

## **Peran Industri Pertahanan Dalam Meningkatkan Keamanan Maritim Guna Mendorong Visi Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia**

**Tyan Hidayatus Sholihah<sup>1</sup> Dangan Waluyo<sup>2</sup> Jupriyanto<sup>3</sup> Tri Guntoro Sukarno Putro<sup>4</sup>**

Universitas Pertahanan Republik Indonesia, Sentul Bogor, Jawa Barat, Indonesia<sup>1,2,3,4</sup>

Email: [tyanedu01@gmail.com](mailto:tyanedu01@gmail.com)<sup>1</sup>

### **Abstrak**

Indonesia merupakan negara maritim terbesar di dunia dengan potensi ekonomi maritim mencapai 1.338 miliar dollar AS per tahun. Hal ini membuat Indonesia tidak lepas dari berbagai ancaman militer maupun non militer. Beberapa ancaman ini membuat kondisi keamanan Indonesia yang menjadi tidak stabil dan mengganggu upaya Indonesia dalam mewujudkan misi sebagai "poros maritim dunia". Potensi ancaman tersebut membutuhkan pertahanan negara yang kuat yang dapat mencakup seluruh wilayah secara maksimal. Sehingga diperlukan lembaga atau instansi yang bertujuan menjaga keamanan dan pertahanan maritim negara. Badan Keamanan Laut (Bakamla) RI merupakan lembaga yang bertugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah yurisdiksi Indonesia. Namun saat ini kebutuhan kapal patroli Bakamla masih jauh dari ideal. Oleh karena itu dalam paper ini akan dibahas penyebab dari potensi ancaman keamanan maritim Indonesia dilihat dengan perspektif sytem thinking, serta bagaimana pengadaan alutsiskamla mempengaruhi keamanan maritim Indonesia. Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif dan kuantitatif untuk memahami ancaman keamanan maritim Indonesia dampak dari pengadaan alutsiskamla berupa kapal patroli. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penyebab potensi ancaman keamanan maritim Indonesia adalah kurang optimlanya kapal patroli Bakamla yang hanya memenuhi 53% kebutuhan kapal ideal, yang berdampak pada cakupan patroli area yaitu 51% dari total luas perairan dan yurisdiksi Indonesia. Langkah solutif untuk meningkatkan infrastruktur Bakamla adalah pengadaan kapal patroli baru. Solusi ini terbukti efektif karena berdasarkan perhitungan Internal Strategic Factor Analysis Summary (IFAS) dan Enternal Strategic Factor Analysis Summary (EFAS) setelah dilakukan SWOT, edua faktor strategis, baik internal maupun eksternal, memiliki nilai solusi yang lebih tinggi secara total daripada ancaman keamanan maritim, yaitu faktor internal 4.1818 dibanding 4.52173 dan faktor internal yaitu 3.975 dibanding 4.225.

**Kata Kunci :** Analsisi SWOT, Bakamla, Industri Pertahanan Maritim, Kapal Patroli, Keamanan Maritim Indonesia, Poros Maritim Dunia, *System Thinking*



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

### **PENDAHULUAN**

Laut memainkan peran penting dalam pertumbuhan kawasan. Misalnya, Samudera Hindia dan Samudera Pasifik yang menjadi jalur vital perdagangan internasional. Selain sebagai pusat lalu lintas perdagangan, laut juga merupakan sumber penghidupan masyarakat secara lebih luas (Manulang, 2023). Ini karena di dalam laut terkandung begitu banyak sumber daya maritim yang tak terhitung jumlahnya, seperti biota laut dan cadangan gas atau minyak yang sangat besar. Indonesia merupakan negara maritim terbesar di dunia dengan garis pantai terpanjang di Asia Tenggara. Selain itu Indonesia juga terkenal dengan sebutan negara kepulauan atau yang biasa disebut "Archipelago State" dengan luas perairan sebesar 6,4 juta km<sup>2</sup> dan luas daratan 1,9 juta km<sup>2</sup> (Badan Informasi Geospasial dan Pusat Hidrografi dan Oseanografi TNI Angkatan Laut), yang berarti proporsi laut Indonesia adalah sekitar 70% dari keseluruhan luas total wilayah Indonesia. Sebagai negara kepulauan, Indonesia diharuskan untuk menjaga keutuhan dan kesatuan wilayah nasional yang mencakup darat, laut maupun udara. Dalam hubungannya dengan hal tersebut Undang-Undang No. 6 tahun 1996 dan PP No.

37 tahun 2002 menerangkan bahwa Alur Laut Kepulauan yaitu alur laut yang dilewati oleh kapal atau pesawat udara asing di atas alur laut tersebut yang digunakan untuk melakukan pelayaran dan penerbangan dengan cara normal secara belaka untuk transit yang berulang-ulang, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang melewati atau di atas perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia dan yang lainnya (BPK RI 1996). Indonesia memiliki tiga jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) International Maritim Organization (Peraturan Pemerintah RI 2002) serta lima daerah choke points antara lain Selat Singapura, Selat Malaka, Selat Lombok, Selat Ombai-Wetar, dan Selat Sunda (Kemenko Kemaritiman 2017).

Posisi geografis Indonesia yang terletak di antara persilangan dua benua yakni Asia dan Australia serta dua samudera yakni Pasifik dan Hindia juga menjadikan Indonesia sebagai urat nadi perdagangan dunia. Selain itu, dari 39 selat yang ada di Indonesia, 4 diantaranya merupakan choke point (Septarina, 2014). Dengan wilayah perairan yang begitu luas, tentu saja terdapat potensi kekayaan sumber daya alam yang besar di Indonesia. Sumber daya ini meliputi hasil laut yang beragam dan melimpah, sumber daya alam di dalam laut seperti minyak dan gas bumi, serta garis pantai yang digunakan sebagai wisata bahari yang potensial dan tempat budidaya perikanan. Potensi ekonomi maritim Indonesia mencapai 1.338 miliar dollar AS per tahun, atau lebih dari Rp 20.000 triliun yang tersebar di berbagai sektor seperti pertambangan, energi, pariwisata, perikanan, dan transportasi laut (Kementerian Kelautan dan Perikanan). Hal ini membuat Indonesia menjadikan laut sebagai salah satu pilar perekonomian nasionalnya. Peran laut sebagai salah satu pilar perekonomian Indonesia menjadikannya penting untuk tetap dijaga stabilitasnya dari gangguan keamanan apapun. Terlebih saat ini terdapat banyak potensi ancaman maritim seperti penyelundupan barang ilegal, pembajakan (piracy), perompakan (armed and robbery), kejahatan lintas negara (transnational crime), pencurian kekayaan alam, dan lainnya. Sebagaimana tercantum pada Buku Putih Pertahanan Indonesia tahun 2008, keamanan wilayah maritim (maritim security), terutama di wilayah perbatasan merupakan fokus utama ancaman. Potensi ancaman tersebut membutuhkan pertahanan negara yang kuat yang dapat mencakup seluruh wilayah secara maksimal (Kementerian Pertahanan RI, 2008 p.53). Oleh karena itu, keamanan maritim menjadi agenda dan program penting bagi negara-negara di kawasan. Mengutip dari perkataan "Buerger, 2015" ia mengatakan bahwa keamanan maritim itu merupakan suatu keadaan aman di mana setiap negara yang berbatasan langsung dengan laut dan wilayah teritorial lautannya tidak terdeteksi adanya ancaman keamanan maritim. Urgensi untuk menjaga keamanan dan stabilitas maritim semakin relevan karena sumber gangguan dan ancaman kini semakin luas, baik ancaman keamanan tradisional maupun non-tradisional.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan pasal 61, disebutkan bahwa "Badan Keamanan Laut mempunyai tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah yurisdiksi Indonesia". Badan Keamanan Laut (Bakamla) Indonesia dimaksudkan memiliki kedudukan sebagai Coast Guard dalam melaksanakan Operasi keamanan laut dan merupakan lembaga penegak hukum yang independen sehingga pada struktur organisasinya menganut Single Agency Multy Task. Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya Bakamla memiliki beberapa kewenangan yaitu: 1) melakukan pengejaran seketika; 2) memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa, dan menyerahkan kapal ke instansi terkait yang berwenang untuk pelaksanaan proses hukum lebih lanjut; 3) mengintegrasikan sistem informasi keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yuridiksi Indonesia. Hingga saat ini Bakamla masih aktif dalam melaksanakan operasi mandiri dengan melakukan pengawasan berupa patroli serta turut menangani beberapa kasus. Dalam melaksanakan patroli keamanan, Bakamla RI membutuhkan Kapal Patroli sebagai fungsi

penindakan. Meskipun saat ini ada sistem deteksi dini yang canggih seperti AIS (Automatic Identification System), yang dapat mendeteksi pelanggaran hukum dari jarak jauh, namun elemen yang dapat menindak atau stand by di lokasi tetap diperlukan (Lathif & Suhirwan, 2021). Selain sebagai fungsi penindakan, Kapal Patroli juga berperan dalam melaksanakan fungsi pencegahan melalui adanya deterrent effect bagi pelaku pelanggaran hukum (Apriyanto, 2022). Namun Kepala Bakamla, Laksamana Madya TNI Aan Kurnia menyebutkan bahwa saat ini Bakamla RI masih kekurangan kapal dalam menjaga wilayah perairan Indonesia. Bakamla hanya memiliki 10 kapal besar dan sekitar 20 kapal kecil. 10 kapal besar tersebut terbagi ke dalam tiga kelas, yakni Kelas 110 m sebanyak 1 kapal, Kelas 80 m sebanyak 3 kapal, dan Kelas 48 m sebanyak enam kapal. Jumlah ini tidak sebanding dengan luas wilayah perairan Indonesia yang begitu luas. Kekurangan Kapal Patroli ini menyebabkan kekosongan wilayah patroli yang menjadi dilema bagi Bakamla. Anggaran yang terbatas merupakan sebab dari kurangnya jumlah kapal dan sebaran wilayah operasi sehingga berimbas pada pencapaian jumlah kasus kapal tangkapan. Oleh karena itu dalam paper ini akan dilakukan analisis penyebab ancaman keamanan maritim Indonesia berdasarkan metode system thinking dan pengaruh pengadaan kapal patroli Bakamla sebagai solusi dalam meningkatkan infrastruktur Bakamla guna untuk mendorong kinerja serta keamanan dan pertahanan laut yang optimal.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif analisis dengan pendekatan kuantitatif. Pendekatan kuantitatif dipilih karena penelitian ini bertujuan untuk memahami bagaimana Indonesia sebagai negara kepulauan menjaga keamanan maritimnya dengan metode analisis SWOT dan perhitungan Internal Strategic Factor Analysis Summary (IFAS) dan External Strategic Factor Analysis Summary (EFAS). Penelitian ini dilakukan dengan mengumpulkan data sekunder. Data sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan, seperti jurnal, artikel, dan buku untuk memberikan gambaran yang lebih komprehensif tentang fenomena masalah yang diteliti. Penelitian ini juga akan menjawab penyebab struktural dari potensi ancaman keamanan maritim Indonesia dalam model system thinking dan menganalisis bagaimana pengadaan alutsiskamla mempengaruhi keamanan maritim Indonesia.

## **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

### **Postur Anggaran Pertahanan**

Dilansir dari Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI), data tren belanja militer dunia sepanjang 2023 dari 40 negara dengan belanja militer terbesar di dunia. Rata-rata postur anggaran pertahanan pada 10 tahun terakhir cenderung stabil, dimana pada tahun 2014 belanja pertahanan sebesar 2,4% dari Produk Domestik Bruto (PDB) negaranya, sedangkan tercatat pada tahun 2023 sebesar 2,3% dari PDB (Tian, 2024). Berikut merupakan tabel tren belanja militer terbesar dari 40 negara di dunia.

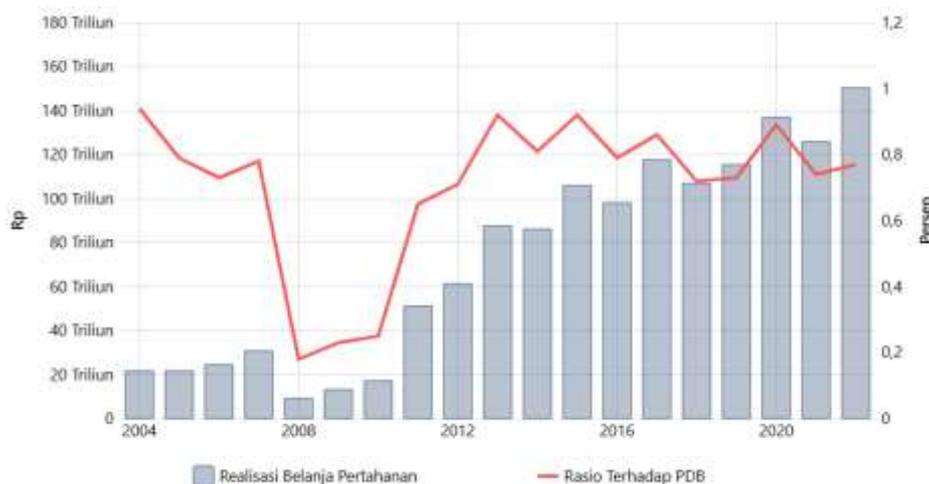
**Tabel 1. 40 Negara dengan Belanja Militer Terbesar Tahun 2023**

Rank		Country	Spending (\$b.) 2023	2023	2024	Share of World Spending (%), 2023
2023	2024					
1	1	United States	916	3.4	3.7	37
2	2	China	[296]	[1.7]	[1.7]	[12]
3	3	Russia	[109]	[5.9]	[4.1]	[4.5]
4	4	India	83.6	2.4	2.5	3.4
5	5	Saudi Arabia	[75.8]	[7.1]	[11]	[3.1]

<b>Subtotal top 5</b>			<b>1481</b>	..	..	<b>61</b>
6	6	United Kingdom	74.9	2.3	2.2	3.1
7	7	Germany	66.8	1.5	1.1	2.7
8	11	Ukraine	64.8	37	3.0	2.7
9	8	France	61.3	2.1	1.9	2.5
10	9	Japan	50.2	1.2	1.0	2.1
<b>Subtotal top 10</b>			<b>1799</b>	..	..	<b>74</b>
11	10	South Korea	47.9	2.8	2.5	2.0
12	12	Italy	35.5	1.6	1.3	1.5
13	13	Australia	32.3	1.9	1.8	1.3
14	19	Poland	31.6	3.8	1.9	1.3
15	15	Israel	27.5	5.3	5.6	1.1
<b>Subtotal top 15</b>			<b>1974</b>	..	..	<b>81</b>
16	14	Canada	27.2	1.3	1.0	1.1
17	17	Spain	23.7	1.5	1.3	1.0
18	16	Brazil	22.9	1.1	1.3	0.9
19	28	Algeria	18.3	8.2	5.5	0.7
20	21	Netherlands	16.6	1.5	1.2	0.7
21	20	Taiwan	16.6	2.2	1.8	0.7
22	23	Turkiye	15.8	1.5	1.9	0.6
23	22	Singapore	13.2	2.7	3.0	0.5
24	26	Mexico	11.8	0.7	0.5	0.5
25	27	Colombia	10.7	2.9	3.1	0.4
26	33	Iran	10.3	2.1	2.1	0.4
27	25	Indonesia	9.5	0.7	0.8	0.4
28	32	Sweden	8.8	1.5	1.1	0.4
29	30	Norway	8.7	1.6	1.5	0.4
30	24	Pakistan	8.5	2.8	3.1	0.3
31	38	Denmark	8.1	2.0 <sup>c</sup>	1.1	0.3
32	31	Kuwait	7.8	4.9	3.6	0.3
33	29	Greece	7.7	3.2	2.4	0.3
34	34	Belgium	7.6	1.2	1.0	0.3
35	46	Finland	7.3	2.4	1.5	0.3
36	37	Switzerland	6.3	0.7	0.6	0.3
37	36	Oman	5.9	5.4	8.9	0.2
38	35	Thailand	5.8	1.2	1.4	0.2
39	40	Romania	5.6	1.6	1.3	0.2
40	43	Chile	5.5	1.6	2.0	0.2
<b>Subtotal top 40</b>			<b>2264</b>	..	..	<b>93</b>
World			2443	2.3	2.4	<b>100</b>

(Sumber: SIPRI Military Expenditure Database, 2024)

Merujuk dari data pengeluaran pertahanan dunia terhadap PDB suatu negara, postur anggaran pertahanan suatu negara secara global selama 10 tahun terakhir berkisar 2,3% s.d. 2,4% dari PDB negaranya. Sementara postur anggaran pertahanan Indonesia terhadap PDB nasional dalam 18 tahun terakhir memiliki rata-rata sebesar 0,705%, dengan nilai tertinggi pada tahun anggaran 2020 sebesar 0,89% dengan ilustrasi yang dapat dilihat pada gambar berikut:



**Gambar 1. Grafik Realisasi Belanja Pertahanan Indonesia terhadap PDB**  
(Sumber: databoks)

Dari informasi terkait postur anggaran rata-rata global, dengan mengalokasikan sekitar 2,3% s.d. 2,4% dari PDB, mencerminkan komitmen terhadap sektor pertahanan dan keamanan, yang dianggap krusial dalam menjaga stabilitas dan mengatasi berbagai ancaman keamanan. Namun, Indonesia menunjukkan postur anggaran pertahanan yang berbeda dengan alokasi anggaran pertahanan rata-rata hanya sebesar 0,705% dari PDB. Bahkan pada tahun anggaran 2020, yang mencatat alokasi tertinggi, anggaran pertahanan hanya mencapai 0,89% dari PDB nasional. Alokasi anggaran yang relatif rendah dapat berimplikasi langsung terhadap sektor pertahanan, yang berdampak pada kemampuan Indonesia untuk mempertahankan diri dari ancaman eksternal dan mengelola operasi keamanan terbatas dibandingkan dengan negara-negara yang memiliki anggaran pertahanan lebih besar. Namun, hal ini juga dapat mencerminkan pendekatan Indonesia terkait distribusi anggaran lebih mengutamakan pada sektor pendidikan, infrastruktur, dan kesehatan untuk mendorong kemajuan ekonomi, dengan asumsi bahwa stabilitas sosial-ekonomi dan pembangunan yang kuat dapat meningkatkan keamanan nasional secara tidak langsung.

Dalam dinamika keamanan regional yang kompleks di Asia Tenggara, alokasi anggaran pertahanan Indonesia yang relatif rendah mungkin menimbulkan kekhawatiran untuk menghadapi ancaman yang mungkin timbul. Oleh karena itu, penting bagi Indonesia untuk terus memantau dan mengevaluasi kebutuhan pertahanan nasional, khususnya pertahanan dan keamanan maritim. Karena Indonesia sebagai negara maritim yang memiliki posisi strategis sebagai jalur utama perdagangan dunia dan melimpahnya kekayaan maritim nusantara harus dapat dimanfaatkan untuk kesejahteraan rakyat Indonesia. Dengan demikian penguatan dan modernisasi alpalhankam terkait keamanan maritim perlu diprioritaskan untuk mendorong pertumbuhan perekonomian dari sektor maritim. Membangun pertahanan maritim yang tangguh membutuhkan postur anggaran pertahanan yang ideal. Postur anggaran tersebut harus mempertimbangkan berbagai faktor, seperti ancaman yang dihadapi, kemampuan pertahanan maritim saat ini, kebutuhan di masa depan, dan kemampuan keuangan negara. Dengan postur anggaran pertahanan yang ideal, Indonesia dapat membangun pertahanan maritim yang tangguh dan melindungi kedaulatan serta kekayaan lautnya.

### **Postur Alutsista Bakamla RI**

Dalam penyelenggaraan keamanan laut Indonesia terdapat dua sektor yang menjadi tanggung jawab negara untuk diselenggarakan, yang terdiri dari sektor keamanan maritim

berbasis militer atau perang dan keamanan maritim berbasis non militer, Bakamla sebagai badan tunggal nonmiliter yang mempunyai tugas sebagaimana tercantum di dalam Pasal 59 ayat (3) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, yaitu untuk melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Dalam melaksanakan tugas, Badan Keamanan Laut menyelenggarakan fungsi menyusun kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia, menyelenggarakan sistem peringatan dini keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia, melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan, dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia, menyinergikan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan oleh instansi terkait, memberikan dukungan teknis dan operasional kepada instansi terkait, memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia, melaksanakan tugas lain dalam sistem pertahanan nasional.

Untuk mendukung penyelenggaraan keamanan maritim Bakamla terbagi menjadi 3 zona yaitu Zona Timur, Tengah dan Barat pada zona tersebut Bakamla juga membangun Pangkalan Armada Keamanan Laut yang Berdasarkan Peraturan Badan Kepala Laut Nomor 18 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Pangkalan Armada Keamanan Laut Bakamla RI memiliki 3 (tiga) Pangkalan Armada Keamanan Laut yang berlokasi di: Pangkalan Armada Keamanan Laut Batam, Provinsi Kepulauan Riau; Pangkalan Armada Keamanan Laut Serai, Provinsi Sulawesi Utara; dan Pangkalan Armada Keamanan Laut Ambon, Provinsi Maluku. Untuk menunjang operasi keamanan laut Bakamla sendiri mengoperasikan kapal patroli berbagai ukuran sebanyak 32 unit dengan cakupan area seluas 3,281,800 km<sup>2</sup>.

**Tabel 2. Inventaris Alutsiskamla Bakamla RI**

Zona	Alutsiskamla	Jumlah
Zona Timur	1) KN Pulau Dana 323 (Kapal Patroli 80 meter) 2) KN Singa Laut 402 dan KN Ular Laut 405 (Kapal Patroli 48 meter) 3) CAT Zona Bakamla Timur 502 dan CAT Zona Bakamla Timur 507. 4) RHIB 87-06 dan RHIB 87-08 5) HSC Zona Bakamla Timur 32-04	<b>8</b>
Zona Tengah	1) KN Marore 322 2) KN Kuda laut 403 dan KN Gajah Laut 404 3) CAT Zona Bakamla Tengah 506 4) RHIB 87-02, RHIB 87-04 dan RHIB 87-09 5) HSC Zona Bakamla Tengah 32-03	<b>8</b>
Zona Barat	1) KN Tanjung Datu 301 2) KN Pulau Nipah 321 3) KN Bintang Laut 401 dan KN Belut Laut 406 4) CAT Zona Bakamla Barat 501, CAT Zona Bakamla Barat 503, CAT Zona Bakamla Barat 504, CAT Zona Bakamla Barat 505, dan CAT Zona Bakamla Barat 508 5) RHIB 87-05, RHIB 87-07, RHIB 87-10, RHIB 87-11, dan RHIB 87-12 6) HSC Zona Bakamla Barat 32-01 dan HSC Zona Bakamla Barat 32-02	<b>16</b>
<b>Total</b>		<b>32</b>

(Sumber: Bakamla RI 2023)

Berdasarkan data diatas kapal patroli yang dioperasikan Bakamla RI sebenarnya belum memenuhi kebutuhan referensi total kapal yang harus dioperasikan untuk menjaga keamanan maritim, kekurangan tersebut akhirnya berdampak pada cakupan area wilayah

patroli yang dilakukan oleh Bakamla RI. Menurut data dari laporan kinerja Bakamla RI 2023 terdapat gap antara jumlah kapal yang dimiliki dan jumlah referensi kapal yang dibutuhkan yang disajikan dalam tabel dibawah ini:

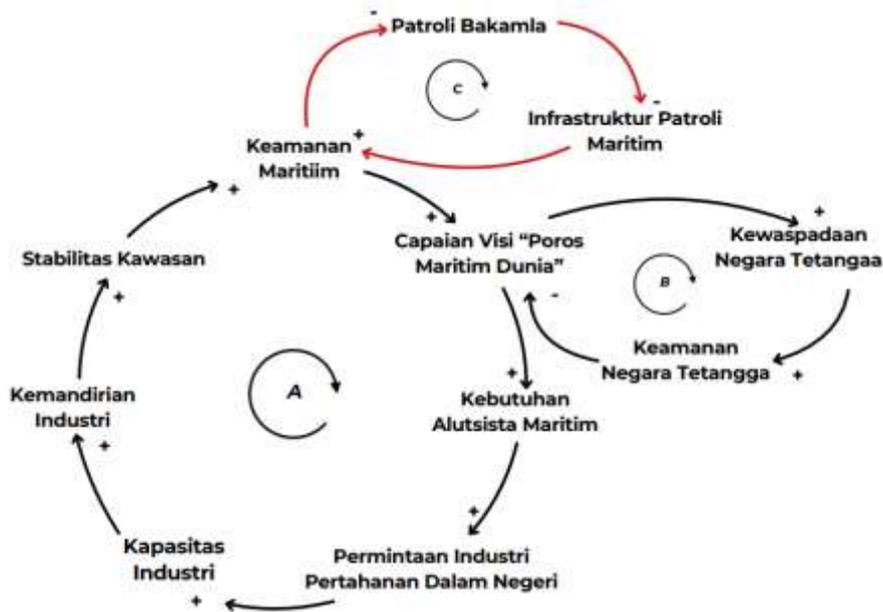
**Tabel 3. Gap Alutsiskamla dan Area Cakupan Operasi**

	Jumlah Riil Kapal yang Dimiliki (Unit)	Jumlah Referensi Kapal yang Dibutuhkan (Unit)	Persentase
<b>Alutsiskamla Bakamla RI</b>	<b>32</b>	<b>60</b>	<b>53%</b>
	Cakupan Riil Area Kapal (km <sup>2</sup> )	Luas Perairan dan Yurisdiksi Indonesia (km <sup>2</sup> )	Persentase
<b>Area Cakupan Operasi</b>	<b>3,281,800</b>	<b>6,400,000</b>	<b>51%</b>

Data diatas memberikan gambaran bahwa keamanan maritim kita baru separuhnya termonitor oleh Bakamla RI. Hal ini membuat kekhawatiran terhadap keamanan maritim kita yang sangat kaya akan sumber daya alam, karena potensi kontribusi ekonomi dari sektor maritim sangat besar sehingga perlu peningkatan untuk mengamankan wilayah maritim kita:

**Pembahasan**

Berdasarkan data diatas dapat dilihat bahwa terdapat gap pada jumlah alutsiskamla Bakamla RI yang berupa kapal. Hal ini berdampak pada menurunnya keamanan maritim di wilayah Indonesia karena ancaman di wilayah laut, baik itu ancaman militer maupun nirmiliter. Oleh karena itu diperlukan peningkatan jumlah armada untuk memenuhi kesenjangan cakupan area operasi Bakamla. Dalam hal ini akan dijelaskan dalam model *system thinking* potensi ancaman keamanan maritim Indonesia pada gambar berikut:



**Gambar 2. System Thinking Masalah**  
 Sumber: Analisis Penulis

Struktur Masalah seperti dalam gambar memperlihatkan empat umpan balik yaitu A, B, dan yang saling berinteraksi. Umpan balik A adalah umpan balik yang diinginkan. Ini dimulai dari keamanan maritim yang dicapai akan meningkatkan kemungkinan capaian visi Indonesia

sebagai "poros maritim dunia" yang kemudian hal ini akan meningkatkan kebutuhan alutsista maritim karena Indonesia harus menjaga wilayah maritimnya. Kemudian, kebutuhan alutsista yang meningkat ini akan meningkatkan pula permintaan industri pertahanan dalam negeri. Misalnya permintaan kapal patroli, peralatan selam untuk inspeksi, peralatan komunikasi, dan lainnya. Permintaan industri yang meningkat ini akan meningkatkan kapasitas industri dan kemudian berdampak pada kemandirian industri. Kemandirian industri yang tinggi akan meningkatkan stabilitas kawasan Indonesia sehingga meningkatkan keamanan maritim Indonesia. Umpan balik B adalah umpan balik yang tidak diinginkan secara sistemik. Capaian Indonesia sebagai poros maritim dunia tentu akan meningkatkan kewaspadaan negara tetangga. Negara tetangga yang waspada pun akan meningkatkan keamanan negaranya demi menjaga kedaulatan negaranya. Situasi ini tentu tidak menguntungkan bagi upaya Indonesia dalam mencapai visi sebagai "poros maritim dunia". Umpan balik C adalah umpan balik yang diinginkan. Ini dimulai dari keamanan maritim yang membutuhkan patroli Bakamla sebagai institusi yang bertanggung jawab menjaga wilayah laut Indonesia. Bakamla dalam melakukan patrolinya ini membutuhkan infrastruktur patroli untuk dapat meningkatkan keamanan maritim. Namun pada kenyataannya terdapat kesenjangan infrastruktur yang dimiliki oleh bakamla, yaitu kapal patroli. Dengan luas wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia yaitu 6,400,000km<sup>2</sup>, Bakamla hanya memiliki 32 kapal yang dapat mencakup area patroli 3,281,800km<sup>2</sup>. Padahal jumlah referensi kapal yang dibutuhkan bakamla adalah 60 unit. Hal ini tentu mengkhawatirkan bagi keamanan maritim kita. Jumlah kapal patroli yang tidak optimal menyebabkan cakupan luas patroli juga tidak menyeluruh, padahal wilayah perairan Indonesia sangat luas. Terlebih perhatian khusus perlu diberikan pada daerah-daerah perbatasan yang berpotensi adanya sengketa wilayah maritim.

**Analisis SWOT Potensi Ancaman Keamanan Maritim Indonesia**

Analisa SWOT ini mengidentifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan suatu strategi menghadapi masalah. Pada dasarnya SWOT dapat memaksimalkan kekuatan (strengths) dan peluang (opportunities) serta mampu meminimalkan kelemahan (weakness) dan ancaman (threats), (Albert Humphrey, 2005). Untuk dapat merumuskan strategi keamanan maritim, maka diperlukan pengembangan tujuan dan strategi pada badan keamanan nasional, yakni BAKAMLA baik kondisi internal maupun eksternal agar menjadi pedoman.

**Tabel 4. Analisis SWOT Potensi Ancaman Keamanan Maritim Indonesia**

1.	<b>STRENGTHS</b>	<b>Kondisi Geografis yang Strategis</b>
		Indonesia memiliki garis pantai yang panjang dan wilayah laut yang luas, menjadikannya negara maritim dengan potensi besar. Letak Indonesia diantara dua benua dan dua samudera membuat Indonesia menjadi jalur lalu lintas perdagangan dunia.
		<b>Kekayaan Sumber Daya Maritim</b>
		Indonesia memiliki kekayaan sumber daya maritim yang melimpah, seperti hasil laut yang beragam dan melimpah, sumber daya alam di dalam laut seperti minyak dan gas bumi, serta garis pantai yang digunakan sebagai wisata bahari yang potensial dan tempat budidaya perikanan
		<b>Keberadaan Bakamla &amp; TNI AL</b>
		Beberapa organisasi maritim Indonesia, seperti Bakamla dan TNI AL bekerjasama untuk menjaga kemandirian maritim dan menindak pelaku kejahatan di wilayah laut yurisdiksi Indonesia.
		<b>Kerjasama Internasional</b>
		Indonesia aktif dalam kerjasama maritim regional dan internasional untuk memerangi kejahatan Maritim. Selain itu Indonesia juga memiliki posisi strategis dalam menjaga perdamaian dan stabilitas di kawasan.

2.	<b>WEAKNESS</b>	<b>Keterbatasan Anggaran</b>	Anggaran yang dialokasikan untuk keamanan maritim masih belum mencukupi untuk mengatasi semua ancaman yang ada, terutama Bakamla. Anggaran yang dialokasikan untuk Bakamla RI masih terbatas, sehingga menghambat modernisasi alutsistam dan peningkatan kesejahteraan personel.
		<b>Keterbatasan Alutsiskamla</b>	Sarana dan prasarana yang dimiliki untuk keamanan maritim masih belum memadai, seperti kapal patroli, pesawat maritim, dan teknologi pengawasan. Misalnya, Bakamla RI belum memiliki armada kapal patroli yang memadai untuk menjaga seluruh wilayah maritim Indonesia.
		<b>Tumpang Tindih Kewenangan</b>	Kurangnya koordinasi dan sinergi antar lembaga terkait dalam penegakan hukum maritim. Hal ini tentu dapat menghambat upaya penegakan hukum laut. Fenomena tumpang tindih kewenangan ini terjadi karena keduanya memiliki tugas yang sama, yaitu menjaga kawasan maritim Indonesia.
		<b>Kesadaran Masyarakat Maritim yang Rendah</b>	Kesadaran masyarakat maritim tentang pentingnya keamanan maritim masih tergolong rendah. Masyarakat perlu diberikan pemahaman tentang pentingnya keamanan maritim melalui pendidikan dan kampanye informasi. Selain itu mereka juga perlu diajak berpartisipasi dalam menjaga keamanan maritim, melaporkan aktivitas mencurigakan, dan memahami pentingnya kerjasama lintas sektor.
3.	<b>OPPORTUNITIES</b>	<b>Peningkatan Ekonomi Maritim</b>	Pengembangan ekonomi maritim dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi, menciptakan lapangan kerja, meningkatkan pendapatan daerah, serta memperkuat keamanan dan pertahanan nasional karena peningkatan anggaran untuk keamanan maritim.
		<b>Peluang Kerjasama Internasional</b>	Kerjasama maritim memperkuat konektivitas dan perdagangan antarnegara. Selain itu juga membantu mengatasi tantangan keamanan, termasuk pencurian kekayaan laut, perompakan dan ancaman lainnya. Kerjasama bidang diplomasi juga memungkinkan negara-negara untuk mencari dukungan dari mitra regional dan internasional dalam membangun infrastruktur maritim
		<b>Kemajuan Teknologi</b>	Teknologi maritim membawa dampak signifikan bagi keamanan maritim seperti pemanfaatan teknologi maritim terkini untuk meningkatkan efektivitas patroli dan penegakan hukum maritim. Sistem GPS yang canggih memungkinkan kapal menentukan posisi dengan akurasi tinggi, memperbaiki keselamatan dan efisiensi rute. Teknologi drone digunakan untuk pemantauan dan pemeliharaan armada serta mempercepat proses inspeksi kapal.
		<b>Pengembangan Investasi</b>	Sektor maritim Indonesia memiliki potensi besar untuk investasi masa depan. Misalnya, investasi dalam pembangunan pelabuhan, jalan raya maritim, dan fasilitas logistik akan memperkuat konektivitas dan efisiensi transportasi laut. Selain itu investasi dalam pariwisata bahari, seperti resort, kapal pesiar, dan aktivitas selam, dapat memperkuat sektor pariwisata.
4.	<b>THREATS</b>	<b>Kejahatan Maritim</b>	Kejahatan maritim seperti perompakan, pencurian ikan, dan penyelundupan semakin marak terjadi di perairan Indonesia. Ini terjadi karena belum solid dan terintegrasinya komitmen nasional sebagai bangsa maritim, serta kemampuan pengamanan wilayah maritim yang belum optimal.
		<b>Konflik Wilayah Maritim</b>	Konflik maritim di Indonesia melibatkan berbagai isu perbatasan dan klaim wilayah di sekitar perairan. Beberapa isu penting seperti konflik di Laut Natuna Utara oleh China, dan kasus Ambalat yang melibatkan Malaysia. Ini tentu dapat menciptakan ketegangan yang dapat mengganggu stabilitas regional dan keamanan maritim negara.
		<b>Ketidakpastian Politik</b>	

		<p>Ketidakstabilan politik di negara-negara tetangga dapat meningkatkan potensi terjadinya pelarian dan penyelundupan ilegal melalui laut. Selain itu ini juga dapat mengganggu jalur perdagangan maritim. Contohnya, eskalasi konflik di Laut China Selatan dapat memperbesar risiko gangguan terhadap jalur perdagangan strategis, yang berdampak pada kelancaran arus barang dagangan dan biaya logistik.</p>
		<p style="text-align: center;"><b>Bencana Alam</b></p> <p>Asia, termasuk Indonesia, rawan bencana alam seperti perubahan iklim dan cuaca ekstrem. Bencana alam seperti gempa bumi dan tsunami dapat mengganggu operasi maritim dan menimbulkan kerusakan infrastruktur maritim.</p>

### Analisis Solutif SWOT – Potensi Ancaman Keamanan Maritim Indonesia

Dari pemahaman analisis SWOT diketahui bahwa untuk memberikan solusi perlu disusun dengan menggunakan strategi matriks kekuatan dan kelemahan kejadian, yaitu IFAS (Internal Strategic Factors Analysis Summary) dan EFAS (External Strategic Factors Analysis Summary) yang berdasarkan pada analisis SWOT. Matrik SWOT ini dapat memberikan gambaran secara jelas bagaimana peluang dan ancaman yang dihadapi keamanan maritim Indonesia dapat disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan yang ada. Analisis IFAS (Internal Strategic Factors Analysis Summary) dan EFAS (External Strategic Factors Analysis Summary) untuk keamanan laut Indonesia dapat dituangkan dengan identifikasi berupa faktor internal dan eksternal untuk memberikan nilai bobotnya pada setiap faktor yang telah terindikasi sebagai berikut:

**Tabel 5. Internal Strategic Factor Analysis Summary (IFAS) Keamanan Maritim Indonesia**

Faktor Internal (Strengths dan Weakness)						
Factor Strategis			Tingkat Signifikan	Bobot	Rating	Skor
Strengths	1	Kondisi Geografis yang Strategis	3	0.13636	5	0.68181
	2	Kekayaan Sumber Daya Maritim	3	0.13636	5	0.68181
	3	Keberadaan Bakamla & TNI AL	3	0.13636	3.5	0.47727
	4	Kerjasama Internasional	2	0.09090	3	0.27272
Sub Total				0.5		2.11363
Weakness	1	Keterbatasan Anggaran	3	0.13636	4.5	0.61363
	2	Keterbatasan Alutsiskamla	3	0.13636	5	0.68181
	3	Tumpang Tindih Kewenangan	2	0.09090	2.5	0.22727
	4	Kesadaran Masyarakat Maritim yang Rendah	3	0.13636	4	0.54545
Sub Total				0.5		2.06818
Total			22	1		4.18181

**Tabel 6. Eksternal Strategic Factor Analysis Summary (EFAS) Keamanan Maritim Indonesia**

Faktor Eksternal (Opportunities dan Threats)				
Factor Strategis	Tingkat Signifikan	Bobot	Rating	Skor

Opportunities	1	Peningkatan Ekonomi Maritim	3	0.15	4	0.6
	2	Peluang Kerjasama Internasional	2	0.1	3	0.3
	3	Kemajuan Teknologi	2	0.1	3	0.3
	4	Pengembangan Investasi	3	0.15	4	0.6
Sub Total				0.5		1.8
Threats	1	Kejahatan Maritim	3	0.15	4.5	0.675
	2	Konflik Wilayah Maritim	3	0.15	4.5	0.675
	3	Ketidakpastian Politik	3	0.15	5	0.75
	4	Bencana Alam	1	0.05	1.5	0.075
Sub Total						2.175
Total			20	0.5		3.975

Berdasarkan tabel perhitungan diatas dapat dilihat bahwa total nilai faktor internal keamanan maritim Indonesia adalah 4.18181 dengan faktor strategis kekuatan (strengths) adalah 2.11363 dan kekurangan (weakness) sebesar 2.06818. Sedangkan total nilai faktor eksternal keamanan maritim Indonesia adalah 3.975 dengan nilai faktor oppotunities (peluang) sebesar 1.8 dan ancaman (threats) sebesar 2.175. Berdasarkan analisis struktur masalah pada umpan balik C menunjukkan bahwa adanya masalah pada infrastruktur patroli maritim Indonesia, yaitu jumlah kapal yang dimiliki Bakamla saat ini masih jauh dari ideal. Persentase kapal yang dimiliki Bakamla saat ini hanya 53% dari kebutuhan ideal. Hal ini mengakibatkan cakupan wilayah patroli Bakamla hanya 51% dari total luas perairan dan yurisdiksi Indonesia. Oleh karena itu dalam pengoptimalan kinerja Bakamla menjaga laut Indonesia, diperlukan infrasruktur maritim yang memadai, yaitu kapal patroli.

### Analisis SWOT Solusi Pengadaan Kapal Patroli Bakamla

**Tabel 7. Analisis SWOT Fenomena Pengadaan Kapal Patroli Bakamla**

1.	<b>STRENGTHS</b>	<p style="text-align: center;"><b>Meningkatkan Efektivitas &amp; Jangkauan Patroli Maritim</b></p> <p>Pengadaan kapal patroli tentu akan memaksimalkan kerja Bakamla. Ini karena kapal patroli baru akan memungkinkan Bakamla untuk melakukan patroli lebih luas dan lebih sering di perairan Indonesia. Sehingga dapat dapat menjangkau wilayah - wilayah yang sebelumnya sulit dijangkau.</p>
		<p style="text-align: center;"><b>Mencegah dan Menindak Kejahatan Maritim</b></p> <p>Kapal patroli baru akan membantu Bakamla dalam mencegah dan menindak kejahatan maritim seperti perompakan, pencurian ikan, dan penyelundupan dengan lebih optimal dan menyeluruh.</p>
		<p style="text-align: center;"><b>Meningkatkan Rasa Aman Masyarakat Maritim</b></p> <p>Kehadiran kapal patroli baru akan meningkatkan rasa aman masyarakat maritim yang beraktivitas di laut. Ini karena semakin banyak kapal yang berpatroli maka kemungkinan adanya kejahatan maritim juga akan berkurang. Sehingga masyarakat dan pelaku industri maritim juga akan merasa lebih nyaman dan aman dalam berkegiatan.</p>
		<p style="text-align: center;"><b>Mendukung Penegakan Hukum Maritim</b></p> <p>Kapal patroli baru akan membantu Bakamla dalam menegakkan hukum maritim dengan lebih efektif, terutama jika kapal patroli baru tersebut dilengkapi dengan teknologi dan persenjataan yang lebih canggih dan modern.</p>
2	<b>WEAKNESS</b>	<b>Biaya yang Tinggi</b>

		<p>Pengadaan kapal patroli baru membutuhkan biaya yang tinggi. Beberapa faktor yang memengaruhi biaya pembuatan kapal patroli meliputi ukuran, peralatan, dan teknologi yang digunakan. Sebagai contoh, pembangunan kapal patroli besar di Indonesia diperkirakan membutuhkan biaya sekitar 20 miliar hingga Rp 2,1 triliun<sup>1</sup>. Namun, biaya ini dapat bervariasi tergantung pada spesifikasi dan kebutuhan masing-masing proyek. Selain juga perlu anggaran lain untuk perawatan kapal baru tersebut.</p> <p style="text-align: center;"><b>Waktu Pengadaan Lama</b></p> <p>Pengadaan kapal patroli baru membutuhkan waktu yang lama. Ini karena banyak tahapan proses pengadaan kapal patroli, seperti perencanaan, pembangunan, dan pengujian. Misalnya Pembuatan KRI Butana-878 dan KRI Selar-879 oleh galangan kapal Citra Shipyard di Batam memakan waktu selama 24 bulan. Ini tentu dapat menghambat upaya Bakamla dalam meningkatkan efektivitas patroli.</p> <p style="text-align: center;"><b>Keterbatasan Infrastruktur</b></p> <p>Pengadaan kapal baru membuat Bakamla juga harus menyediakan infrastruktur baru lainnya. Beberapa infrastruktur tambahan yang dibutuhkan untuk mendukung operasional kapal patroli baru, seperti dermaga dan bengkel.</p> <p style="text-align: center;"><b>Potensi Korupsi</b></p> <p>Pengadaan kapal patroli baru berpotensi rawan korupsi, terutama dalam proses tender dan pengadaan. Ini mungkin terjadi karena kurangnya pengawasan oleh pihak berwenang. Adanya potensi korupsi dalam pengadaan kapal patroli ini dapat dilihat pada kasus pengadaan 16 kapal Patroli Cepat atau Fast Patrol Boat (FPB) pada Direktorat Penindakan dan Penyidikan (P2) Ditjen Bea dan Cukai Kementerian Keuangan (Kemenkeu) yang disinyalir merugikan keuangan negara.</p>
3	<b>OPPORTUNITIES</b>	<p style="text-align: center;"><b>Peningkatan Anggaran Bakamla</b></p> <p>Selain melakukan patroli bersama dengan instansi lain, Bakamla juga perlu memperjuangkan peningkatan anggaran dari pemerintah untuk pengadaan kapal patroli baru. Ini adalah hal yang penting untuk memastikan keamanan dan pengawasan perairan yang lebih optimal.</p> <p style="text-align: center;"><b>Menjalin Kerjasama Dengan Pihak Swasta</b></p> <p>Bakamla dapat menjalin kerjasama dengan industri perkapalan dalam negeri untuk pengadaan kapal patroli baru. Ini dapat mendukung industri dalam negeri karena membantu meningkatkan kapasitas dan kemampuan industri perkapalan dalam negeri</p> <p style="text-align: center;"><b>Memanfaatkan Teknologi Baru</b></p> <p>Bakamla dapat memanfaatkan teknologi baru untuk meningkatkan efektivitas operasional kapal patroli baru, seperti teknologi drone dan radar canggih. Drone dapat digunakan untuk melakukan patroli maritim, memantau aktivitas di laut, dan mencari target yang mencurigaka. Sedangkan radar canggih seperti radar multi - beam memberikan gambaran 3D dari dasar laut, yang dapat membantu Bakamla RI untuk menemukan kapal yang tenggelam dan mendeteksi aktivitas ilegal di bawah laut.</p> <p style="text-align: center;"><b>Meningkatkan Pelatihan Sumber Daya Manusia</b></p> <p>Kapal patroli baru biasa memiliki fitur dan teknologi yang lebih canggih dan modern. Oleh karena itu pelatihan anggota Bakamla dalam pengoperasian kapal dibutuhkan. Beberapa kebutuhan pelatihan yang perlu diperhatikan Bakamla seperti pengetahuan dan keterampilan teknis, prosedur dan regulasi, serta kemampuan kapal. Pelatihan SDM yang baik dapat membantu meningkatkan keselamatan pelayaran dan mengurangi risiko kecelakaan di laut. Selain itu awak kapal patroli yang terlatih akan dapat menjalankan tugas mereka dengan lebih efektif dan efisien.</p>
4	<b>THREATS</b>	<p style="text-align: center;"><b>Krisis Ekonomi</b></p> <p>Krisis ekonomi dapat menyebabkan pemerintah mengurangi anggaran untuk pengadaan kapal patroli baru. Ini karena krisis ekonomi dapat menyebabkan penurunan pendapatan negara. Sedangkan krisis ekonomi ini dapat menyebabkan peningkatan kebutuhan anggaran di sektor lain, seperti sektor kesehatan, sosial, dan infrastruktur dan pemerintah cenderung memprioritaskan pengeluaran di sektor-sektor tersebut daripada di sektor pertahanan.</p>

		<b>Perubahan Politik</b>
		Perubahan politik dapat menyebabkan pergeseran prioritas pemerintah, sehingga pengadaan kapal patroli baru menjadi tidak diprioritaskan. Ini karena pemimpin baru mungkin memiliki fokus yang berbeda dengan pemimpin sebelumnya, dan pengadaan kapal patroli baru mungkin tidak termasuk dalam prioritas mereka.
		<b>Intervensi Pihak Asing</b>
		Beberapa bentuk intervensi yang mungkin mempengaruhi pengadaan kapal ada dapat berupa tekanan politik, tekanan ekonomi, bahkan kampanye propaganda. Negara asing dapat memberikan tekanan politik kepada pemerintah Indonesia untuk tidak membeli kapal patroli dari negara tertentu atau untuk membatalkan pengadaan kapal patroli baru sama sekali. Selain itu mereka dapat memungkinkan untuk memberikan tekanan ekonomi pada Indonesia. Ini dapat berupa sanksi atau ancaman untuk menarik investasi, jika Indonesia membeli kapal patroli dari negara tertentu.
		<b>Ketidakstabilan Keamanan Maritim</b>
		Ketidakstabilan keamanan maritim dapat meningkatkan kebutuhan akan kapal patroli baru, sehingga memperberat beban anggaran Bakamla. Ini karena maraknya kejahatan yang terjadi di wilayah maritim seperti pencurian ikan oleh kapal-kapal asing, perompakan, penyelundupan, dan kegiatan ilegal lainnya.

Analisis IFAS (Internal Strategic Factors Analysis Summary) dan EFAS (External Strategic Factors Analysis Summary) untuk pengadaan kapal patroli Bakamla yang dapat dituangkan dengan identifikasi berupa faktor internal dan eksternal untuk memberikan nilai bobotnya pada tiap-tiap faktor yang telah terindikasi sebagai berikut:

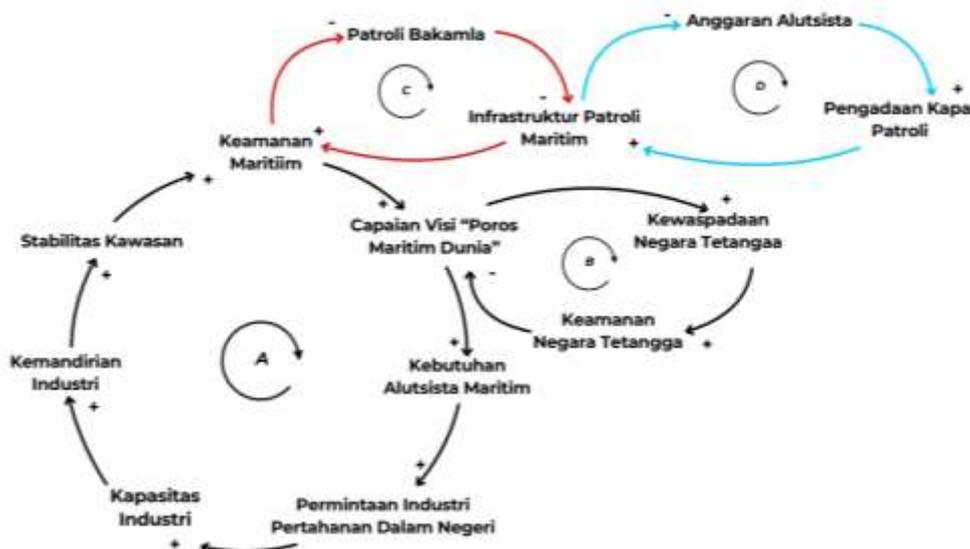
**Tabel 8. Internal Strategic Factor Analysis Summary (IFAS) Pengadaan Kapal Patroli Bakamla**

Faktor Internal (Strengths dan Weakness)						
Factor Strategis			Tingkat Signifikan	Bobot	Rating	Skor
Strengths	1	Meningkatkan efektivitas & jangkauan patroli maritim	3	0.13043	5	0.65217
	2	Mencegah dan menindak kejahatan maritim	3	0.13043	5	0.65217
	3	Meningkatkan rasa aman masyarakat maritim	3	0.13043	5	0.65217
	4	Mendukung penegakan hukum maritim	3	0.13043	5	0.65217
Sub Total				0.52173		2.60869
Weakness	1	Biaya yang tinggi	3	0.13043	4.5	0.58695
	2	Waktu pengadaan yang lama	3	0.13043	4.5	0.58695
	3	Keterbatasan infrastruktur	2	0.08695	2.5	0.21739
	4	Potensi korupsi	3	0.13043	4	0.52173
Sub Total				0.47826		1.91304
Total			23	1		4.52173

**Tabel 9. Eksternal Strategic Factor Analysis Summary (EFAS) Pengadaan Kapal Patroli Bakamla**

Faktor Eksternal (Opportunities dan Threats)						
Factor Strategis			Tingkat Signifikan	Bobot	Rating	Skor
Opportunities	1	Peningkatan anggaran Bakamla	3	0.15	5	0.75
	2	Menjalin kerjasama dengan pihak swasta	3	0.15	4	0.6
	3	Memanfaatkan teknologi baru	2	0.1	4	0.4
	4	Meningkatkan pelatihan sumber daya manusia	2	0.1	3.5	0.35
Sub Total				0.5		2.1
Threats	1	Krisis ekonomi	3	0.15	3.5	0.525
	2	Perubahan politik	3	0.15	5	0.75
	3	Intervensi dari pihak asing	1	0.05	2	0.1
	4	Ketidakstabilan keamanan maritim	3	0.15	5	0.75
Sub Total				0.5		2.125
Total			20	1		4.225

Berdasarkan tabel perhitungan diatas dapat dilihat bahwa total nilai faktor internal pengadaan kapal patroli Bakamla adalah 4.52173 dengan faktor strategis kekuatan (strengths) adalah 2.60869 dan kekurangan (weakness) sebesar 1.91304. Sedangkan total nilai faktor eksternal keamanan maritim Indonesia adalah 4.225 dengan nilai faktor oppotunities (peluang) sebesar 2.1 dan ancaman (threats) sebesar 2.125. Berdasarkan analisis tersebut, dapat dirangkum dalam sebuah gambar umpan balik sebagai solusi strukturalnya, yang dapat dilihat pada gambar berikut:



**Gambar 3. System Thinking Solusi**  
 Sumber: Analisis Penulis

Struktur Solusi dapat dilihat dengan mendesain ulang struktur dengan menambahkan satu umpan balik yaitu D. Umpan balik D merupakan solusi dari kurang optimalnya infrastruktur patroli keamanan. Untuk memperoleh infrastruktur patroli maritim yang optimal maka dibutuhkan anggaran alutsiskamla oleh Bakamla. Kemudian anggaran alutsiskamla yang meningkat dapat meningkatkan jumlah pengadaan kapal patroli. Ini tentu dapat meningkatkan infrastruktur patroli maritim Bakamla RI.

## **KESIMPULAN**

Diperoleh beberapa kesimpulan dalam paper ini sebagai berikut:

1. Penyebab struktural dari potensi ancaman keamanan maritim Indonesia adalah instansi Bakamla yang memiliki kapal patroli dengan jumlah yang tidak optimal. Ini tentu berpengaruh pada infrastruktur patroli maritim. Infrastruktur yang kurang optimal akan berpengaruh pada efektivitas Bakamla dalam melaksanakan tugas menjaga keamanan wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia. Kemudian gambar system thinking terkait potensi ancaman keamanan maritim ini dapat dilihat pada gambar 2.
2. Langkah solutif untuk memperbaiki infrastruktur Bakamla dan menunjang kinerjanya adalah dengan menambah jumlah pengadaan kapal patroli baru. Adapun cara kerjanya adalah infrastruk yang kurang optimal perlu diperbaiki dan salah satu caranya adalah dengan menambah anggaran pertahanan, terlebih pada porsi anggaran alutsiskamla Bakamla. Anggaran yang meningkat ini memungkinkan Bakamla untuk menambah kapal patroli mereka sehingga kebutuhan alat patroli menjadi tercukupi. Solusi ini terbilang efektif sebagaimana dapat dilihat pada tabel analisis perhitungan Internal Strategic Factor Analysis Summary (IFAS) dan Enternal Strategic Factor Analysis Summary (EFAS) terkait fenomena ancaman keamanan maritim dan solusinya yaitu pengadaan kapal patroli Bakamla. Pada perhitungan IFAS terkait fenomena ancaman keamanan maritim Indonesia diperoleh total nilai faktor internal sebesar 4.18181 dengan faktor strategis kekuatan (strengths) adalah 2.11363 dan kekurangan (weakness) sebesar 2.06818. Sedangkan total nilai faktor eksternal keamanan maritim Indonesia adalah 3.975 dengan nilai faktor oppotunities (peluang) sebesar 1.8 dan ancaman (threats) sebesar 2.175. Adapun total nilai faktor internal solusi pengadaan kapal patroli Bakamla adalah 4.52173 dengan faktor strategis kekuatan (strengths) adalah 2.60869 dan kekurangan (weakness) sebesar 1.91304. Sedangkan total nilai faktor eksternal keamanan maritim Indonesia adalah 4.225 dengan nilai faktor oppotunities (peluang) sebesar 2.1 dan ancaman (threats) sebesar 2.125. Pada kedua faktor strategis, baik internal maupun eksternal, solusi yang berupaya pengadaan kapal memiliki nilai yang lebih tinggi secara total daripada fenomena ancaman keamanan maritim, yaitu faktor internal 4.1818 dibanding 4.52173 dan faktor internal yaitu 3.975 dibanding 4.225. Ini juga dapat dilihat pada setiap faktor strategis. Pada faktor kekuatan, solusi pengadaan kapal meningkat yang mulanya 2.11363 menjadi 2.60869. Kemudian ancaman keamanan juga berhasil mengalami penurunan karena solusi yang diberikan, yaitu 2.06818 menjadi 1.91304. Faktor peluang karena solusi pengadaan juga mengalami peningkatan yaitu yang awalnya 1.8 menjadi 2.1. Ancaman keamanan juga berhasil diturunkan karena solusi, yang mulanya sebesar 2.175 menjadi 2.125. Sehingga dapat disimpulkan bahwa solusi ancaman keamanan maritim Indonesia yang berupa pengadaan kapal patroli oleh Bakamla merupakan solusi yang efektif.

## **DAFTAR PUSTAKA**

Apriyanto, I. N. P. (2022). Analisis Peranan Direktorat Penelitian dan Pengembangan Bakamla RI dalam Pengadaan Kapal Patroli Melalui Model Triple Helix. *Jurnal Lemhannas RI*. Volume 10 No 3, pp. 39–50.

- Bagus, I. G.A., Perwita, A.B. 2016. Maritime Security in the Indo-Pacific. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- BPK RI. 1996. Undang-Undang (UU) Tentang Perairan Indonesia. Indonesia: LN. 1996, LL SETNEG: 19 HLM.
- Bueger, C. (2015). What Is Maritime Security?. Forth coming in Marine Policy. (53), Hlm: 159-164.
- Grove, E. (1990). The Future of Sea Power. Routledge, ISBN: 1000371131, 9781000371130.
- Kemenko Kemaritiman. 2017. Kebijakan Kelautan Indonesia Peraturan Presiden. Indonesia.
- Kementerian Pertahanan RI. (2008). Buku Putih Pertahanan Indonesia 2008.
- Klein, N. 2011. Maritime Security and the Law of the Sea. Oxford: University Press.
- Laode M. Fathun. (2017), Kebijakan Geopolitik Poros Maritim di Era Jokowi dalam Filosofi Frame Ideologis, Jurnal PIR, Vol. 1 (2), Hlm: 136.
- Laporan Kinerja 2023 BAKAMLA RI
- Lathif & Suhirwan. 2021. Rekonstruksi Penguatan Bakamla dalam Pembangunan Keamanan Laut Nasional. Jurnal Defendonesia 5(2): 24-32.
- Latisha, T., & Triadi, I. (2024). Efektivitas Konsep Keamanan Maritim dalam Menangani Illegal Fishing Di Perairan Indonesia Untuk Mendorong Visi Poros Maritim Dunia. Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan. Vol 4 No 1 Tahun 2024.
- Manullang, A.J (2023). Mendorong Upaya Peningkatan Keamanan Maritim ASEAN: Kepemimpinan Indonesia dalam ASEAN Coast Guard Forum. Jurnal Hubungan Luar Negeri Vol. 8 No. 2.
- Metro TV News. (2014). Jokowi: Ada Lima Pilar Wujudkan Poros Maritim Dunia. Diakses pada 26 Juni 2024, dari <http://ekonomi.metrotvnews.com/read/2014/11/13/318161/jokowi-ada-5-pilar-wujudkan-poros-maritim-dunia>.
- Mudric, Miso. 2016. "Maritime Security: Editorial Note." CIRR Jurnal Online Edition 75.
- Rahman, C. 2009. Concept of Maritime Security. New Zealand: Centre for Strategic Studies
- Rahman, Chris. 2009. "Concept of Maritime Security." New Zealand: Centre for Strategic Studies.
- Septarina, M. (2014). Sengketa-Sengketa Perbatasan di Wilayah Darat Indonesia. Al-Adl: Jurnal Hukum, 6(11): 1-8.
- Suhirwan, et al. (2021). National Defense Strategy. CV. Aksara Global Akademia.
- Tian, N., Lopes da Silva, D., Liang, X., Scarazzato, L. (2024). Trender in World Military Expenditure, 2023. SIPRI Fact Sheet. [https://www.sipri.org/sites/default/files/2024-04/2404\\_fs\\_milex\\_2023.pdf](https://www.sipri.org/sites/default/files/2024-04/2404_fs_milex_2023.pdf).
- Winarno, Budi. 2008. Isu-Isu Keamanan Strategis Dalam Kawasan ASEAN. Jakarta: P2P-LIPI.