketentuan untuk faktor Kekuatan dengan rating 6-9, sedangkan untuk Kelemahan dengan rating 2-5. Selanjutnya menghitung skor bobot yang diperoleh dari bobot dikalikan dengan rating (peringkat). Tabel AHP IFAS dapat dilihat pada Lampiran 2.

Total skor bobot sebesar 5,093 hasil analisis IFAS ini akan menentukan nilai dari kekuatan dan kelemahan Optimalisasi Implementasi Kebijakan Ekonomi Biru Guna Meminimalisir ARAS di Perairan Selat Malaka.

**Tabel 3.5.**  
*Internal Factor Analysis Summary (IFAS)*

No.	Faktor Internal	Bobot	Pering-Kat	Skor Bobot
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>1</b>	<b>Kekuatan</b>			
a.	Program Pengembangan Kampung Nelayan Modern	0.091	8	0.728
b.	Kemampuan SDM Sektor Kelautan Perikanan Dalam Penguatan Ekonomi Biru	<b>0.108</b>	6	0.648
c.	Tersedianya Anggaran KKP Dalam Mendorong Ekonomi Biru	0.095	6	0.570
d.	Tersedianya Sistem Pengawasan Keamanan Maritim	<b>0.114</b>	8	0.912
e.	Sistem Metode Pembinaan Potensi Masyarakat Maritim	0.092	7	0.644
	<b>Jumlah</b>	<b>0.50</b>		<b>3.502</b>
	<b>Kelemahan</b>			
a.	Terbatasnya infrastruktur pendukung kebijakan ekonomi biru	0.088	4	0.352
b.	Penegakan IUU Fishing masih lemah	0.098	3	0.294
c.	Kurangnya komitmen antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah	<b>0.112</b>	3	0.336
d.	Belum terjalinya kolaborasi dengan pihak swasta dalam membangun Ekonomi Biru	<b>0.119</b>	3	0.357
e.	Belum efektifnya perijinan OSS Sektor Perikanan	<b>0.084</b>	3	0.252
	<b>Jumlah</b>	<b>0.50</b>		<b>1.591</b>
	<b>Total</b>	<b>1.00</b>		<b>5.093</b>

2) **External Factors Analysis Summary (EFAS)**

Faktor yang berpengaruh dalam optimalisasi implementasi kebijakan ekonomi biru guna meminimalisir ARAS di Perairan Selat Malaka secara eksternal diidentifikasi dimana masing-masing memiliki kontribusi pada terjadinya peluang maupun ancaman dapat dijelaskan dalam tabel sebagai berikut:

**Tabel 3.6.**  
*Eksternal Factor Analysis Summary (EFAS)*

No.	Faktor Eksternal	Bobot	Pering Kat	Skor Bobot
1	2	3	4	5
<b>1</b>	<b>Peluang</b>			
a.	Omnibus law Keamanan Laut Nasional	0.089	6	0,534
b.	Potensi Sumber daya Kelautan dan Perikanan Indonesia	<b>0.108</b>	8	0.864
c.	Minat investor pada proyek berkelanjutan meningkat	<b>0.100</b>	8	0.800
d.	Kemajuan teknologi pemantauan dan pengelolaan	<b>0.106</b>	7	0.742
e.	Adanya Dukungan Internasional	0.097	6	0.582
	<b>Jumlah</b>	<b>0.50</b>		<b>3.522</b>
<b>2</b>	<b>Ancaman</b>			
a.	Terjadinya perubahan iklim	0.074	3	0.222
b.	Eksplorasi sumber daya alam yg berlebihan	<b>0.154</b>	4	0.600
c.	Adanya polusi laut	0.080	4	0.320
d.	Penangkapan ikan yang berlebihan	0.091	3	0.273
e.	Kurangnya kesadaran dan partisipasi masyarakat local	<b>0.104</b>	2	0.208
	<b>Jumlah</b>	<b>0.50</b>		<b>1.623</b>
	<b>Total</b>	<b>1.00</b>		<b>5.145</b>

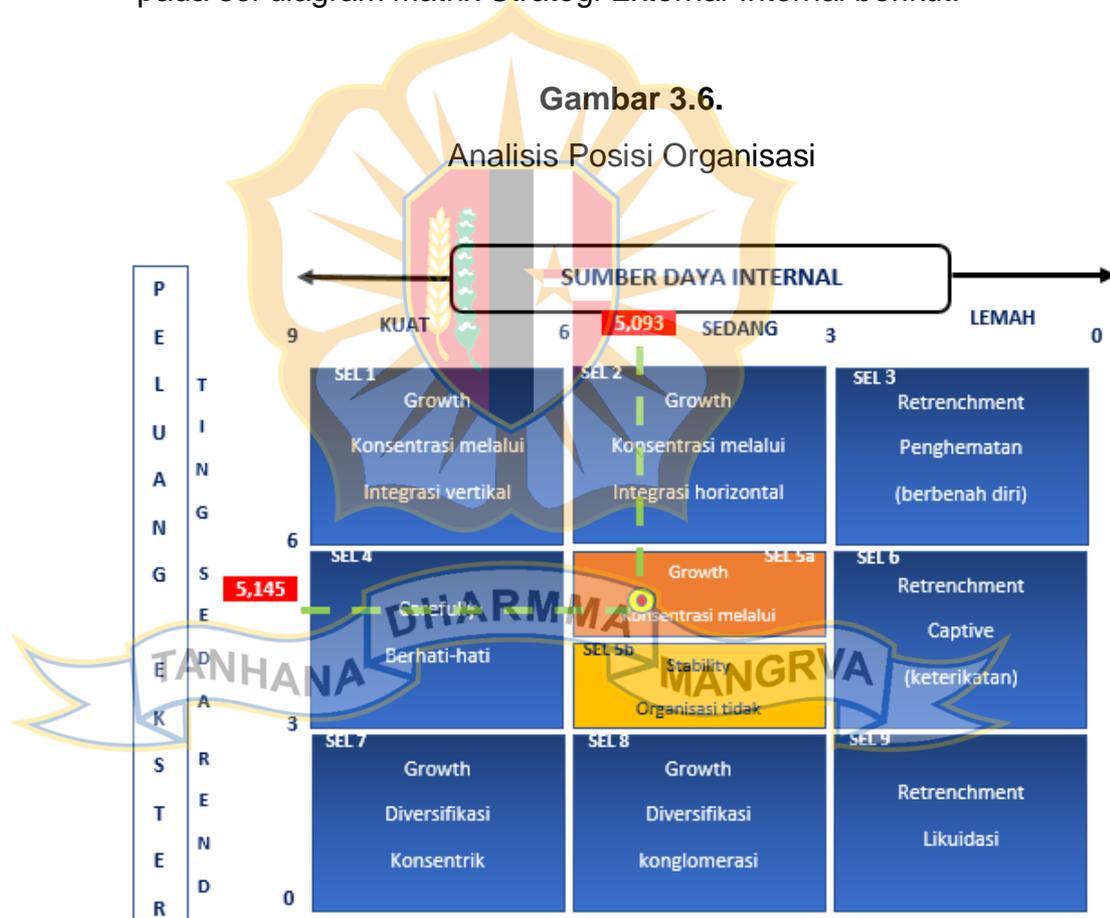
Merujuk data pada tabel di atas, langkah-langkah yang dikaukan dalam melakukan analisis EFAS, sama dengan analisis pada IFAS. Langkah pertama adalah menentukan nilai bobot yang diperoleh dari pola perbandingan berpasangan setiap faktor dengan menggunakan analisa AHP. Langkah berikutnya menentukan peringkat dengan ketentuan untuk faktor Peluang dengan rating 6-9, sedangkan untuk Ancaman dengan rating 2-5. Selanjutnya menghitung skor bobot yang diperoleh dari bobot dikalikan dengan rating (peringkat). Tabel AHP EFAS dapat dilihat pada Lampiran 3.

Total skor bobot sebesar 5,145 hasil analisis EFAS ini akan menentukan nilai dari Peluang dan Ancaman Optimalisasi Implementasi Kebijakan Ekonomi Biru Guna Meminimalisir ARAS di Perairan Selat Malaka. Selanjutnya total skor bobot hasil analisis

EFAS dimasukkan ke dalam Analisis Strategi dan Posisi Organisasi bersama hasil analisis IFAS.

### 3) Analisis Posisi Organisasi

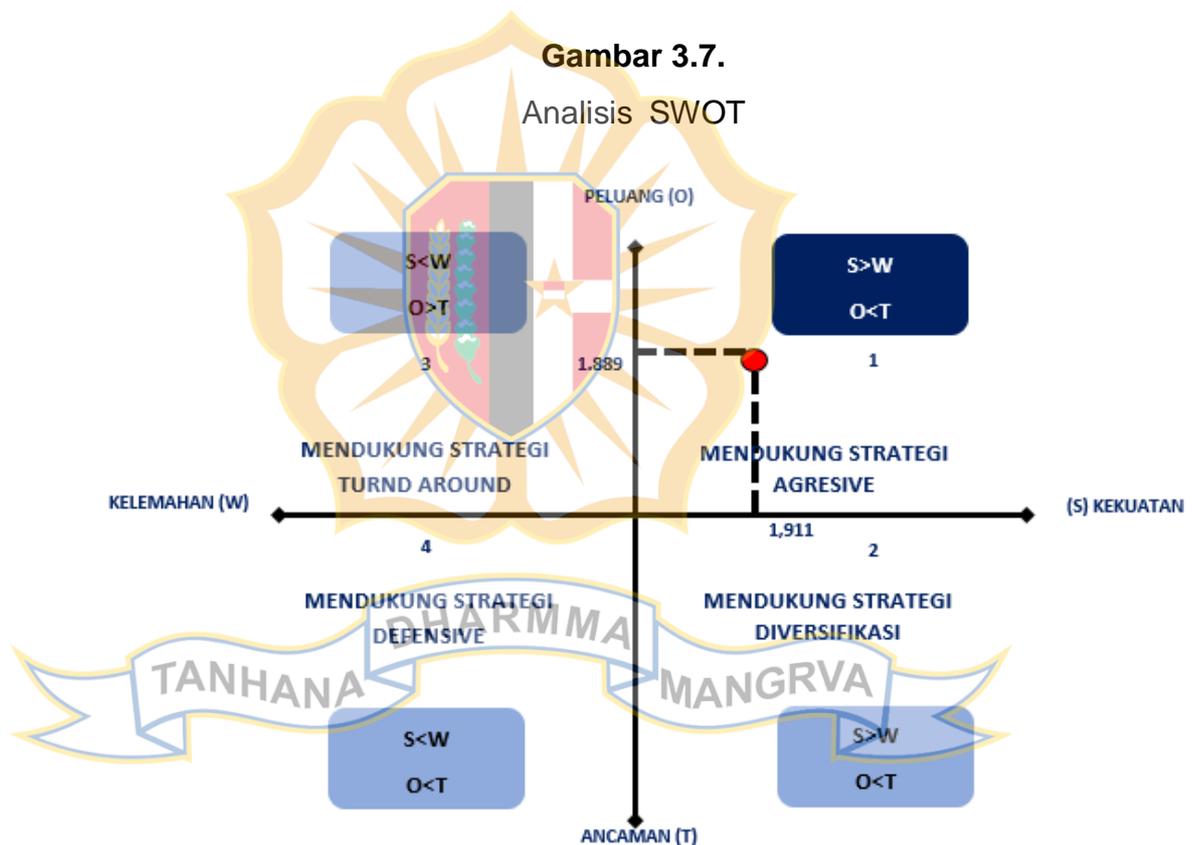
Mengacu pada total nilai Skor Bobot dari hasil perkalian bobot dan rating faktor internal dan eksternal, yakni **5,093** dan **5,145**, maka berdasarkan Matriks Internal-Eksternal (EIM), strategi dalam optimalisasi implementasi kebijakan ekonomi biru guna meminimalisir ARAS di Perairan Selat Malaka, berada pada tingkat *Growth* (Konsentrasi melalui Integrasi Horizontal) sebagaimana ditunjukkan pada sel diagram Matrix Strategi External-Internal berikut:



Dari matriks posisi organisasi tersebut dapat terlihat bahwa posisi organisasi berada pada **Sel 5a**, dalam arti bahwa optimalisasi implementasi kebijakan ekonomi biru guna meminimalisir ARAS di

Perairan Selat Malaka, dapat dilakukan melalui langkah-langkah implementasi program dan kebijakan terkait.

Berdasarkan hasil analisis IFAS, total skor kekuatan 3,502 dan total skor kelemahan 1,591. Selanjutnya total skor kekuatan dikurangi total skor kelemahan adalah  $3,502 - 1,591 = 1,911$ . Adapun berdasarkan hasil analisis EFAS, total skor peluang 3,522 dan total skor ancaman 1,623. Sehingga total skor peluang dikurangi total skor kendala adalah  $3,522 - 1,623 = 1,889$ . Bila angka-angka hasil analisis IFAS dan EFAS tersebut diproyeksikan dalam diagram cartesius akan dihasilkan gambar diagram Matriks Analisis SWOT sbb:



Berdasarkan hitungan matriks analisis SWOT di atas, didapatkan bahwa posisi strategi ada pada Kuadran I, hal ini menunjukkan situasi yang menguntungkan karena organisasi memiliki peluang dan kekuatan yang dapat dimanfaatkan (kekuatan > kelemahan dan peluang > ancaman). Strategi yang diterapkan dalam kondisi ini adalah mendukung strategi agresif.

4) **Strategi.** Strategi adalah rencana atau metode yang dirancang untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan dan misi yang telah dirumuskan sebelumnya. Ini melibatkan penentuan arah dan alokasi sumber daya untuk mencapai hasil yang diinginkan dengan mempertimbangkan lingkungan internal dan eksternal organisasi. Strategi dipilih dari hasil analisis IFAS dan EFAS dimana faktor yang memiliki nilai bobot lebih dari 1 terpilih menjadi strategi. Pola umum strategi (*generic strategy*) sesuai dengan hasil Analisis Posisi Strategis mendukung yang strategi agresif, yaitu strategi:

- a) Pengawasan dan pengendalian eksploitasi sumber daya alam yang berlebihan
- b) Penguatan kolaborasi Pemerintah dengan pihak swasta dalam membangun Ekonomi Biru
- c) Penguatan Sistem Pengawasan Keamanan Maritim
- d) Penguatan komitmen antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah
- e) Pengelolaan potensi sumber daya kelautan dan perikanan Indonesia
- f) Peningkatan kemampuan SDM Sektor Kelautan Perikanan Dalam Inovasi Penguatan Ekonomi Biru
- g) Pemenuhan teknologi pemantauan dan pengelolaan
- h) Peningkatan kesadaran dan partisipasi masyarakat lokal
- i) Peningkatan minat investor pada proyek berkelanjutan
- j) Penguatan Sistem OSS Sektor Perikanan

d. **Implementasi Strategi**

1) ***Strategic Factors Analysis Summary (SFAS).***

SFAS merupakan analisis gabungan antara faktor eksternal dan internal untuk menetapkan faktor-faktor apa saja yang harus menjadi perhatian utama dalam penetapan percepatan implementasi

strategi jangka pendek, jangka sedang atau jangka panjang dalam optimalisasi implementasi kebijakan ekonomi biru guna meminimalisir ARAS di Perairan Selat Malaka, sebagaimana digambarkan pada matriks berikut ini:

**Tabel 3.7.**  
SFAS (*Strategic Factor Analysis Summary*)

NO	FAKTOR STRATEGIK KUNCI	BOBOT	RATING	SKOR	JANGKA WAKTU		
					JPD	JSD	JPJ
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Pengawasan dan pngendalian eksploitasi SDA yg berlebihan	0.114	4	0.456		-	-
2.	Penguatan kolaborasi dengan pihak swasta dalam membangun Ekonomi Biru	0.102	3	0,306		-	-
3.	Penguatan Sistem Pengawasan Kam Maritim	0.136	8	<b>1,088</b>			
4.	Penguatan komitmen antara Pempus dab Pemda	0.131	3	0,393		-	-
5.	Pengelolaan Potensi Sumber daya Kelautan dan Perikanan Indonesia	0.116	8	0.928			
6.	Peningkatan kemampuan SDM Sektor Kelautan Perikanan dalam Inovasi Penguatan Ekonomi Biru	0.080	6	0.48			-
7.	Pemenuhan teknologi pemantauan dan pengelolaan	0.081	7	0.567			-
8.	Peningkatan kesadaran dan partisipasi masyarakat lokal	0.079	2	<b>0.158</b>		-	-
9.	Peningkatan minat investor pada proyek berkelanjutan	0.065	8	0.52			-
10.	Pengefektifan sistim perijinan OSS Sektor Perikanan	0.097	3	0.291		-	-

Dalam menentukan pentahapan strategi adalah dari skor bobot tertinggi (1,088) dikurangi dengan skor bobot terendah (0,158) kemudian hasil selisih di bagi 3;  $(1,088 - 0,158) : 3 = 0,310$  yang dijadikan dasar perhitungan jangka waktu:

- a) Jangka Pendek, untuk menentukan jangka pendek adalah nilai median 0,310 ditambahkan skor nilai terendah  $(0,310 + 0,158 = 0,468)$  berarti nilai strategi jangka pendek adalah nilai dari  $0,158 - 0,468$  (ditandai dengan warna merah pada table)
- b) Jangka Panjang, untuk menentukan nilai jangka panjang ditentukan dengan nilai median (0,310) dikurangi nilai batas akhir skor nilai tertinggi (1,088) diperoleh hasil 0,778 yang berarti rentang nilai skor yang berada antara nilai  $0,788 - 1,088$  (ditandai dengan warna hijau pada tabel).
- c) Jangka Sedang, dihitung di antara skor batas atas jangka pendek (0,468) dan skor batas bawah Jangka Panjang (0,788) sehingga rentang skor  $0,478 - 0,778$  adalah strategi jangka sedang (ditandai warna kuning pada tabel).

## 2) Strategi Jangka Pendek (0-1 Tahun)

- a) Pengawasan dan pengendalian eksploitasi sumber daya alam yang berlebihan. Adapun rumusan upaya yang dilakukan antara lain:

- (1) Melakukan patroli laut secara rutin dan insidental untuk memantau dan mengawasi kegiatan eksploitasi SDA yang mencurigakan.
- (2) Memanfaatkan teknologi seperti drone, satelit, dan radar untuk meningkatkan efektivitas pemantauan dan deteksi dini terhadap aktivitas ilegal di kawasan konservasi.

(3) Memberikan pelatihan khusus kepada penegak hukum mengenai peraturan konservasi laut dan teknik penegakan hukum di wilayah laut.

(4) Menerapkan sanksi yang tegas dan efektif bagi pelanggar peraturan konservasi untuk memberikan efek jera dan memastikan kepatuhan.

b) Penguatan kolaborasi Pemerintah dengan pihak swasta dalam membangun Ekonomi Biru. Adapun rumusan upaya yang dilakukan antara lain:

(1) Mendorong kolaborasi antara pemerintah dan swasta untuk mengembangkan inovasi dan solusi praktis bagi sektor budidaya perikanan.

(2) Mengembangkan skema pembiayaan yang mendukung usaha kecil dan menengah (UKM) di wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil, seperti kredit mikro, subsidi, dan asuransi usaha.

(3) Mengembangkan sistem informasi dan data yang akurat dan terkini mengenai kondisi ekonomi, sosial, dan lingkungan di wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil guna mendukung kemudahan investasi sektor swasta.

c) Penguatan komitmen antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah. Adapun rumusan upaya yang dilakukan antara lain:

(1) Mengembangkan kerangka regulasi yang jelas dan mendukung untuk kegiatan budidaya, pengawasan yang efektif, dan insentif yang tepat.

(2) Meningkatkan koordinasi Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dalam memperkuat pengelolaan budidaya yang berkelanjutan.

(3) Perumusan *roadmap* pembangunan ekonomi biru sebagai acuan program pemerintah pusat dan pemerintah daerah.

(4) Melakukan pendekatan sektoral (perikanan, keamanan, lingkungan hidup, pariwisata) dalam pembuatan kebijakan untuk sinkronisasi peraturan yang akan dibuat.

d) Peningkatan kesadaran dan partisipasi masyarakat lokal. Adapun rumusan upaya yang dilakukan antara lain:

(1) Menerapkan sistem pelaporan yang mudah dan cepat bagi masyarakat untuk melaporkan aktivitas ilegal atau kejadian yang mengancam keamanan di kawasan konservasi.

(2) Melibatkan masyarakat lokal dalam pengawasan dan pelaporan kegiatan ilegal melalui pembentukan kelompok pengawas masyarakat (*community-based surveillance groups*).

(3) Mengadakan kampanye untuk meningkatkan kesadaran tentang dampak negatif kegiatan ilegal dan potensi aktivitas kriminal lainnya di wilayah konservasi kepada masyarakat dan komunitas lokal.

e) Penguatan Sistem *One Single Submission* Sektor Perikanan. Adapun rumusan upaya yang dilakukan antara lain:

(1) Mengembangkan kerangka regulasi guna mendukung kemudahan perizinan sektor perikanan.

(2) Meningkatkan infrastruktur teknologi untuk mendukung akses ke sistem OSS.

(3) Sosialisasi OSS secara masif untuk memudahkan masyarakat / pelaku usaha dalam memanfaatkan pelayanan perijinan online.

(4) Pembentukan desk layanan atau *call center* perijinan usaha perikanan untuk pelaku usaha yang memerlukan bantuan dalam mengoperasikan OSS.

### 3) Strategi Jangka Sedang (0-3 Tahun)

a) Peningkatan kemampuan SDM Sektor Kelautan Perikanan Dalam Inovasi Penguatan Ekonomi Biru. Adapun rumusan upaya yang dilakukan antara lain:

(1) Pelatihan SDM Kelautan dan Perikanan untuk meningkatkan kemampuan promosi, sertifikasi produk, dan pengembangan rantai nilai yang efisien dalam penguatan ekonomi biru.

(2) Riset dan pengembangan untuk menemukan teknologi dan metode budidaya baru yang lebih efisien dan berkelanjutan.

(3) Pembekalan ilmu dan teknologi pengelolaan perikanan untuk meningkatkan kemampuan SDM.

b) Pemenuhan teknologi pemantauan dan pengelolaan. Adapun rumusan upaya yang dilakukan antara lain:

(1) Membangun pos-pos keamanan laut di sekitar kawasan konservasi untuk memfasilitasi pengawasan dan respon cepat terhadap ancaman.

(2) Menyediakan peralatan dan fasilitas yang memadai bagi penegak hukum dan patroli laut, termasuk kapal patroli, alat komunikasi, dan perangkat navigasi.

(3) Pemanfaatan teknologi *maritime surveillance*.

c) Peningkatan minat investor pada proyek berkelanjutan. Adapun rumusan upaya yang dilakukan antara lain:

(1) Menciptakan skema pembiayaan khusus untuk pelaku budidaya, seperti kredit lunak, subsidi, dan

asuransi usaha, untuk membantu mereka mengatasi kendala modal dan risiko usaha.

(2) Bekerjasama dengan lembaga keuangan untuk menyediakan produk keuangan yang sesuai dengan kebutuhan pelaku budidaya, serta memberikan edukasi keuangan untuk meningkatkan literasi keuangan.

(3) Meningkatkan akses pasar bagi produk budidaya melalui promosi, sertifikasi produk, dan pengembangan rantai nilai yang efisien.

(4) Mendorong pelaku budidaya untuk mengikuti program sertifikasi dan standar keberlanjutan, seperti sertifikasi organik atau eco-label, yang dapat meningkatkan daya saing produk di pasar.

4) **Strategi Jangka Panjang (0-5 Tahun)**

a) Penguatan Sistem Pengawasan Keamanan Maritim. Adapun rumusan upaya yang dilakukan antara lain:

(1) Meningkatkan koordinasi antara berbagai instansi terkait seperti TNI AL, kepolisian, dan lembaga konservasi untuk memperkuat pengawasan dan penegakan hukum.

(2) Mengaktifkan pusat komando terpadu untuk pengelolaan informasi dan koordinasi tindakan cepat terhadap ancaman keamanan di kawasan konservasi.

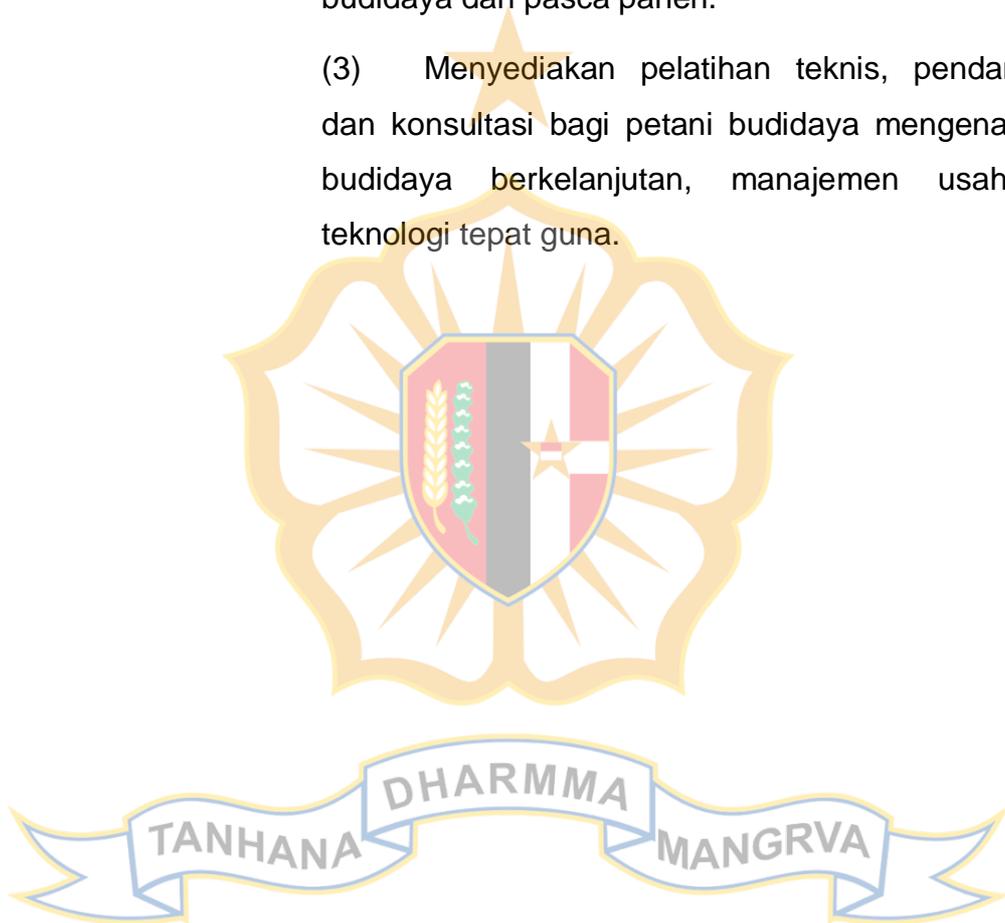
(3) Melakukan patroli bersama dengan negara-negara tetangga untuk mengawasi perairan yang berbatasan dan mencegah kegiatan ilegal lintas batas.

b) Pengelolaan potensi sumber daya kelautan dan perikanan Indonesia. Adapun rumusan upaya yang dilakukan antara lain:

(1) Mengembangkan dan mengadopsi teknologi budidaya yang efisien dan ramah lingkungan untuk meningkatkan hasil produksi serta mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan.

(2) Meningkatkan infrastruktur dasar seperti akses jalan, pelabuhan, fasilitas penyimpanan dingin, dan instalasi pengolahan air untuk mendukung kegiatan budidaya dan pasca panen.

(3) Menyediakan pelatihan teknis, pendampingan dan konsultasi bagi petani budidaya mengenai praktik budidaya berkelanjutan, manajemen usaha, dan teknologi tepat guna.



## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **16. Simpulan**

Berdasarkan pada beberapa uraian pembahasan optimalisasi penerapan kebijakan ekonomi biru guna meminimalisir kejahatan bersenjata terhadap kapal di Perairan Selat Malaka yang telah di deskripsikan pada Bab sebelumnya, maka dapat di simpulkan beberapa hal sebagai berikut :

- a. Penerapan kebijakan ekonomi biru yang dilaksanakan pemerintah masih menghadapi beberapa kendala dengan belum optimalnya perluasan kawasan konservasi laut, belum optimalnya program pengembangan perikanan budidaya laut, pesisir, dan darat yang berkelanjutan serta belum optimalnya pengawasan dan pengendalian kawasan Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil. Implementasi kebijakan ekonomi biru memerlukan komitmen jangka panjang serta kolaborasi antara pemerintah, sektor swasta, dan masyarakat sipil. Dengan mengatasi kendala-kendala yang ada, diharapkan kebijakan ini dapat memberikan dampak positif yang signifikan bagi kesejahteraan ekonomi dan lingkungan.
- b. Dampak Kebijakan Ekonomi Biru Terhadap Insiden ARAS di Perairan Selat Malaka, dimana penerapan kebijakan ekonomi biru yang tidak tepat dan tidak optimal menyebabkan berbagai dampak negatif, termasuk peningkatan insiden ARAS di Perairan Selat Malaka, baik dari segi politik, ekonomi, sosial, teknologi, lingkungan dan aspek hukum. Oleh karena itu, optimalisasi penerapan kebijakan ekonomi biru di Perairan Selat Malaka menunjukkan potensi besar untuk mengurangi kejahatan bersenjata terhadap kapal. Dengan mengintegrasikan aspek ekonomi, sosial budaya dan keamanan, kebijakan ini tidak hanya meningkatkan keamanan maritim, tetapi juga berkontribusi pada pembangunan berkelanjutan di kawasan ini. Implementasi yang efektif memerlukan komitmen dan kerjasama semua pihak terkait, baik di tingkat nasional maupun internasional.

c. Strategi Optimalisasi Implementasi Kebijakan Ekonomi Biru Guna Meminimalisir ARAS di Perairan Selat Malaka, dilakukan melalui strategi pengawasan dan pengendalian eksploitasi sumber daya alam yang berlebihan, penguatan kolaborasi Pemerintah dengan pihak swasta dalam membangun Ekonomi Biru, penguatan Sistem Pengawasan Keamanan Maritim, penguatan komitmen antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, Pengelolaan potensi sumber daya kelautan dan perikanan Indonesia, Peningkatan kemampuan SDM Sektor Kelautan Perikanan Dalam Inovasi Penguatan Ekonomi Biru, Pemenuhan teknologi pemantauan dan pengelolaan, Peningkatan kesadaran dan partisipasi masyarakat lokal, Peningkatan minat investor pada proyek berkelanjutan, Pemenuhan Sistem *One Single Submission* (Perijinan Terpadu Satu Pintu) di Sektor Perikanan. Melalui strategi ini, kebijakan ekonomi biru yang berfokus pada pengelolaan sumber daya laut yang berkelanjutan, pelestarian ekosistem laut, dan peningkatan kesejahteraan masyarakat pesisir berpotensi mengurangi faktor-faktor penyebab kejahatan bersenjata. Dengan meningkatkan kesejahteraan ekonomi masyarakat pesisir maka dorongan untuk terlibat dalam kegiatan ilegal seperti ARAS menjadi berkurang.

## 17. Rekomendasi

Berdasarkan hasil kesimpulan sebagaimana yang telah diuraikan sebelumnya, maka beberapa rekomendasi konstruktif yang dapat diberikan, diantaranya adalah sebagai berikut:

- a. Kepada Pemerintah Pusat, agar dapat melaksanakan beberapa hal sebagai berikut
  - 1) Pengembangan Kebijakan Terintegrasi. Mengembangkan kebijakan ekonomi biru yang terintegrasi dengan rencana pembangunan nasional, memastikan bahwa upaya pelestarian lingkungan laut dan peningkatan kesejahteraan masyarakat pesisir mendapat prioritas yang seimbang dengan tujuan keamanan maritim.

2) Peningkatan Kerjasama Internasional. Memperkuat kerjasama dengan negara-negara di kawasan Selat Malaka melalui forum regional dan internasional untuk meningkatkan patroli maritim bersama, berbagi informasi intelijen, dan menyusun strategi keamanan maritim yang terpadu.

b. Kepada Pemerintah Daerah Kepulauan Riau, agar dapat melaksanakan beberapa hal sebagai berikut:

1) Pemberdayaan Masyarakat Pesisir. Melaksanakan program pemberdayaan ekonomi bagi masyarakat pesisir melalui pelatihan keterampilan, pengembangan usaha mikro dan kecil, serta dukungan finansial untuk usaha berkelanjutan seperti perikanan dan ekowisata. Selanjutnya melalui edukasi dan pelatihan, agar menyosialisasikan peran masyarakat dalam menjaga keberlanjutan ekosistem laut.

2) Penguatan Kapasitas Lokal. Meningkatkan kapasitas aparat keamanan lokal dengan menyediakan pelatihan dan peralatan yang memadai untuk patroli dan pengawasan di perairan sekitar Selat Malaka, serta membangun pusat koordinasi regional untuk penanganan cepat insiden kejahatan maritim.

c. Kepada Pelaku Usaha, agar dapat melakukan beberapa hal sebagai berikut:

1) Investasi dalam Program Ekonomi Biru. Mendorong pelaku usaha untuk berinvestasi dalam teknologi ramah lingkungan yang mendukung praktik ekonomi biru, seperti kapal dengan emisi rendah, peralatan perikanan berkelanjutan, dan infrastruktur pelabuhan hijau.

2) Peningkatan Keamanan Operasional. Mengadopsi langkah-langkah keamanan yang lebih ketat dalam operasional maritim, termasuk penggunaan sistem pelacakan dan pemantauan kapal, serta pelatihan keamanan bagi awak kapal untuk mengurangi risiko kejahatan bersenjata.

d. Lembaga Pendidikan dan Penelitian, agar dapat melakukan beberapa hal sebagai berikut:

- 1) Riset dan Inovasi. Mendorong penelitian yang fokus pada pengembangan teknologi dan metode pengelolaan sumber daya laut yang berkelanjutan, serta pengembangan strategi keamanan maritim yang efektif.
- 2) Edukasi dan Penyuluhan. Menyelenggarakan program edukasi dan penyuluhan untuk meningkatkan kesadaran akan pentingnya ekonomi biru dan peran masing-masing pihak dalam menjaga keamanan maritim dan kelestarian lingkungan.

Jakarta, Agustus 2024

Penulis,

Wachyad, S.T., M.I.P.  
Kolonel Laut (E) NRP 11949/P



## DAFTAR PUSTAKA

### Buku-Buku

- Dye, Thomas R. (2012). *Understanding Public Policy*. Pearson Education
- Rangkuti, Freddy. (2015). *Analisis SWOT: Teknik Membedah Kasus Bisnis*, (Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama)
- Robert Symbolon, MPA, 1999, *Teori Analisis SWOT*, (Jakarta: Gramedia)
- Sondang P.Siagian, (2000), *Manajemen Strategik*, (Jakarta : PT Bumi Aksara)
- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), "United Nations Convention against Transnational Organized Crime and the Protocols thereto," 2004.
- United Nations Security Council, "Resolution 1566 (2004) - Threats to international peace and security caused by terrorist acts," 2004.

### Jurnal

- Abdusamatov, T. (2022). *Piracy in the Straits of Malacca and Singapore. Issue 1 Indian JL & Legal Rsch*
- Dipua, A., Hermawa, R., Puspitawati, D., Harahap, N., Nurdiansyah, D. R., & Prakoso, L. Y. (2020). An analysis of the South China Sea conflict: Indonesia's perspectives, contexts and recommendations. *PalArch's Journal of Archaeology of Egypt/Egyptology*, 17(4)
- Douglas, J. E., & Munn, C. (1992). Violent crime scene analysis: Modus operandi, Signature, and Staging. *FBI L. Enforcement Bull*
- Jeon, I., Ham, S., Cheon, J., Klimkowska, A. M., Kim, H., Choi, K., & Lee, I. (2019). A real-time drone mapping platform for marine surveillance. *The International Archives of the Photogrammetry, Remote Sensing and Spatial Information Sciences*, 42, 385-391
- Holmgren, M., Scheffer, M., Ezcurra, E., Gutiérrez, J. R., & Mohren, G. M. (2001). El Niño effects on the dynamics of terrestrial ecosystems. *Trends in Ecology & Evolution*, 16(2)
- Natalia, K. (2014). Penyelesaian Permasalahan Batas Wilayah Antara Indonesia Dan Malaysia Di Perairan Selat Malaka Ditinjau Dari UNCLOS 1982. *CALYPTRA*, 2(2)

- Nurwahidin, A., & Utomo, A. W. (2020). Kepentingan Negara-Negara Pantai Menghadapi Ancaman Transnational Non State Actor Di Selat Malaka. *J. Marit. Indonesia*, 8, 189-217.
- Orhan, E. (2022). The effects of the Russia-Ukraine war on global trade. *Journal of International Trade, Logistics and Law*, 8(1)
- Palar, A. M. K., Yulyanti, R. T., & Parasasti, M. A. (2022). Pemberdayaan Masyarakat Pesisir Sebagai Komponen Cadangan Matra Laut Dalam Mendukung Pertahanan Maritim Indonesia. *Jurnal Strategi Pertahanan Laut*, 8(2)
- Pauli, Gunter A. (2010). *The blue economy: 10 years, 100 innovations, 100 million jobs*. Paradigm publications
- Sabatier, P. A., & Weible, C. M. (Eds.). (2014). *Theories of the policy process*. Westview press
- Stulz, R. M. (2008). Rethinking risk management. In *Corporate Risk Management* (pp. 87-120). Columbia University Press.
- Swastiwi, A. W. (2022). Konservasi Cagar Budaya Konservasi Cagar Budaya Berbasis Kearifan Tradisional Di Kepulauan Riau: Introduction, Method, Results And Discussion, Conclusion. *Jurnal Konservasi Cagar Budaya*, 16(1)
- Syah, A. F. (2010). Penginderaan jauh dan aplikasinya di wilayah pesisir dan lautan. *Jurnal Kelautan: Indonesian Journal of Marine Science and Technology*, 3(1)
- Taormina, R. J., & Gao, J. H. (2013). Maslow and the motivation hierarchy: Measuring satisfaction of the needs. *The American journal of psychology*, 126(2)
- Thomas, G. (2021). How to do your case study. *How to do your case study*, 1-320
- Turvey, B. E. (2011). *Criminal profiling: An introduction to behavioral evidence analysis*. Academic press.
- Weldes, J. (1996). Constructing national interests. *European journal of international relations*, 2(3)
- Yüksel, I. (2012). Developing a multi-criteria decision making model for PESTEL analysis. *International Journal of Business and Management*, 7(24)

- Yuliarta, I. W., & Rahmat, H. K. (2021). Peningkatan kesejahteraan melalui pemberdayaan masyarakat pesisir berbasis teknologi sebagai upaya memperkuat keamanan maritim di Indonesia. *Jurnal Dinamika Sosial Budaya*, 23(1)
- Yunda, A. (2020). Upaya Indonesia Dalam Menanggulangi Kasus Human Trafficking Di Selat Malaka. *Padjajaran Journal of International Relations*, 1(3)
- Zega, Y. S. R., Radin, M., & Fitriyono, R. A. (2022). Kajian Kriminologi Terhadap Penanggulangan Kasus Penyelundupan Narkoba Yang Didominasi Melalui Perairan Selat Malaka. *Jurnal Pendidikan Sosiologi dan Humaniora*, 13(1)
- Zulkifli, N., Ibrahim, R. I. R., Rahman, A. A. A., & Yasid, A. F. M. (2020). *Maritime Cooperation in the Straits of Malacca (2016-2020): challenges and recommend for a new framework. Asian journal of research in education and social sciences*, 2(2)

### **Peraturan Perundang-Undangan**

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.

Undang-undang (UU) Nomor 1 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan RI Nomor 17/Permen-KP/2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Kelautan Dan Perikanan Tahun 2020-2024

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No 40 Tahun 2014

### **Website**

"Optimization." Merriam-Webster.com Dictionary, Merriam-Webster, <https://www.merriam-webster.com/dictionary/optimization>

FAO in OECD, 2021. OECD (2021), Sustainable Ocean Economy Country Diagnostics of Indonesia, <https://www.oecd.org/development/environment-development/sustainable-ocean-country-diagnostics-indonesia.pdf/>

<https://bbksda-riau.id/index.php?r=post&id01=4&id02=24&toke>

<https://blulpmukp.id/kabar-kita/blu-lpmukp-ikut-serta-dalam-kegiatan-kunker-anggota-iv-bpk-ri-di-kota-batam-kepulauan-riau/>

<https://blulpmukp.id/kabar-kita/kunker-menteri-kp-di-kab-natuna-kepulauan-riau/>  
<https://blulpmukp.id/kabar-kita/lirik-potensi-natuna-lpmukp-salurkan-modal-ke-nelayan/>

<https://jdih.maritim.go.id/pp-no-26-tahun-2023>

<https://kemlu.go.id/portal/en/read/5153/berita/indonesias-initiative-accelerates-south-china-sea-code-of-conduct-negotiations>

<https://kepriprov.go.id/berita/pemprov-kepri/dkp-kepri-terus-gesa-pembentukan-koperasi-nelayan-rumput-laut>

<https://kepriprov.go.id/berita/pemprov-kepri/isdianto-pemprov-kepri-terus-gesa-perda-rzwp3k>

<https://kepriprov.go.id/berita/pemprov-kepri/menteri-kkp-berharap-5-program-ekonomi-biru-terlaksana-di-kepri>

<https://nasional.kompas.com/read/2022/05/19/13191791/bakamla-dan-kkp-bakal-patroli-bersama-cegah-pencurian-ikan>

<https://nasional.kompas.com/read/2024/07/03/13184621/dinamika-laut-china-selatan-tni-al-gelar-operasi-kedepankan>

<https://nasional.sindonews.com/read/1335507/15/kementerian-kelautan-dan-perikanan-optimalkan-strategi-pengawasan-terintegrasi-berbasis-teknologi-1709780605>

<https://peraturan.bpk.go.id/Details/158255/permen-kkp-no-12permen-kp2013-tahun-2013>

<https://perkim.id/profil-pkp/profil-provinsi/profil-perumahan-dan-kawasan-permukiman-provinsi-kepulauan-riau/#:~:text=Kepulauan%20Riau>

<https://ppid.kepriprov.go.id/>

<https://pslh.ugm.ac.id/ekonomi-biru/>

<https://republika.co.id/berita/q7utcm349/bea-cukai-bersinergi-dengan-polairud-dan-kkp-awasi-laut-aceh>

<https://titastory.id/hut-hnsi-ke-50-momentum-kebangkitan-nelayan-indonesia/>

<https://ugm.ac.id/id/berita/menilik-konflik-rempang-dan-pengakuan-pemerintah-atas-hak-hak-masyarakat-adat/>

[https://unfccc.int/documents/630163?gad\\_source=1&gclid=CjwKCAjwnK60BhA9EiwAmpHZwxtDn\\_k5Bv88tgyyd3HCK7G67HiMJ3sFpr0ppZj8zU7g-cu7moc7XBoC31MQAvD\\_Bw](https://unfccc.int/documents/630163?gad_source=1&gclid=CjwKCAjwnK60BhA9EiwAmpHZwxtDn_k5Bv88tgyyd3HCK7G67HiMJ3sFpr0ppZj8zU7g-cu7moc7XBoC31MQAvD_Bw)

<https://www.antaraneews.com/berita/2094078/kkp-sebar-luaskan-penerapan-teknologi-ais-di-kapal-ikan>

<https://www.antaraneews.com/berita/2517937/kkp-patroli-bersama-dengan-australia-akan-tetap-dilaksanakan>

<https://www.bps.go.id/id/publication/2023/11/07/ad054ecda73ab1e64b106ee7/statistik-pelabuhan-perikanan-2022-2023.html>

<https://www.cbd.int/pa/doc/dossiers/indonesia-abt11-country-dossier2021.pdf>

<https://www.humasindonesia.id/berita/mengenal-pestle-alat-untuk-analisis-situasi--1602>

<https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/PiracyArmedRobberydefault.aspx>

<https://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Definition-and-Legal-Basis-for-Piracy.aspx>

<https://www.kepriprov.go.id/berita/pemprov-kepri/ekonomi-kepri-tumbuh-4-88-persen-di-triwulan-iii-2023-didorong-oleh-konstruksi-dan-perdagangan>

[https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:103.0/centery:2.3/zoom:7#google\\_vignette](https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:103.0/centery:2.3/zoom:7#google_vignette)

<https://www.masterplandesia.com/desa-pesisir/kesejahteraan-nelayan-pesisir-vs-konservasi-perairan/>

<https://www.mongabay.co.id/2023/09/21/nasib-nelayan-pulau-rempang-terancam-relokasi-proyek-strategis-nasional/>

<https://www.recaap.org/resources/ck/firts/annual/ReCAAP%20ISC%20Annual%20Report%202023.pdf>

<https://www.walhi.or.id/kritik-terhadap-ekonomi-biru-walhi-mendorong-perampasan-ruang-laut-di-indonesia>

<https://ulasan.co/lanal-tbk-tangkap-4-pelaku-pencurian-di-perairan-opl-berikut-penadahnya/>

<https://regional.kompas.com/read/2024/04/01/191833478/tni-al-tangkap-kelompok-pencuri-spesialis-kapal-kecepatan-rendah-di-selat?page=all>

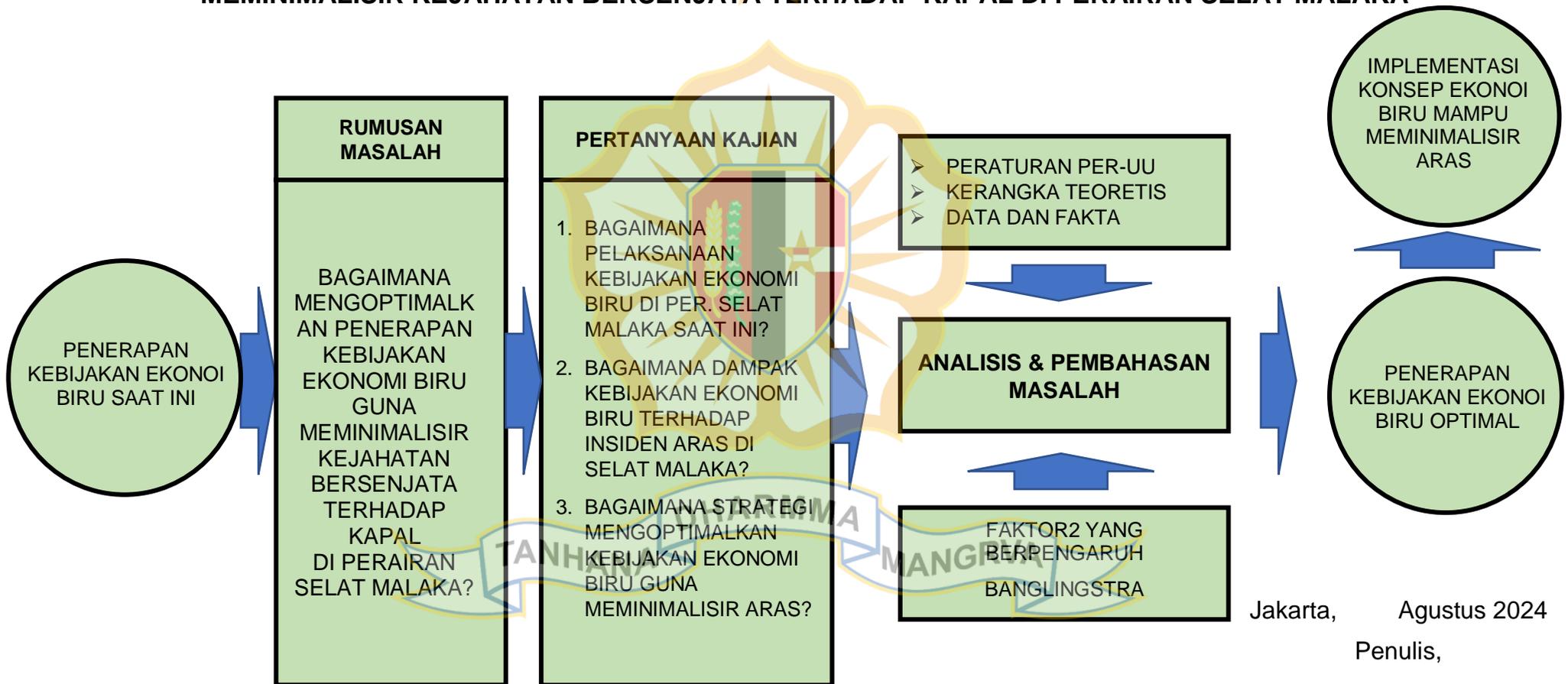
United Nations. "Blue Economy." United Nations Department of Economic and Social Affairs, <https://sdgs.un.org/topics/blue-economy>



# ALUR PIKIR

LAMPIRAN-1

## OPTIMALISASI PENERAPAN KEBIJAKAN EKONOMI BIRU GUNA MEMINIMALISIR KEJAHATAN BERSENJATA TERHADAP KAPAL DI PERAIRAN SELAT MALAKA



Jakarta, Agustus 2024  
Penulis,

Wachyad, S.T., M.I.P.  
Kolonel Laut (E) NRP 11949/P

**AHP - IFAS**

**LAMPIRAN-2**

<b>KEKUATAN</b>													
	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>	<b>BOBOT</b>	<b>RATING</b>	<b>SKOR BOBOT</b>
<b>A</b>	1	7 / 8	6 / 7	6 / 8	8 / 7	1,000	0,875	0,857	0,750	1,143	0,091	8	0,728
<b>B</b>	8 / 7	1	8 / 7	7 / 8	8 / 6	1,143	1,000	1,143	0,875	1,333	0,108	6	0,648
<b>C</b>	7 / 6	7 / 8	1	7 / 8	7 / 8	1,167	0,875	1,000	0,875	0,875	0,095	6	0,570
<b>D</b>	8 / 6	8 / 7	8 / 7	1	8 / 7	1,333	1,143	1,143	1,000	1,143	0,114	8	0,912
<b>E</b>	7 / 8	6 / 8	8 / 7	7 / 8	1	0,875	0,750	1,143	0,875	1,000	0,092	7	0,644
											0,5		3,502

<b>KELEMAHAN</b>													
	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>	<b>SKOR</b>	<b>RATING</b>	<b>SKOR BOBOT</b>
<b>A</b>	1	2 / 3	4 / 2	2 / 4	2 / 3	1,000	0,667	2,000	0,500	0,667	0,088	4	0,352
<b>B</b>	3 / 2	1	2 / 4	4 / 5	4 / 3	1,500	1,000	0,800	0,800	1,333	0,098	3	0,294
<b>C</b>	2 / 4	4 / 2	1	4 / 4	3 / 2	0,500	2,000	1,000	1,000	1,500	0,112	3	0,336
<b>D</b>	4 / 2	5 / 4	4 / 4	1	4 / 3	2,000	1,250	1,000	1,000	1,333	0,119	3	0,357
<b>E</b>	3 / 2	3 / 4	2 / 3	3 / 4	1	1,500	0,750	0,667	0,750	1,000	0,084	3	0,252
											0,5		1,591

Jakarta, Agustus 2024  
Penulis,

Wachyad, S.T., M.I.P.  
Kolonel Laut (E) NRP 11949/P

**AHP - EFAS**

**LAMPIRAN-2**

<b>PELUANG</b>													
	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>	<b>BOBOT</b>	<b>RATING</b>	<b>SKOR BOBOT</b>
<b>A</b>	1	6 / 8	6 / 7	6 / 8	7 / 6	1,000	0,750	0,857	0,750	1,167	0,089	6	0,534
<b>B</b>	8 / 6	1	8 / 7	7 / 8	7 / 6	1,333	1,000	1,143	0,875	1,167	0,108	8	0,864
<b>C</b>	7 / 6	7 / 8	1	7 / 8	7 / 6	1,167	0,875	1,000	0,875	1,167	0,100	8	0,800
<b>D</b>	8 / 6	8 / 7	8 / 7	1	6 / 8	1,333	1,143	1,143	1,000	0,750	0,106	7	0,742
<b>E</b>	6 / 7	6 / 7	6 / 7	8 / 6	1	0,857	0,857	0,857	1,333	1,000	0,097	6	0,582
											0,5		3,522

<b>ANCAMAN</b>													
	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>	<b>SKOR</b>	<b>RATING</b>	<b>SKOR BOBOT</b>
<b>A</b>	1	2 / 4	4 / 3	2 / 4	3 / 4	1,000	0,500	1,333	0,500	0,750	0,074	3	0,222
<b>B</b>	4 / 2	1	4 / 2	3 / 2	5 / 3	2,000	1,000	2,000	1,500	1,667	0,150	4	0,600
<b>C</b>	3 / 4	2 / 4	1	4 / 3	3 / 4	0,750	0,500	1,000	1,333	0,750	0,080	4	0,320
<b>D</b>	4 / 2	2 / 3	3 / 4	1	2 / 3	2,000	0,667	0,750	1,000	0,667	0,091	3	0,273
<b>E</b>	4 / 3	3 / 5	4 / 3	3 / 2	1	1,333	0,600	1,333	1,500	1,000	0,104	2	0,208
											0,5		1,623

Jakarta, Agustus 2024  
Penulis,

Wachyad, S.T., M.I.P.  
Kolonel Laut (E) NRP 11949/P

AHP - SFAS

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	SKOR	RATING	SKOR BOBOT
A	1	4 / 6	5 / 5	8 / 5	2 / 3	5 / 5	6 / 6	7 / 4	8 / 2	3 / 4	0,114	4	0,456
B	6 / 4	1	3 / 4	4 / 5	5 / 7	6 / 4	5 / 3	3 / 5	3 / 2	4 / 3	0,102	3	0,306
C	5 / 5	4 / 3	1	5 / 5	6 / 3	7 / 5	8 / 4	6 / 2	6 / 6	6 / 4	0,136	8	1,088
D	5 / 8	5 / 4	5 / 5	1	7 / 2	8 / 4	6 / 6	7 / 4	6 / 3	4 / 6	0,131	3	0,393
E	3 / 2	7 / 5	3 / 6	2 / 7	1	6 / 4	7 / 3	8 / 6	6 / 4	6 / 3	0,116	8	0,928
F	5 / 5	4 / 6	5 / 7	4 / 8	4 / 6	1	5 / 6	6 / 4	5 / 3	4 / 6	0,080	6	0,480
G	6 / 6	3 / 5	4 / 8	6 / 6	3 / 7	6 / 5	1	3 / 4	5 / 3	6 / 6	0,081	7	0,567
H	4 / 7	5 / 3	2 / 6	4 / 7	6 / 8	4 / 6	4 / 3	1	7 / 5	3 / 4	0,079	2	0,158
I	2 / 8	2 / 3	6 / 6	3 / 6	4 / 6	3 / 5	3 / 5	5 / 7	1	4 / 4	0,065	8	0,520
J	4 / 3	3 / 4	4 / 6	6 / 4	3 / 6	6 / 4	6 / 6	4 / 3	4 / 4	1	0,097	3	0,291
											1,001		

Keterangan :

nilai penentu (n)= 1,088 - 0,158 / 3 = 0,310  
 Jangka Pendek = 0,310 + 0,158 = 0,468      0,158 sampai dengan 0,468 adalah jangka pendek  
 Jangka Sedang = 0,310 + 0,468 = 0,778      0,478 sampai dengan 0,778 adalah jangka sedang  
 Jangka Panjang = 0,310 + 0,778 = 1,088      0,788 sampai dengan 1,088 adalah jangka panjang

Jakarta, Agustus 2024  
Penulis,

Wachyad, S.T., M.I.P.  
Kolonel Laut (E) NRP 11949/P

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Kolonel Laut (E) Wachyad, S.T., M.I.P. lahir di Cirebon pada tanggal 31 Januari 1974 dan memiliki seorang istri bernama dr. Emma Sri Rahmani, serta tiga anak yaitu Nafilah Nurina, Ahmad Rizqi Al Zaidan dan Humairah Arisha Rahmah.

Setelah lulus SMA, Penulis melanjutkan pendidikan militer di Akademi Angkatan Laut (AAL) dan lulus pada tahun 1995. Penulis memiliki gelar S-1 dari Sekolah Tinggi Teknologi Angkatan Laut (STTAL) yang diselesaikan pada tahun 2003, dan gelar S-2 dari Unjani yang diselesaikan pada tahun 2019.

Penulis juga menyelesaikan pendidikan pengembangan militer, yaitu Pendidikan Reguler Sekolah Staf dan Komando TNI AL (Seskoal) pada tahun 2011 dan Sekolah Staf dan Pimpinan Tinggi (Sespimti) Polri pada tahun 2022. Penulis mengikuti Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) LXVI Lemhannas RI.

Sebagai Perwira TNI AL, Penulis pernah berdinras di beberapa KRI sebagai: Asisten Kepala Divisi Elektronika dan Senjata di KRI Karel Satsuit Tubun-356, Kepala Elektronika, Navigasi dan Komunikasi di KRI Pandrong-801, Kepala Divisi Teknik Komunikasi di KRI Ajak-653, Kepala Departemen Elektronika dan Senjata KRI Keris-624, dan Kepala Departemen Elektronika KRI Nala-363.

Penulis juga memiliki beberapa pengalaman kedinasan di Pendarat sebagai: Kasubbag Senjata Khusus Dissenlekal Mabelsal, Pabanda B-311 Direktorat B Bais TNI, Kasiop Satinteltek Bais TNI, Pabandya B-3-3 Dit B Bais TNI, Pabandya B-41 Dit B Bais TNI, Dosen Gol IV Korps Dosen Satinduk Bais TNI, Paban Utama E-5 Dit E Bais TNI, dan Paban Utama B-2 Dit B Bais TNI. Adapun pengalaman kedinasan di luar negeri sebagai PBU Atase Pertahanan RI di Singapore dan Atase Pertahanan RI di Roma serta penugasan lainnya seperti di Thailand, Pakistan dan China.

Beberapa penghargaan yang dimiliki Penulis antara lain: Tanda Jasa SL Kesetiaan VII, XVI dan XXIV Tahun, SL Kebaktian Sosial, SL Wira Dharma, SL Wira Nusa, SL Dharma Nusa, Bintang Jalaena Nararya dan Bintang Yudha Dharma Nararya.

Jakarta, Agustus 2024

Penulis,

Wachyad, S.T., M.I.P.  
Kolonel Laut (E) NRP 11949/P