

## STRATEGI KEAMANAN MARITIM INDONESIA DI KAWASAN SELAT MALAKA MELALUI KERJASAMA LITTORAL STATES (INDONESIA-MALAYSIA-SINGAPURA) PADA PEMERINTAHAN PRESIDEN JOKO WIDODO PERIODE I (2014-2019)

*INDONESIA'S MARITIME SECURITY STRATEGY IN THE MALACCA STRAIT AREA THROUGH LITTORAL STATES COOPERATION (INDONESIA-MALAYSIA-SINGAPORE) IN THE GOVERNMENT OF PRESIDENT JOKO WIDODO PERIOD I (2014-2019)*

Ishaq Yudha<sup>1\*</sup>, Wishnu Mahendra Wiswayana<sup>2</sup>

Universitas Brawijaya, Indonesia

\*Email Correspondence: ishquyudha@gmail.com

### Abstract

*This article examines Indonesia's maritime security strategy in the Malacca Strait through cooperation with littoral states (Indonesia-Malaysia-Singapore) during President Joko Widodo's first term (2014-2019). Using a qualitative descriptive approach, this study analyzes Indonesia's implementation of maritime security based on Christian Bueger's Security Practice framework with five key components: Maritime Domain Awareness, Sea Operation, Law Enforcement, Coordination Among Multiple Actors, and Maritime Diplomacy and Capacity Building. The research reveals significant progress in Indonesia's maritime security capabilities, particularly through the establishment of Badan Keamanan Laut (Bakamla), improved maritime domain awareness, and increased sea operations. However, challenges remain, including technological limitations, budget constraints, fragmented coordination among national maritime agencies, and capability gaps compared to Malaysia and Singapore. Despite these challenges, Indonesia's Global Maritime Fulcrum vision provided strategic momentum for strengthening maritime security in the Malacca Strait, contributing to reduced maritime incidents in the region.*

**Keywords:** Maritime Security, Malacca Strait, Littoral States, Global Maritime Fulcrum, Security Strategy.

### Abstrak

Tulisan ini mengkaji strategi keamanan maritim Indonesia di Selat Malaka melalui kerjasama dengan negara-negara littoral (Indonesia-Malaysia-Singapura) pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo periode pertama (2014-2019). Menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif, studi ini menganalisis implementasi strategi keamanan maritim Indonesia berdasarkan kerangka Security Practice dari Christian Bueger dengan lima komponen utama: Maritime Domain Awareness, Sea Operation, Law Enforcement, Coordination Among Multiple Actors, dan Maritime Diplomacy and Capacity Building. Hasil analisis menunjukkan kemajuan signifikan dalam kapabilitas keamanan maritim Indonesia, terutama melalui pembentukan Badan Keamanan Laut (Bakamla), peningkatan kesadaran domain maritim, dan peningkatan operasi laut. Namun masih terdapat berbagai tantangan, termasuk keterbatasan teknologi, kendala anggaran, koordinasi yang terfragmentasi antar lembaga maritim nasional, dan kesenjangan kapabilitas dibandingkan dengan Malaysia dan Singapura. Meskipun menghadapi tantangan tersebut, visi Poros Maritim Dunia memberikan momentum strategis bagi penguatan keamanan maritim di Selat Malaka, berkontribusi pada penurunan insiden maritim di kawasan tersebut.

**Kata kunci:** Keamanan Maritim, Selat Malaka, Littoral States, Poros Maritim Dunia, Strategi Keamanan.

### PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan lebih dari 17.000 pulau dan luas wilayah laut yang mencapai 5,8 juta km<sup>2</sup> yang berkontribusi terhadap ⅓ luas

wilayah negara ini, sehingga keamanan maritim menjadi pilar fundamental dalam menjaga kedaulatan dan kepentingan nasional (Samy & Kusumadewi, 2021). Keamanan maritim dari perspektif Indonesia tidak hanya menyangkut aspek pertahanan dan penegakan hukum, tetapi juga mencakup dimensi ekonomi, lingkungan, dan sosial yang terintegrasi dalam konsep ketahanan maritim nasional.

Salah satu kawasan perairan di Indonesia yang rawan terhadap isu keamanan maritim adalah Selat Malaka. Selat Malaka merupakan salah satu jalur pelayaran tersibuk di dunia yang menghubungkan belahan bumi bagian barat dan timur, tepatnya Samudra Hindia dengan Laut China Selatan (Ismail & Sani, 2010). Setiap tahun, lebih dari 90.000 kapal melintas di perairan sepanjang 550 nautical miles ini, yang berkontribusi terhadap lebih kurang 30% dari total perdagangan dunia. Hal tersebut menjadikan Selat Malaka sebagai salah satu dari 9 *chokepoint* perairan global sebagai *Sea Lanes of Trade (SLOT)* dan *Sea Lanes of Communications (SLOC)* yang memiliki peran strategis dalam perdagangan internasional (Nofandi et al., 2022). Hal ini juga membuatnya menjadi jalur yang sangat penting bagi Indonesia, yang memiliki wilayah perairan terpanjang di selat ini. Namun, posisi strategis Selat Malaka juga menjadikannya kawasan yang rawan terhadap berbagai ancaman, seperti perompakan (*piracy*), penyelundupan, *illegal fishing*, dan perdagangan ilegal. Kejahatan transnasional ini tidak hanya merugikan negara-negara yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka, tetapi juga berpotensi mengancam stabilitas ekonomi global, sehingga negara yang berdaulat di kawasan tersebut dituntut untuk bisa mengatasi problematika tersebut (Saraswati & Pinatih, 2020). Masalah keamanan maritim di Selat Malaka juga berkaitan dengan tantangan geopolitik yang lebih luas, di mana persaingan antara kekuatan besar seperti Amerika Serikat dan China turut mewarnai dinamika kawasan ini.

Ancaman pembajakan dan perompakan di Selat Malaka, yang semakin meningkat pada awal abad ke-21, telah menjadi perhatian serius bagi negara-negara littoral seperti Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Menurut laporan dari *International Maritime Bureau* (2015), selama periode tahun 2004-2014 angka kejadian pembajakan di perairan Selat Malaka menunjukkan lonjakan yang cukup signifikan, dengan lebih dari 150 insiden perompakan tercatat di kawasan ini. Meskipun tren ini mulai menurun setelah implementasi kerjasama Malacca Straits Patrol (MSP), masih ada tantangan besar yang dihadapi dalam mengatasi ancaman-ancaman maritim tersebut. MSP, yang dibentuk pada tahun 2004 oleh Indonesia, Malaysia, dan Singapura, bertujuan untuk memperkuat koordinasi dan meningkatkan patroli di kawasan Selat Malaka (Singapore MINDEF, 2015). Kerjasama ini melibatkan beberapa elemen penting, seperti patroli laut dan udara bersama, pertukaran informasi intelijen, serta pengawasan menggunakan teknologi canggih untuk memonitor aktivitas yang mencurigakan di perairan tersebut.

MSP telah berhasil mengurangi tingkat ancaman di Selat Malaka secara signifikan. Keberhasilan ini tercermin dari keputusan *Lloyd's Joint War Risk Committee* untuk mencabut klasifikasi Selat Malaka sebagai "*war-risk area*" pada tahun 2006. Langkah ini mencerminkan keberhasilan kerjasama tiga negara dalam mengurangi insiden pembajakan dan meningkatkan stabilitas kawasan. Namun, meskipun MSP telah menunjukkan hasil

positif, masih terdapat tantangan besar, khususnya terkait dengan keterbatasan kapabilitas pertahanan maritim Indonesia dibandingkan dengan Malaysia dan Singapura. Indonesia, sebagai negara dengan garis pantai terpanjang di Selat Malaka, juga memiliki tanggung jawab besar dalam menjaga keamanan wilayah lautnya. Namun, menurut Sulistyani (2019), Indonesia sering kali masih menghadapi kendala terkait dengan alutsista yang kurang memadai, modernisasi armada laut yang minim, serta anggaran pertahanan yang terbatas. Keterbatasan ini mempersempit ruang gerak Indonesia dalam melaksanakan tugas pengamanan di Selat Malaka. Hal ini juga terkait dengan perbedaan prioritas dan kepentingan antara negara-negara di kawasan. Sebagai contoh, meskipun Indonesia memiliki tanggung jawab atas sebagian besar perairan Selat Malaka, namun Malaysia dan Singapura, dengan anggaran pertahanan yang lebih besar dan kekuatan militer yang lebih modern, lebih dominan dalam kerjasama MSP. Ketimpangan ini tentu dapat berpotensi mempengaruhi hubungan antar negara dan membatasi efektivitas strategi keamanan maritim Indonesia di kawasan tersebut.

Selain itu, faktor sosial dan ekonomi juga memainkan peran penting dalam meningkatkan kerentanan ancaman maritim di kawasan ini. Ketimpangan ekonomi antara negara-negara littoral sering kali menjadi sumber ketegangan, dengan sebagian besar perompakan di Selat Malaka terjadi di sekitar wilayah Indonesia, khususnya di sekitar Pulau Sumatera bagian timur (Frécon, 2006). Kesenjangan ekonomi ini, yang terlihat jelas antara wilayah Indonesia dengan Malaysia dan Singapura, sering kali menciptakan ketidakpuasan di kalangan masyarakat yang dapat menjadi pemicu tindak kejahatan maritim, seperti perompakan dan penyelundupan. Oleh karena itu, strategi keamanan maritim Indonesia tidak hanya perlu fokus pada aspek militer, tetapi juga harus memperhitungkan faktor-faktor sosial-ekonomi yang mendasari kerentanannya terhadap kejahatan maritim.

Sejalan dengan hal ini, Presiden Joko Widodo (Jokowi) meluncurkan visi "Poros Maritim Dunia" pada periode pertama pemerintahannya (2014-2019) sebagai bagian dari program nawa cita (Kurniawan, 2016). Visi Poros Maritim Dunia (PMD) bertujuan untuk menjadikan Indonesia sebagai kekuatan maritim utama di kawasan Asia-Pasifik (Nainggolan, 2016). Visi ini menekankan pentingnya Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar yang menghubungkan Asia Pasifik dengan dunia internasional, dengan Selat Malaka sebagai salah satu titik kunci dalam memperkuat ekonomi dan stabilitas maritim Indonesia. Indonesia memandang Selat Malaka sebagai "jantung maritim" dalam visi PMD yang menjadi agenda utama kebijakan luar negeri era pemerintahan Jokowi. Kerentanan Selat Malaka terhadap berbagai ancaman transnasional berdampak langsung pada beberapa sektor vital Indonesia. Sebuah laporan dari CSIS (2021) menunjukkan bahwa sektor ekonomi nasional terancam mengalami kerugian hingga USD 3,84 miliar per tahun akibat pembajakan, penyelundupan, dan illegal fishing di perairan Selat Malaka. Kemudian, aspek keamanan energi nasional terpengaruh karena menurut data dari Kementerian ESDM (2019), hampir 70% pasokan minyak dan gas yang diimpor Indonesia melewati selat ini. Di sisi lain, kondisi ketidakamanan di kawasan tersebut juga turut mengganggu iklim investasi di provinsi-provinsi yang berbatasan langsung seperti Aceh, Sumatera Utara, dan Riau, yang mencatat penurunan investasi asing hingga 15% pada periode 2010-2015 akibat persepsi

ketidakamanan maritim (BKPM, 2018). Untuk mengatasi ini, Jokowi memandang bahwa Indonesia harus memperkuat sektor maritim dengan membangun infrastruktur yang lebih baik, meningkatkan keamanan perairan, serta memperkuat kerjasama internasional. Melalui kebijakan ini, Indonesia bertujuan tidak hanya menjaga kedaulatan teritorial, tetapi juga memperkuat posisinya dalam diplomasi global dan mengatasi ketimpangan ekonomi yang sering kali memperburuk kerentanannya terhadap ancaman maritim.

Poros Maritim Dunia (PMD) tidak hanya menjadi sebuah visi, namun juga sebagai suatu pedoman utama dalam penentuan arah dan prioritas kebijakan luar negeri Indonesia saat itu, sebagai respons terhadap kondisi dunia yang semakin dinamis, serta adanya kecenderungan bahwa kekuatan ekonomi dunia mulai bergeser dari barat ke timur, khususnya Asia. Poros Maritim Dunia menjadi respons pemerintah Indonesia untuk memanfaatkan momentum saat itu. Dalam implementasinya, PMD terdiri dari lima pilar utama yang menjadi acuan dalam menentukan program prioritas dalam visi ini, diantaranya Keamanan Maritim (*maritime security*) yang menjadi fokus utama tulisan ini, Diplomasi Maritim (*maritime diplomacy*), Ekonomi Maritim (*maritime economy*), Infrastruktur Maritim (*maritime infrastructure*), Konektivitas Maritim (*maritime connectivity*), dan Kebudayaan Maritim (*maritime culture*) (Mudayat et al., 2018).

Pemerintah Indonesia sendiri sebenarnya telah mengidentifikasi dan memetakan ancaman dan isu keamanan yang muncul di wilayah perairan Indonesia, dan kawasan Selat Malaka menjadi salah satu perairan dengan tingkat kerawanan paling tinggi, namun apakah pemerintahan Presiden Jokowi periode pertama telah berhasil memitigasi dan mengatasi ancaman keamanan di kawasan Selat Malaka tersebut? hal inilah yang akan diidentifikasi dengan menggunakan framework *Security Practice* pada konsep *Maritime Security* oleh Christian Bueger. Indonesia harus mampu menyeimbangkan peran dan kepentingannya dengan kekuatan eksternal dengan tetap mengutamakan kedaulatan dan kepentingan nasional. Selain bertujuan menjaga keamanan, hal ini juga dapat memperkuat posisi diplomasi Indonesia, menjadikannya aktor yang lebih berpengaruh dalam kontestasi geopolitik di kawasan. Indonesia tidak akan bisa dianggap mampu menjadi Poros Maritim Dunia jika kondisi perairan di wilayahnya masih rawan terhadap berbagai kejahatan dan ancaman (Qomariyah, 2018).

Tulisan ini diharapkan dapat memperkuat kebijakan Indonesia dalam menghadapi ancaman kejahatan maritim dan memastikan bahwa Indonesia dapat memainkan peran dominan dalam menjaga kawasan Selat Malaka yang vital. Tulisan ini akan membantu mengidentifikasi kesenjangan kapabilitas maritim Indonesia dibandingkan dengan negara-negara tetangga, sehingga dapat menjadi dasar dalam perencanaan pengembangan kapasitas pertahanan maritim nasional yang lebih strategis. Selain itu, efektivitas strategi keamanan maritim di Selat Malaka memiliki korelasi langsung dengan peningkatan investasi asing, yang berkontribusi hingga 15% terhadap pertumbuhan ekonomi nasional melalui kepercayaan investor terhadap jaminan keamanan jalur perdagangan. Di sisi lain, literatur yang ada mengenai strategi keamanan maritim Indonesia di Selat Malaka, khususnya pada periode pertama pemerintahan presiden Jokowi masih terbatas. Tulisan ini akan memberikan kontribusi baru dengan fokus pada analisis strategi keamanan maritim dan peran Indonesia

dalam MSP selama pemerintahan Joko Widodo periode pertama, melalui konsep Keamanan Maritim Christian Bueger, dengan menggunakan framework *Security Practice* sebagai lensa analisis untuk mengevaluasi tindakan yang telah diambil oleh Indonesia dalam mengatasi ancaman maritim.

## **METODE**

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif untuk mendeskripsikan strategi keamanan maritim Indonesia di Selat Malaka pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo periode pertama (2014-2019), khususnya dalam kerangka kerjasama dengan negara-negara littoral (Indonesia, Malaysia, Singapura). Metode kualitatif berfokus pada pengumpulan data deskriptif yang berupa kata-kata dan gambar, bukan angka (Moleong, 2008). Pendekatan deskriptif dipilih agar dapat memberikan pemahaman mendalam mengenai fenomena yang terjadi di lapangan serta untuk menggambarkan implementasi kebijakan secara rinci (Arikunto, 1992). Penggunaan studi kasus, dalam hal ini memungkinkan penulis untuk menggali dan menganalisis secara mendalam masalah yang dihadapi Indonesia dalam memperkuat perannya dalam Malacca Straits Patrol (MSP), serta peran Indonesia dalam menjaga keamanan maritim di Selat Malaka dalam kerjasama trilateral dengan Malaysia dan Singapura.

Untuk pengumpulan data, penelitian ini mengandalkan data sekunder yang diperoleh melalui kajian pustaka dan dokumen-dokumen resmi terkait dengan topik penelitian. Sumber data sekunder ini meliputi buku, jurnal akademik, dan laporan resmi, yang membahas tentang keamanan maritim Indonesia, MSP, serta kerjasama internasional Indonesia. Selain itu, laporan dan dokumen pemerintah yang mencakup kebijakan luar negeri dan keamanan maritim Indonesia, buku putih pertahanan, dan laporan-laporan terkait kerjasama pertahanan di kawasan Selat Malaka, juga digunakan sebagai sumber data. Peneliti juga akan mengakses artikel dan publikasi terkait keamanan maritim yang diterbitkan oleh lembaga internasional maupun nasional yang terlibat dalam pengawasan dan pengamanan Selat Malaka. Data tersebut akan dianalisis untuk menggali informasi mengenai kebijakan yang diterapkan, tantangan yang dihadapi, serta langkah-langkah yang diambil Indonesia dalam meningkatkan perannya dalam menjaga keamanan maritim di Selat Malaka. Teknik analisis data yang digunakan mengacu pada model analisis kualitatif dari Miles dan Huberman (1994), yang terdiri dari tiga tahap utama. Pertama, reduksi data, yang melibatkan penyaringan dan pemilihan data yang relevan dari berbagai sumber. Kedua, penyajian data, yang menyajikan data terpilih dalam bentuk naratif atau tabel yang memudahkan peneliti untuk melihat pola, hubungan, dan temuan-temuan penting. Ketiga, penarikan kesimpulan dan verifikasi, dimana peneliti akan menarik kesimpulan berdasarkan data yang telah disajikan dan menguji konsistensi serta validitas data dengan teori dan referensi yang relevan.



## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Maritime Security

Keamanan Maritim merupakan sebuah konsep yang berkembang dari kajian terkait studi keamanan internasional (Yudhistira et al., 2022). Sejak era kolonialisme, laut telah menjadi wilayah yang rawan terhadap isu keamanan, hal ini dapat dibuktikan dengan banyaknya perang dan konflik yang bermula dan terjadi di laut. Mudrić (2018) berpendapat bahwa secara tradisional, keamanan maritim erat hubungannya dengan upaya militer (angkatan laut) menjaga teritorial maritim dan area-area tertentu seperti jalur perdagangan (*maritime trade choke-points*). Pasca perang dingin, perhatian terhadap keamanan maritim perlahan mulai beralih dari isu tradisional (militer) menjadi isu non-tradisional seperti kejahatan transnasional, pembajakan dan perompakan (*piracy*), hingga mencakup aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan. Sebagai respons terhadap tantangan ini, berbagai aktor dalam hubungan internasional berupaya untuk mengembangkan kebijakan dan strategi yang mencakup koordinasi lebih intensif, berbagi informasi, dan melakukan peningkatan kapasitas di bidang penegakan hukum laut (Bueger, 2014). Isu perompakan yang ramai di dekade awal 2000an mendapatkan atensi khusus dari berbagai negara di dunia, bahwa ancaman di laut saat ini telah berkembang menjadi lebih kompleks dari sebelumnya. Hal inilah yang menjadikan definisi terhadap konsep Keamanan Maritim terus berubah seiring berjalannya waktu (Klein et al., 2022).

Keamanan maritim sering kali didefinisikan sebagai upaya untuk menjaga keamanan di laut, yang mencakup pencegahan ancaman terhadap kapal dan fasilitas maritim, melindungi sumber daya laut, dan memastikan kebebasan navigasi. *Maritime Security* merupakan gabungan dari tindakan preventif sekaligus responsif untuk melindungi unsur maritim, dari ancaman dan tindakan yang melanggar hukum (Kopacz et al., 2001). Menurut Bueger (2015), Keamanan Maritim dianggap tercapai dengan terciptanya kondisi aman dari unsur-unsur maritim dari ancaman tradisional seperti konflik teritorial, ancaman angkatan laut negara lain, dan unsur ancaman non-tradisional seperti terorisme, penyelundupan, pembajakan, pencemaran laut, hingga eksploitasi sumber daya secara ilegal. Untuk mencapai hal tersebut, diperlukan sinergi antar lembaga penegak hukum (*law enforcement*) seperti Angkatan Laut (*navy*), Polisi Perairan, Penjaga Pantai (*coast guard*), dan lembaga lain yang terkait.

Christian Bueger dalam tulisannya yang membahas mengenai *maritime security* mengatakan bahwa hingga saat ini Keamanan Maritim belum memiliki definisi tunggal yang disepakati secara internasional. Artinya, istilah Keamanan Maritim dapat diartikan berdasarkan faktor-faktor yang digunakan dalam menganalisa Konsep Keamanan Maritim itu sendiri. Terdapat 3 framework yang dapat digunakan untuk memahami konsep Keamanan Maritim, yakni *Security Matrix*, *Securitization Framework*, dan *Security Practice*. Artikel ini akan menganalisis Strategi Keamanan Maritim Indonesia di Selat Malaka di periode pertama kepemimpinan Presiden Joko Widodo dengan menggunakan framework *Security Practice*. *Security Practice* menurut Bueger (2015) memberikan kerangka untuk menganalisis tindakan yang diambil oleh negara-negara dalam menjaga keamanan maritim, dengan menggunakan 5 komponen utama diantaranya: *Maritime Domain Awareness*, *Sea*

*Operation. Law Enforcement, Coordination Among Multiple Actors, dan Maritime Diplomacy and Capacity Building.*

### Maritime Domain Awareness

*Maritime Domain Awareness* (MDA) merupakan salah satu komponen dalam *framework Security Practice* yang menggambarkan bagaimana aktor-aktor keamanan maritim menjalankan upaya mereka untuk memastikan keamanan di wilayah laut (Bueger, 2015). MDA secara sederhana adalah kesadaran situasional (*awareness*) terhadap segala aktivitas yang terjadi di laut, yang melibatkan pemantauan dan pengawasan melalui teknologi seperti radar, satelit, serta sistem pelacakan dan navigasi kapal. Selain itu, MDA juga mencakup pengumpulan dan integrasi data yang diperoleh dari berbagai sumber, seperti pusat informasi bersama dan platform pertukaran data antara lembaga. Tujuan utamanya adalah untuk memberikan pemahaman yang jelas tentang siapa yang berada di laut, apa yang mereka lakukan, serta apakah aktivitas mereka berpotensi menimbulkan ancaman, seperti perompakan, penyelundupan, ataupun kegiatan ilegal dan tindak kejahatan lainnya di perairan.

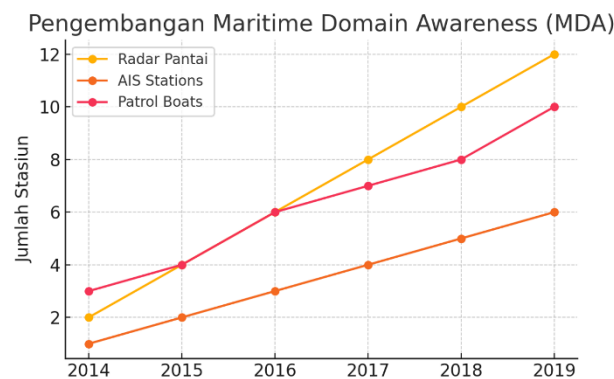
Salah satu fungsi utama dari MDA dalam kerangka keamanan maritim terletak pada kemampuannya untuk menyediakan informasi intelijen yang akurat dan relevan, yang dapat digunakan untuk pengambilan keputusan dalam menghadapi ancaman di laut. Hal ini juga memungkinkan respons operasional yang lebih cepat, seperti patroli laut, intersepsi, dan penegakan hukum terhadap pelanggaran. Tanpa adanya informasi dan pemahaman yang menyeluruh tentang situasi di laut, upaya-upaya untuk menjaga keamanan maritim akan cenderung bersifat reaktif, terfragmentasi, dan kurang efektif. Maka dari itu MDA juga berfungsi menjadi dasar fondasi bagi keberhasilan kebijakan dan strategi keamanan maritim yang terkoordinasi dengan baik.

Selain itu, Bueger juga menekankan bahwa dalam pendekatan *security practice theory*, yang terpenting bukanlah sekadar mendefinisikan keamanan maritim, tetapi lebih pada apa yang dilakukan oleh aktor-aktor ketika mereka mengklaim sedang berupaya meningkatkan keamanan maritim. MDA, dalam konteks ini, mencerminkan tindakan nyata yang diambil untuk menciptakan dan memelihara situasi yang aman di laut. Oleh karena itu, MDA bukan hanya tentang pengumpulan data, tetapi tentang bagaimana data tersebut digunakan untuk mengatasi dan merespons ancaman yang ada di wilayah maritim secara lebih efektif dan terkoordinasi.

Selama periode kepemimpinan pertama presiden Joko Widodo (2014-2019), Indonesia telah menunjukkan upaya signifikan untuk meningkatkan kapabilitas MDA-nya sebagai implementasi dari visi Poros Maritim Dunia, meskipun masih menghadapi berbagai tantangan sistemik yang kompleks. Penguatan MDA di Indonesia ditandai dengan transformasi institusional yang signifikan. Pembentukan Badan Keamanan Laut (Bakamla) pada bulan Desember 2014 melalui Peraturan Presiden (Perpres) No. 178 tahun 2014 sebagai implementasi dari UU No. 32 tahun 2014 tentang Kelautan merupakan langkah penting dalam reformasi institusi keamanan maritim. Bakamla dirancang untuk menjadi "*Indonesian Coast Guard*" dengan mandat yang lebih luas dari pendahulunya yakni Badan Koordinasi

Keamanan Laut (Bakorkamla), termasuk kewenangan penegakan hukum dan operasi keamanan di seluruh wilayah perairan Indonesia (Laksmana, 2018). Perubahan institusional ini merupakan bagian dari implementasi Kebijakan Kelautan Indonesia (*Indonesian Ocean Policy*) yang disahkan melalui Perpres No. 16 tahun 2017, yang secara eksplisit menyebutkan penguatan MDA sebagai salah satu program prioritas. Dokumen strategis ini menggarisbawahi pentingnya "penguatan sistem pengawasan dan pengamanan laut yang terintegrasi" sebagai fondasi bagi keamanan maritim nasional. Implementasi kebijakan ini terlihat dalam Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia periode 2016-2019 yang mengalokasikan anggaran untuk pengembangan sistem pengawasan maritim (Kemenko Maritim, 2017).

Dalam aspek pengembangan infrastruktur dan teknologi, dimana infrastruktur menjadi salah satu fokus utama pemerintahan Jokowi periode pertama juga menunjukkan perkembangan yang terukur. Pada akhir 2018 Indonesia telah mengoperasikan sejumlah radar pantai baru di sepanjang pantai Sumatera yang berbatasan dengan Selat Malaka, meningkat signifikan dari jumlah sebelumnya pada 2014 (Bakamla, 2019). Pemerintah Indonesia juga mengembangkan stasiun AIS (Automatic Identification System) yang terhubung dengan jaringan regional dan mengoperasikan kapal patroli dengan kemampuan surveillance yang dilengkapi dengan radar canggih dan sistem komunikasi terintegrasi. Sistem Pemantauan Kapal (*Vessel Monitoring System/VMS*) juga turut dikembangkan untuk mencakup lebih banyak kapal-kapal di perairan Indonesia khususnya yang melintas di perairan Selat Malaka.



**Gambar 1.** Data Perkembangan Beberapa Elemen MDA Indonesia tahun 2014-2019

Sumber: Bakamla RI

Perkembangan signifikan juga terlihat dari pembentukan *Indonesia Maritime Information Center* (IMIC) yang diresmikan pada 2018. Menurut Kemenko Maritim (2019), IMIC bertujuan untuk menjadi pusat informasi maritim nasional yang mengintegrasikan data dari berbagai lembaga yang memiliki kewenangan di laut. Sistem ini dikembangkan dengan dukungan teknis dari Jepang melalui *Japan International Cooperation Agency* (JICA). Dalam kerangka kerjasama MSP, Indonesia berpartisipasi aktif dalam pengembangan *Malacca Straits Patrol Information System* (MSP-IS). Sistem ini memungkinkan pertukaran



informasi real-time antara pusat komando maritim ketiga negara *littoral states*. Data dari Singapore MINDEF (2015) menunjukkan bahwa Indonesia menyumbang sekitar 30% dari total informasi yang dipertukarkan dalam MSP-IS, meningkat dari hanya 15% pada 2014. Peningkatan ini mengindikasikan adanya kemajuan dalam kapasitas pengumpulan dan berbagi informasi dalam sektor keamanan maritim Indonesia.

Masih dalam kerangka kerjasama *Littoral States* MSP, Indonesia juga aktif berpartisipasi dalam pertukaran informasi melalui *Intelligence Exchange Group* (IEG) yang merupakan salah satu elemen dari MSP. Forum ini mempertemukan perwakilan intelijen dari ketiga negara secara berkala untuk berbagi informasi tentang ancaman maritim di Selat Malaka. Indonesia aktif mengirimkan delegasi pada semua pertemuan IEG selama periode 2014-2019 yang menunjukkan komitmen yang konsisten. Namun, efektivitas pertukaran informasi ini masih menghadapi kendala signifikan. Studi menemukan setidaknya terdapat tiga hambatan utama dalam IEG yakni: (i) keengganan berbagi informasi sensitif, (ii) perbedaan klasifikasi ancaman, dan (iii) ketidaksesuaian teknologi (Storey, 2018). Ketiga negara masih enggan berbagi informasi intelijen sensitif terkait keamanan nasional, prioritas ancaman berbeda antar negara, dan sistem informasi maritim yang tidak kompatibel menghambat pertukaran informasi yang mulus. Untuk mengatasi tantangan ini, pada tahun 2017 ketiga negara sepakat untuk mengembangkan "*Joint Standard Operating Procedure for Information Sharing*" yang mengatur mekanisme, format, dan tingkat klasifikasi informasi yang dipertukarkan. Indonesia turut berperan aktif dalam penyusunan prosedur ini, dengan mengirimkan tim teknis untuk merumuskan standar bersama (Kemenko Maritim, 2019).

Meskipun terdapat kemajuan yang cukup signifikan selama periode 2014-2019, kesenjangan kapabilitas MDA antara Indonesia dengan Malaysia dan terutama Singapura juga masih cukup signifikan. Cakupan pengawasan radar pantai Indonesia masih terbatas jika dibandingkan dengan Malaysia dan Singapura, begitu juga dengan tingkat integrasi data dan jangkauan deteksi sistem radar (Liss & Biggs, 2016). Singapura contohnya, dengan *Information Fusion Centre* (IFC), mampu mengintegrasikan data dari berbagai sumber dalam waktu nyata, sementara Indonesia masih menghadapi tantangan dalam integrasi. Kesenjangan ini berdampak langsung pada efektivitas deteksi ancaman maritim. Dari total seluruh insiden perompakan dan pembajakan yang terdeteksi di Selat Malaka selama periode 2014-2019, sebagian besar pertama kali dideteksi oleh sistem pengawasan Singapura, diikuti oleh Malaysia, dan hanya sebagian kecil oleh Indonesia, meskipun sebagian besar insiden terjadi di perairan yang berbatasan dengan Indonesia (IMB, 2020). Tantangan fundamental bagi MDA Indonesia adalah fragmentasi sistem informasi maritim nya. Di Indonesia, sistem informasi maritim masih dioperasikan secara terpisah oleh berbagai lembaga, termasuk Sistem Pemantauan Kapal Perikanan (SPKP) oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan, *Vessel Traffic Services* (VTS) oleh Kementerian Perhubungan, dan *Maritime Command Center* (MCC) oleh TNI Angkatan Laut. Masing-masing sistem ini beroperasi dengan database, standar operasional, dan protokol yang berbeda, sehingga sulit untuk diintegrasikan, yang pada akhirnya menyebabkan pertukaran data dan informasi menjadi tidak maksimal (The Habibie Center, 2019).

## Sea Operation

*Sea Operation* (Operasi Laut) merupakan salah satu elemen kunci dalam framework *Security Practice* yang dikembangkan oleh Christian Bueger dalam teori *Maritime Security* nya. *Sea Operation* merupakan manifestasi fisik dari strategi Keamanan Maritim suatu negara yang melibatkan patroli, inspeksi, latihan, dan operasi pengamanan yang dilakukan di laut sebagai bentuk proaktif untuk mengamankan wilayah perairan (Bueger, 2015). Elemen ini berfokus pada kehadiran dan aktivitas langsung di wilayah maritim untuk mencegah, mengidentifikasi, dan merespons berbagai ancaman keamanan di laut.

Visi Poros Maritim Dunia yang dicanangkan Presiden Jokowi menjadi titik balik dalam orientasi kebijakan maritim Indonesia. Dokumen Buku Putih Pertahanan Indonesia 2015 menempatkan keamanan maritim sebagai prioritas utama, dengan menekankan pentingnya kehadiran fisik dan pengawasan di wilayah perairan krusial, termasuk Selat Malaka. Konsep ini kemudian dielaborasi melalui Strategi Pertahanan Laut Nusantara yang diadopsi pada 2017. Implementasi dari reorientasi strategis ini tercermin dalam peningkatan aktivitas patroli TNI AL di Selat Malaka. Data dari Markas Besar TNI AL (2019) menunjukkan kenaikan jumlah hari operasi dari 90 hari per tahun pada 2014 menjadi 120 hari per tahun pada 2019. Peningkatan juga terlihat pada jarak tempuh patroli yang bertambah dari sekitar 32.400 nautical miles (2014) menjadi sekitar 54.750 nautical miles (2019). Jam patroli laut juga meningkat dari sekitar 2.160 jam (2014) menjadi 2.880 jam (2019). Peningkatan intensitas ini diwujudkan melalui operasi rutin seperti Operasi Kamla yang dilaksanakan empat kali dalam setahun dan Operasi Wallacea yang digelar dua kali setahun. TNI AL juga membentuk "Satgas Selat Malaka" pada 2016, sebuah satuan khusus yang ditugaskan mengamankan jalur pelayaran di Selat Malaka dari ancaman perompakan.

Bakamla yang baru dibentuk pada akhir 2014, juga menunjukkan peningkatan peran dalam operasi keamanan di Selat Malaka. Tercatat bahwa Bakamla melaksanakan 12 operasi rutin per tahun di Selat Malaka pada 2019, meningkat signifikan dari hanya 4 operasi pada 2015 (Bakamla, 2019). Jumlah kapal patroli Bakamla yang beroperasi di wilayah Selat Malaka juga bertambah dari 3 unit (2015) menjadi 8 unit (2019). Perkembangan operasionalisasi strategi juga dapat dilihat dari meningkatnya intensitas pemeriksaan kapal, penghentian kapal mencurigakan, dan pengawalan kapal komersial. Terjadi peningkatan pemeriksaan kapal sebesar hampir 138% dan pengejaran serta penghentian kapal mencurigakan meningkat sekitar 156% selama periode 2014-2019 (Kemenko Maritim, 2019).

Dalam kerangka kerjasama MSP, Indonesia menunjukkan peningkatan keterlibatan dalam mekanisme *Malacca Straits Sea Patrol* (MSSP) dan *Eyes-in-the-Sky* (EiS). Data dari *Regional Co-operation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* atau ReCAAP (2020) menunjukkan bahwa Indonesia berkontribusi terhadap sekitar 30% dari total jam patroli MSP dan 27% dari total misi pengintaian udara EiS selama periode 2014-2019. Meski menunjukkan partisipasi yang meningkat, kontribusi Indonesia ternyata masih berada di bawah Malaysia dan Singapura. Kapabilitas pengawasan udara Indonesia yang dijalankan dengan pesawat CN-235 MPA dan Nomad Searchmaster masih terbatas jika dibandingkan negara tetangganya. Indonesia rata-rata melaksanakan 24 misi pengawasan

udara per tahun, sementara Malaysia menjalankan sekitar 36 misi dan Singapura 48 misi (Storey, 2018). Di sisi lain, perkembangan positif dalam koordinasi operasi laut terlihat dengan disepakatinya "*Joint Standard Operating Procedures for Coordinated Patrol*" pada 2016, yang mengatur mekanisme komunikasi dan parameter operasi bersama. Indonesia berperan aktif dalam perumusan prosedur ini dan menjadi tuan rumah latihan "*Coordinated Patrol Exercise 2017*" di perairan Batam.

Selama rentang periode 2014-2019, Indonesia juga turut melakukan upaya untuk memodernisasi armada keamanan maritimnya guna menunjang operasi keamanan, tidak terkecuali di Selat Malaka. Evaluasi terhadap *Minimum Essential Force* (MEF) Tahap II yang dilaporkan Kementerian Pertahanan menunjukkan pencapaian sekitar 67% dari target modernisasi alutsista maritim keseluruhan. Selama periode ini, TNI AL menerima tambahan 3 kapal patroli cepat kelas PC-40, 2 kapal patroli kelas Parchim hasil refit, dan 1 kapal pengawas kelas OPV. TNI AL juga menerima 6 helikopter pengintai maritim AS-565 MBe Panther untuk meningkatkan kapabilitas pengawasan. Bakamla mendapatkan penguatan signifikan dengan pengadaan 10 kapal patroli baru dan pembangunan 3 pangkalan di Belawan, Batam, dan Lampung. Kementerian Kelautan dan Perikanan turut memperkuat kapabilitasnya dengan menambah kapal pengawas perikanan dan mengembangkan sistem pemantauan elektronik berbasis satelit.

Meski terdapat kemajuan yang cukup progresif, implementasi *Sea Operation* di Indonesia sendiri pada realitanya masih menghadapi sejumlah tantangan yang signifikan. Salah satu yang menjadi kendala utama adalah keterbatasan anggaran. Berdasarkan data dari SIPRI (2019), Alokasi anggaran pertahanan Indonesia yang hanya sekitar 0,8% dari total PDB masih jauh di bawah Malaysia (1,1%) dan Singapura (3,2%). Alokasi untuk operasi keamanan maritim dalam anggaran pertahanan Indonesia juga relatif kecil dibandingkan negara tetangganya. Hal ini tentu berdampak langsung terhadap ketersediaan armada alutsista, dan juga jumlah personel yang diterjunkan. Sebagai catatan, saat ini alokasi terbesar anggaran pertahanan Indonesia adalah untuk matra darat (TNI AD). Hal tersebut tentu tidak sejalan dengan visi untuk menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, karena kekuatan utama maritim adalah di wilayah perairan yang menjadi yurisdiksi TNI AL.



Gambar 2. Data Alokasi Anggaran Modernisasi Alutsista TNI 2015-2020

Sumber : Dirjen Anggaran Kemenkeu RI

Kemudian, panjang garis pantai (*coastline*) Indonesia yang menghadap Selat Malaka mencapai sekitar 1.300 km, jauh lebih panjang dibanding Malaysia dan Singapura, dimana hal ini tentu membutuhkan sumber daya yang lebih besar juga untuk menjalankan pengawasan yang efektif. Selain itu, infrastruktur pendukung operasi laut Indonesia juga masih terbatas. Pada tahun 2018, Indonesia hanya memiliki 3 pangkalan utama di sepanjang Selat Malaka dengan fasilitas pemeliharaan dan dukungan logistik yang belum memadai (Laksmana, 2018).

### Law Enforcement

*Law Enforcement* (Penegakan Hukum) merupakan elemen berikutnya dalam framework *Security Practice*. Elemen ini berfokus pada proses dan mekanisme penegakan hukum yang dilakukan untuk menangani berbagai ancaman dan pelanggaran di lingkup teritorial maritim. *Law Enforcement* dalam kerangka Bueger tidak hanya terbatas pada tindakan penindakan terhadap pelaku kejahatan maritim, tetapi juga mencakup keseluruhan proses hukum mulai dari deteksi pelanggaran, penangkapan, penuntutan, hingga proses peradilan (Bueger, 2015). Elemen ini menjembatani antara aktivitas operasional di laut (Sea Operation) dengan kerangka hukum dan regulasi yang menjadi landasan tindakan keamanan maritim.

Pada masa pemerintahan Presiden Jokowi periode pertama, disahkannya UU No. 32 tahun 2014 tentang Kelautan menjadi langkah penting yang memberikan payung hukum komprehensif bagi upaya penegakan hukum di laut. Undang-undang ini secara eksplisit mengatur aspek keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia. Implementasi lebih lanjut ditandai dengan terbitnya beberapa peraturan turunan yang memperkuat basis legal penegakan hukum maritim, di antaranya Perpres No. 178 tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut yang memberikan landasan hukum bagi pembentukan Bakamla sebagai koordinator keamanan laut, dan Perpres No. 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia yang menetapkan peta jalan (*roadmap*) pengelolaan kelautan termasuk aspek penegakan hukum. Selain pembaruan regulasi, Indonesia juga berupaya menyelaraskan hukum nasionalnya dengan instrumen internasional. Laporan Kinerja Kementerian Luar Negeri RI tahun 2019, menunjukkan bahwa selama rentang periode 2014-2019 Indonesia telah meratifikasi atau mengadopsi beberapa instrumen penting, termasuk Amandemen ISPS Code (2015), *Port State Measures Agreement* untuk mencegah IUU Fishing (2016), dan menjadi anggota penuh ReCAAP pada 2018. Keikutsertaan Indonesia dalam ReCAAP merupakan langkah strategis dalam sinkronisasi mekanisme penegakan hukum dengan standar regional. Meskipun terlambat dibandingkan Singapura (2006) dan Malaysia (2007), langkah ini menandai komitmen Indonesia untuk mengadopsi pendekatan regional dalam menangani kejahatan maritim.

Penegakan hukum di Indonesia juga menunjukkan tren positif dalam hal penindakan kasus kejahatan maritim selama periode 2014-2019. Terjadi peningkatan penangkapan dan penuntutan kasus pembajakan dan perompakan dari 35 kasus (2014) mencapai 62 kasus (2018). Peningkatan serupa juga terlihat pada kasus IUU fishing, dengan 103 kasus pada 2014 menjadi 163 kasus pada 2018, sebagai hasil dari kebijakan tegas Menteri Kelautan dan

Perikanan saat itu. Salah satu kasus penindakan hukum yang mendapat perhatian luas adalah penenggelaman kapal pelaku *illegal fishing* asing. Selama periode 2014-2019, Kementerian Kelautan dan Perikanan melaporkan penenggelaman 488 kapal *illegal fishing* asing, dengan rincian 294 kapal Vietnam, 92 kapal Filipina, 76 kapal Malaysia, 23 kapal Thailand, dan kapal dari beberapa negara lainnya (Marta, 2019). Kebijakan ini mendapat berbagai tanggapan dari negara-negara tetangga, namun dianggap efektif dalam memberikan efek jera bagi pelaku IUU fishing. Dalam kasus perompakan dan pembajakan, Indonesia mencatat sejumlah keberhasilan signifikan. Salah satu pencapaian penting adalah penangkapan kelompok perompak yang beroperasi di Selat Malaka pada 2017, yang bertanggung jawab atas 8 insiden pembajakan kapal tanker kecil. Operasi ini merupakan hasil kerja sama intelijen antara TNI AL, Bakamla, dan Kepolisian RI, serta koordinasi dengan otoritas Malaysia.

Dalam lingkup kerjasama Littoral States, terdapat perkembangan positif dalam kerja sama penegakan hukum melalui MSP. Menurut laporan dari Kementerian Luar Negeri RI (2019), selama periode 2014-2019, Indonesia, Malaysia, dan Singapura menyepakati "*Standard Operating Procedures for Handling Maritime Crime Suspects*". Kesepakatan tersebut bertujuan untuk memfasilitasi proses transfer tersangka dan bukti antar negara yang menyangkut kejahatan terkait keamanan maritim (Singapore MINDEF, 2017). Indonesia juga aktif dalam forum *Heads of Asian Coast Guard Agencies Meeting* (HACGAM) dan *ASEAN Maritime Forum*, di mana isu penegakan hukum maritim menjadi agenda utama. Forum-forum ini memfasilitasi pertukaran informasi dan praktik terbaik (*best practice*) dalam penegakan hukum maritim di kawasan tersebut. Bentuk kerja sama lainnya adalah *Joint Investigation Team* (JIT) yang dibentuk antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura untuk menangani kasus-kasus kejahatan maritim lintas batas. Selama 2016-2019, JIT telah menangani 14 kasus kejahatan maritim di Selat Malaka, dengan tingkat keberhasilan penuntutan yang cukup memuaskan.

Namun di sisi lain, penegakan hukum maritim Indonesia masih dihadapkan pada beberapa tantangan mendasar. Pertama, kompleksitas yurisdiksi di perairan perbatasan sering menimbulkan ambiguitas dan kerancuan dalam penindakan. Banyak kasus perompakan dan pembajakan terjadi di area dengan klaim yurisdiksi yang tumpang tindih antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura, sehingga memperlambat proses penindakan (Rustam, 2016). Kedua, sistem peradilan Indonesia masih menghadapi kendala dalam penanganan kasus kejahatan maritim. Menurut laporan *United Nations Office on Drugs and Crime* (UNODC) tahun 2019, tingkat keberhasilan penuntutan kasus kejahatan maritim di Indonesia masih perlu ditingkatkan. Hal ini disebabkan karena keterbatasan kapasitas institusi peradilan, kompleksitas pengumpulan bukti, dan kurangnya keahlian khusus dalam penanganan kasus maritim. Ketiga, harmonisasi hukum maritim Indonesia dengan standar regional dan internasional masih perlu dilakukan penyempurnaan dan penyelarasan lebih lanjut. Indonesia perlu melakukan harmonisasi lebih lanjut terhadap definisi kejahatan maritim, mekanisme penegakan hukum, dan prosedur penanganan pelaku kejahatan maritim agar selaras dengan standar internasional (Beckman & Davenport, 2018).



## Coordination Among Multiple Actors

Upaya untuk menjaga keamanan maritim melibatkan banyak aktor lintas lembaga dan bahkan lintas negara di berbagai level. Koordinasi antar aktor menjadi krusial mengingat kompleksitas ancaman maritim dan banyaknya pemangku kepentingan yang terlibat. Koordinasi antar-lembaga hingga saat ini masih menghadapi berbagai tantangan. Operasi Maritim di Indonesia melibatkan setidaknya beberapa lembaga berbeda seperti TNI AL yang menjadi alat utama pertahanan negara di laut, Bakamla sebagai koordinator pengamanan dan penegakan hukum di laut, KPLP dibawah Kementerian Perhubungan yang bertanggungjawab atas keselamatan dan keamanan pelayaran, Polairud dibawah Polri yang memiliki wewenang untuk penegakan hukum sipil di laut, Kementerian KKP yang bertugas sebagai pengawas dan melakukan penindakan terhadap IUU Fishing, Dirjen Bea dan Cukai (DJBC) yang bertugas mengawasi alur keluar masuk barang dan komoditas di laut, BASARNAS yang bertanggung jawab dalam melakukan operasi pencarian dan penyelamatan (SAR) di laut, dan beberapa lembaga lain dibawah Kementerian atau Instansi negara. Banyaknya lembaga yang terlibat seringkali berkorelasi erat dengan mandat yang kerap tumpang tindih, menimbulkan inefisiensi dalam penggunaan sumber daya, serta kemampuan respon terhadap ancaman di laut, menggambarkan rumitnya koordinasi antar lembaga maritim nasional.

Situasi ini tentu menimbulkan tantangan serius dalam koordinasi operasional. Menurut laporan audit Badan Pemeriksa Keuangan, terjadi tumpang tindih operasi di beberapa wilayah, terutama perairan ramai seperti Selat Malaka. Sementara sebagian wilayah perairan justru kurang mendapat perhatian. Selain itu, terjadi duplikasi pengadaan peralatan dan komunikasi yang tidak terintegrasi antar lembaga. Pemerintahan Jokowi melakukan beberapa langkah strategis untuk mengatasi tantangan koordinasi. Pembentukan Bakamla pada Desember 2014 sebagai pengganti Bakorkamla merupakan upaya untuk menciptakan *coast guard* nasional yang berfungsi sebagai koordinator utama keamanan laut. Bakamla diberi kewenangan yang lebih luas, termasuk fungsi penegakan hukum yang sebelumnya tidak dimiliki Bakorkamla. Pemerintah juga membentuk Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman pada 2014 untuk mengoordinasikan kebijakan kelautan dan maritim lintas kementerian dan lembaga. Kementerian ini memainkan peran penting dalam menyusun Kebijakan Kelautan Indonesia (Indonesian Ocean Policy) yang ditetapkan melalui Perpres No. 16 tahun 2017. Dokumen ini memberikan kerangka koordinasi komprehensif bagi pengelolaan maritim Indonesia, termasuk aspek keamanan. Inisiatif koordinasi teknis lainnya mencakup pembentukan *Maritime Security Board* (MSB) pada 2016 yang bertugas menyelaraskan operasi keamanan maritim antar lembaga. MSB menyelenggarakan pertemuan koordinasi rutin yang dihadiri oleh perwakilan dari berbagai lembaga terkait. Data dari Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman (2019) menunjukkan bahwa MSB telah memfasilitasi 48 pertemuan koordinasi sepanjang 2016-2019 dan menghasilkan 23 kesepakatan operasi bersama. Meski demikian, efektivitas inisiatif dari koordinasi ini dinilai masih terbatas. Sebuah studi oleh The Habibie Center (2019) menemukan bahwa meskipun struktur koordinasi telah dibentuk, implementasinya terhambat oleh beberapa faktor, termasuk ego sektoral yang masih kuat, perbedaan

interpretasi terhadap peraturan perundang-undangan, ketimpangan sumber daya antar lembaga, dan belum adanya platform informasi terintegrasi.

Pada tingkat kerjasama regional, di kawasan Selat Malaka, forum utama koordinasi antar aktor adalah *Malacca Straits Patrol Joint Coordinating Committee* (MSP JCC) yang mempertemukan perwakilan dari negara *littoral states* di kawasan ini yakni Indonesia, Malaysia, dan Singapura secara berkala untuk mengoordinasikan upaya pengamanan Selat Malaka. Indonesia berpartisipasi dalam seluruh pertemuan MSP JCC yang diselenggarakan sepanjang 2014-2019 yang menunjukkan komitmen konsisten terhadap koordinasi regional. Indonesia juga menjadi tuan rumah untuk beberapa pertemuan MSP JCC selama periode tersebut. Pertemuan-pertemuan ini menghasilkan beberapa kesepakatan penting, termasuk pembentukan Standard Operating Procedures untuk koordinasi patroli pada tahun 2016, mekanisme pertukaran informasi intelijen, dan protokol komunikasi darurat. Indonesia juga berperan aktif dalam *Malacca Straits Patrol Information System* (MSP-IS) yang memfasilitasi pertukaran informasi antara pusat komando maritim ketiga negara. Indonesia berkontribusi sekitar 30% dari total informasi yang dipertukarkan dalam MSP-IS, meningkat dari hanya 15% pada 2014 (Storey, 2018).

Meski menunjukkan kemajuan yang cukup signifikan dalam rentang periode 2014-2019, koordinasi regional di kawasan Selat Malaka juga menghadapi tantangan. Sensitivitas kedaulatan masih menjadi hambatan utama dalam koordinasi operasional. Ketiga negara masih enggan memberikan izin *hot pursuit* atau *right of visit* ke dalam wilayah teritorial masing-masing, yang menghambat efektivitas operasi gabungan terhadap ancaman maritim yang melintasi batas negara (Bateman, 2020).

### Maritime Diplomacy and Capacity Building

*Maritime Diplomacy* (Diplomasi Maritim) berfokus pada upaya negara untuk memperkuat hubungan dan kerjasama internasional dalam konteks keamanan laut. Diplomasi Maritim dirancang sebagai langkah preventif untuk mengurangi potensi terjadinya konflik, menurunkan tingkat ancaman, dan menyelesaikan perbedaan pendapat antara pihak-pihak yang terlibat (Suproboningrum & Kurniawan, 2018). Sedangkan *capacity building* berfokus pada peningkatan kapasitas pengelolaan dan pengawasan maritim, baik untuk negara sendiri maupun negara-negara tetangga, dan kawasan tertentu. Diplomasi maritim dan *capacity building* bekerja bersama untuk memperkuat posisi negara dalam menjaga dan mengelola keamanan maritim secara efektif. Indonesia sendiri telah menggunakan berbagai forum regional dan internasional untuk memperkuat agenda keamanan maritimnya, khususnya terkait Selat Malaka. Data dari Kementerian Luar Negeri RI mencatat bahwa selama 2014-2019, Indonesia aktif mengangkat isu keamanan Selat Malaka dalam forum-forum strategis seperti *ASEAN Regional Forum* (ARF), *East Asia Summit* (EAS), *ASEAN Maritime Forum* (AMF), dan *Indian Ocean Rim Association* (IORA).

Langkah signifikan dalam diplomasi maritim Indonesia selanjutnya dapat dilihat melalui keberhasilan Indonesia mendorong pembentukan *ASEAN Regional Forum Inter-Sessional Meeting on Maritime Security* pada 2016 yang dipimpin langsung oleh Indonesia.

Laporan dari Direktorat Jenderal Kerja Sama Multilateral Kemlu RI menyebutkan bahwa forum ini dibentuk untuk menjadi wadah khusus bagi negara-negara ASEAN dan mitra dialog strategis untuk membahas isu-isu keamanan maritim di kawasan, termasuk Selat Malaka. Indonesia menggunakan forum ini untuk mempromosikan pendekatan komprehensif dalam menangani keamanan maritim yang mencakup aspek keamanan tradisional dan non-tradisional. Dalam forum *Indian Ocean Rim Association (IORA)*, Indonesia berhasil memasukkan isu keamanan Selat Malaka dalam IORA Concord yang disepakati pada KTT IORA di Jakarta tahun 2017. Dokumen ini secara eksplisit menyebutkan pentingnya keamanan jalur pelayaran krusial, termasuk Selat Malaka, bagi stabilitas ekonomi dan keamanan kawasan Indo-Pasifik. Indonesia juga memanfaatkan keketuaannya di berbagai forum untuk memperkuat agenda keamanan maritim (Kemlu, 2020). Pada 2018, Indonesia menjadi ketua *Our Ocean Conference* di Bali, di mana isu keamanan maritim menjadi salah satu dari enam fokus utama. Pemerintah Indonesia memanfaatkan momentum ini untuk memperkuat komitmen internasional terhadap keamanan jalur pelayaran strategis, termasuk Selat Malaka

Selain meningkatkan kerja sama multilateral, Indonesia juga aktif membangun kerjasama bilateral terkait keamanan maritim. Selama periode 2014-2019, Indonesia menandatangani setidaknya 18 Memorandum of Understanding (MoU) dengan berbagai negara terkait kerjasama keamanan maritim seperti Jepang, Australia, India, Amerika Serikat, dan Belanda (Kemlu, 2020). Diplomasi bilateral ini tidak hanya memperkuat posisi Indonesia dalam tata kelola keamanan maritim regional, tetapi juga membuka akses terhadap dukungan teknis dan finansial dari negara-negara mitra. Melalui kerjasama bilateral ini Indonesia berhasil mendapatkan dukungan senilai lebih dari \$500 juta untuk program-program keamanan maritim selama periode 2014-2019.

Dalam hal pengembangan kapasitas (*capacity building*), Indonesia telah melakukan beberapa kegiatan dan program untuk meningkatkan kapabilitas maritimnya selama periode 2014-2019. Berbagai program pengembangan kapasitas dilaksanakan seperti Pelatihan personel keamanan maritim, termasuk TNI AL, Bakamla, dan instansi terkait lainnya. Data dari Bakamla menunjukkan, lebih dari 3.500 personel telah dilatih dalam berbagai aspek keamanan maritim selama 2014-2019, meningkat 150% dibandingkan periode sebelumnya (Bakamla, 2020). Selain itu pemerintah juga melakukan investasi dalam sistem radar pesisir, kapal patroli, dan teknologi pemantauan maritim, yang sebagian didukung oleh kerjasama dengan negara-negara mitra. Di sisi lain, berbagai latihan gabungan dengan negara-negara littoral states di kawasan selat malaka, dan negara mitra strategis lain juga gencar dilakukan. Pada tahun 2017, Indonesia menjadi tuan rumah untuk latihan "*Coordinated Patrol Exercise 2017*" yang diselenggarakan di perairan Batam. Latihan ini menjadi implementasi dari "Joint Standard Operating Procedures for Coordinated Patrol" yang disepakati pada 2016, yang mengatur mekanisme komunikasi dan parameter operasi bersama antara ketiga negara. Indonesia dan Malaysia juga secara rutin melaksanakan latihan gabungan MALINDO sebagai bagian dari kerja sama bilateral kedua negara. Latihan tersebut mencakup berbagai skenario, termasuk operasi maritim dan penanggulangan kejahatan lintas batas. Selain itu,

terdapat juga latihan bersama yang difokuskan pada penanggulangan Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing di kawasan Selat Malaka.

## KESIMPULAN

Analisis terhadap implementasi strategi keamanan maritim Indonesia di Selat Malaka selama periode pertama pemerintahan presiden Joko Widodo (2014-2019) melalui framework Security Practice dari Teori Keamanan Maritim Christian Bueger menunjukkan adanya perkembangan yang signifikan selama periode 5 tahun tersebut, meskipun masih menghadapi berbagai tantangan. Pembentukan Bakamla pada Desember 2014 menjadi tonggak penting dalam meningkatkan koordinasi dan penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia. Terdapat peningkatan kapabilitas Maritime Domain Awareness yang ditandai dengan pengembangan Indonesia Maritime Information Center (IMIC) dan peningkatan kontribusi dalam Malacca Straits Patrol Information System dari 15% menjadi 30%. Intensitas operasi laut juga meningkat signifikan, hal ini dapat dilihat dari penambahan jumlah hari patroli di laut dari 90 menjadi 120 hari per tahun dan jarak tempuh dari 32.400 menjadi 54.750 nautical miles. Penegakan hukum menunjukkan tren positif dengan peningkatan penangkapan dan penuntutan kasus kejahatan maritim dari 35 menjadi 62 kasus.

Meski demikian, beberapa tantangan masih dihadapi oleh Indonesia, diantaranya keterbatasan teknologi dan anggaran, koordinasi yang terfragmentasi antar lembaga maritim nasional, serta kesenjangan kapabilitas dibandingkan Malaysia dan Singapura. Upaya diplomasi maritim dan pengembangan kapasitas telah membuka akses dukungan internasional senilai lebih dari \$500 juta untuk program keamanan maritim. Keseluruhan strategi ini berkontribusi pada penurunan insiden maritim di Selat Malaka, dengan laporan International Maritime Bureau menunjukkan penurunan dari 104 kasus pada 2015 menjadi 54 kasus pada 2019, membuktikan efektivitas upaya Indonesia dalam berkontribusi pada keamanan kawasan.

Penelitian di masa depan dapat memperluas analisis dengan melibatkan perspektif dari aktor-aktor non-negara, seperti industri pelayaran dan komunitas pesisir, serta mengembangkan indikator yang lebih terukur untuk mengevaluasi efektivitas strategi keamanan maritim.

## DAFTAR PUSTAKA

- Agastia, I.G.B.D., & Perwita, A.A.B. (2019). Jokowi's Maritime Axis and the Future of Indian Ocean: The Geopolitical Shift in the Indo-Pacific Region. *Journal of ASEAN Studies*, 6(2), 111-130.
- Arikunto, S. (1992). *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Bina Aksara.
- Bakamla RI. (2019). *Laporan Tahunan Badan Keamanan Laut Republik Indonesia Tahun 2018*. Jakarta: Bakamla RI.
- Bateman, S. (2020). ASEAN's Maritime Security Blindspot. In C. Echle (Ed.), *Maritime Security Challenges in Southeast Asia: Setting the Scene* (pp. 34-45). Konrad Adenauer Stiftung.

- Beckman, R.C., & Davenport, T. (2018). The Contribution of the IUU Fishing Concept to International Fisheries Law. *International Journal of Marine and Coastal Law*, 33(2)
- Bueger, C. (2015). What is Maritime Security? *Marine Policy*, 53.
- Connelly, A. (2017). *Indonesia in the South China Sea: Going it Alone*. Lowy Institute for International Policy.
- Frécon, Eric. (2006). "Piracy and Armed Robbery at Sea Along The Malacca Strait : Initial Impression From Fieldwork In Riau Island". *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*. ISEAS Publishing. <https://doi.org/10.1355/9789812305909-008>
- Hartanto. (2016). *Ancaman Pembajakan dan Perompakan Bersenjata di Selat Malaka (Kajian Laporan IMB Periode 2016) Terhadap Tegaknya Kedaulatan NKRI [Tesis]*. Fakultas Strategi Pertahanan Universitas Pertahanan.
- International Maritime Bureau (IMB). (2020). *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2019*. ICC International Maritime Bureau.
- Ismail, S. Z., & Sani, M. a. M. (2010). The Straits of Malacca: Regional powers vis-a-vis littoral states in strategic and security issues and interests. In *Institute of Tun Dr. Mahathir Mohamad's Thoughts*. Universiti Utara Malaysia eBooks. <http://repo.uum.edu.my/3169/>
- Kembayev, Z. (2020). The Strategic Importance of the Straits of Malacca and Singapore: US and Chinese Maritime Strategy in the Indo-Pacific. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 51(3).
- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman RI. (2017). *Kebijakan Kelautan Indonesia*. Jakarta: Kemenko Maritim RI.
- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman RI. (2019). *Laporan Capaian 5 Tahun Poros Maritim Dunia 2014-2019*. Jakarta: Kemenko Maritim RI.
- Kementerian Luar Negeri RI. (2017). *Annual Press Statement of the Minister for Foreign Affairs of the Republic of Indonesia*. Jakarta: Kemlu RI.
- Kementerian Luar Negeri RI. (2019). *Laporan Kinerja Kementerian Luar Negeri Tahun 2018*. Jakarta: Kemlu RI.
- Kementerian Luar Negeri RI. (2020). *Laporan Kinerja Kementerian Luar Negeri Tahun 2019*. Jakarta: Kemlu RI.
- Kementerian Pertahanan RI. (2018). *Buku Putih Pertahanan Indonesia*. Jakarta: Kemenhan RI.
- Klein, N., et al. (2009). *Maritime Security: International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand (1st ed.)*. In *Routledge eBooks (1st ed.)*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203867471>
- Kopacz, Z., et al. (2001). The Maritime Safety System, its Main Components and Elements. *Journal of Navigation*, 54(2), 199–211. <https://doi.org/10.1017/s0373463301001205>
- Kurniawan, Y. (2016). Visi Poros Maritim Dunia: Proyeksi Indonesia sebagai Kekuatan Global? *Jurnal Legislasi Pertahanan*, 6(2)
- Laksmiana, E.A. (2018). Reframing Indonesia's Maritime Security Challenges. *Asian Politics & Policy*, 10(2), 190-213.



- Laksmana, E.A. (2019). Reshaping Indonesian Maritime Strategy: Implications for Good Order at Sea. *The Indonesian Quarterly*, 47(1), 55-76.
- Liss, C., & Biggs, P. (2016). Maritime Security in Southeast Asia: Between a rock and a hard place? Murdoch University Asia Research Centre Working Paper No. 141.
- Marta, C. W. D. D. (2019, May 4). Menteri Susi kembali tenggelamkan kapal: “Ini way out yang sangat cantik untuk bangsa kita, menakutkan untuk bangsa lainnya.” BBC News Indonesia. <https://www.bbc.com/indonesia/indonesia-48131222>
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1994). *Qualitative data analysis: An expanded sourcebook* (2nd ed.). Thousand Oaks, CA: Sage Publication
- Moleong, Lexy J. 2008. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Mudayat, A. A. (2018). Diplomasi Pertahanan Indonesia Dalam Mewujudkan Poros Maritim Dunia”, *Jurnal Prodi Diplomasi Pertahanan*. *Jurnal Prodi Diplomasi Pertahanan*, 4(2).
- Mudric. 2016. “Maritime Security: Editorial Note.” *CIRR Jurnal Online Edition* 75.
- Nainggolan, P. P. (2016). “Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo dan Implikasi Internasionalnya”. *Jurnal Politica Dinamika Masalah Politik Dalam Negeri Dan Hubungan Internasional*, 6(2). <https://doi.org/10.22212/jp.v6i2.312>
- Nofandi, F., et al. (2022). Case study of ship traffic crowds in the Malacca Strait-Singapore by using vessel traffic system. *IOP Conference Series Earth and Environmental Science*, 1081(1)
- Prasetyono, E. (2020). The Strategic Trends in Indonesia's Maritime Security Under President Jokowi. *Pacific Focus*, 35(1), 141-162.
- Qomariyah, N. (2018). Visi Poros Maritim Dunia: Telaah Strategi Indonesia dalam Keamanan Kolektif di Selat Malaka. Repository Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Airlangga.
- ReCAAP. (2019). Annual Report 2018: Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia. Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia.
- ReCAAP. (2020). Annual Report 2019: Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia. Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia.
- Ruslin, I.T. (2018). Reorientasi Kebijakan Keamanan Maritim Indonesia dalam Menghadapi Pergeseran Lingkungan Strategis di Indo-Pasifik. *Jurnal Politik Profetik*, 6(2), 198-216.
- Rustam, I. (2016). Tantangan ASEAN Maritime Security Framework terhadap Penanggulangan Maritime Crime. *Jurnal Pertahanan*, 6(2), 63-79.
- Salsabila, A. (2021). Maritime Security Enforcement in Malacca Strait: Indonesia's Perspective. *Journal of Strategic and Global Studies*, 4(1), 87-101.
- Samy, M., & Kusumadewi, J. A. (2021). Diplomasi Pertahanan Maritim Indonesia dalam Menghadapi Ancaman Keamanan Non-tradisional Upaya Mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia. *Jurnal Hubungan Internasional*, 14(1), 45. <https://doi.org/10.20473/jhi.v14i1.25547>

- Saraswati, A.L., & Pinatih, N.K.D.A. (2020). Strategi Keamanan Maritim Indonesia terhadap Maritime Piracy di Laut Sulu Tahun 2016. *Transformasi Global*, 7(1), 114-143.
- Singapore Ministry of Defence. (2015). "Fact Sheet: The Malacca Straits Patrol". Retrieved from <https://www.mindef.gov.sg/web/portal/mindef/news-and-events/latest-releases/article-detail/2016/april/2016apr21-news-releases-00134/>
- Singapore Ministry of Defence. (2017). Annual Report 2016. Singapore: MINDEF.
- Singapore Ministry of Defence. (2018). Malacca Straits Patrol Joint Coordinating Committee Meeting 2018 Press Release. Singapore: MINDEF.
- SIPRI (Stockholm International Peace Research Institute). (2019). SIPRI Military Expenditure Database. Stockholm: SIPRI.
- Storey, I. (2018). Maritime Security in Southeast Asia: Two Cheers for Regional Cooperation. *Contemporary Southeast Asia*, 40(3), 333-355.
- Sulistiyani, Y.A. (2019). Diplomasi Pertahanan Littoral States di Selat Malaka Melalui Kerangka Patroli Selat Malaka. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, 9(2), 41-58.
- Suproboningrum, L., & Kurniawan, Y. (2018). Diplomasi Maritim dalam Keberhasilan Patroli Terkoordinasi Indonesia-Malaysia-Singapura Di Selat Malaka. *Jurnal Politika Dinamika Masalah Politik Dalam Negeri Dan Hubungan Internasional*, 8(2). <https://doi.org/10.22212/jp.v8i2.1141>
- Suryodipuro, S.R. (2020). Indonesia's Maritime Fulcrum: Challenges and Trajectories. In S. Chaturvedi & T. Doyle (Eds.), *Maritime Safety and Security in the Indian Ocean* (pp. 219-235). Routledge.
- The Habibie Center. (2019). Policy Brief: Strengthening Indonesia's Maritime Domain Awareness. Jakarta: The Habibie Center.
- TNI AL. (2019). Laporan Operasi TNI Angkatan Laut Tahun 2018. Markas Besar TNI Angkatan Laut.
- UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime). (2019). *Maritime Crime Programme: Annual Report 2018*. Vienna
- Yudhistira, A. et al. (2022). Pemahaman Terhadap Maritime Security, Maritime Safety dan Maritime Defense serta Perbedaannya dalam Konsep Keamanan Nasional. *Jurnal Ilmiah Kemaritiman Nusantara*. (2) 1.