

LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL  
REPUBLIK INDONESIA

---



**OPTIMALISASI SINERGI PENGELOLAAN KEAMANAN WILAYAH  
PERAIRAN GUNA Mendukung IMPLEMENTASI *BLUE  
ECONOMY* DALAM RANGKA Mendukung  
KEAMANAN NASIONAL**

Oleh:

**PAHALA HM PANJAITAN S.I.K., M.SI**

**KOMBES POL. NRP. 70010196**

**KERTAS KARYA ILMIAH PERSEORANGAN (TASKAP)  
PROGRAM PENDIDIKAN REGULAR ANGKATAN (PPRA) LXIV  
LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL RI  
TAHUN 2022**

## KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr.Wb., Shalom, Om Swastiastu, Namu Budaya, Salam Kebajikan. Dengan memanjatkan puji syukur kehadiran Tuhan Yang Kuasa serta atas segala karunia-Nya, penulis sebagai salah satu peserta Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) LXIV Lemhannas RI Tahun 2022, telah berhasil menyelesaikan tugas dari Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia, berupa Kertas Karya Ilmiah Perseorangan (Taskap) dengan judul: **“OPTIMALISASI SINERGI PENGELOLAAN KEAMANAN WILAYAH PERAIRAN GUNA Mendukung Implementasi BLUE ECONOMY DALAM RANGKA Mendukung KEAMANAN NASIONAL”**.

Penentuan Tutor dan judul Taskap ini didasarkan oleh Keputusan Gubernur Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia Nomor 122 Tahun 2022 tanggal 6 Juni 2022 tentang Pengangkatan Tutor Taskap kepada para peserta PPRA LXIV, untuk menulis Taskap dengan memilih judul yang telah ditentukan oleh Lemhannas RI.

Pada kesempatan ini, perkenankanlah Penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada Bapak Gubernur Lemhannas RI yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk mengikuti PPRA LXIV di Lemhannas RI tahun 2022. Ucapan yang sama juga disampaikan kepada Pembimbing atau Tutor Taskap kami yaitu Mayjen TNI (Purn) Achmad Yulianto, S.Sos., M.A.P. dan Tim Penguji Taskap serta semua pihak yang telah membantu serta membimbing Taskap ini sampai terselesaikan sesuai waktu dan ketentuan yang dikeluarkan oleh Lemhannas RI.

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

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

Semoga Tuhan senantiasa memberikan kemampuan dan bimbingan kepada kita semua dalam melaksanakan tugas dan pengabdian kepada Negara dan bangsa Indonesia yang kita cintai dan kita banggakan.

Sekian dan terima kasih. Salam Hormat.

Jakarta, Oktober 2022

Penulis



PAHALA HM PANJAITAN, S.I.K., M.SI

KOMBES POL. NRP.70010196



**PERNYATAAN KEASLIAN**

1. Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Pahala HM Panjaitan, S.I.K., M.SI

Pangkat : Kombes Pol

Jabatan : Anjak Madya Bidang Sespimmen

Instansi : POLRI

Alamat : Jl. Amal No.4, Rt.000 Rw.000, Desa Sei Sikambing D, Medan  
Petisah

Sebagai peserta Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) ke LXIV tahun 2022 menyatakan dengan sebenarnya bahwa :

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

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

Jakarta, Oktober 2022

Penulis Taskap



PAHALA HM PANJAITAN, S.I.K., M.SI

---

KOMBES POL. NRP.70010196

## DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR .....	i
PERNYATAAN KEASLIAN .....	iii
DAFTAR ISI .....	iv
<b>BAB I. PENDAHULUAN</b>	
1. Latar Belakang .....	1
2. Perumusan Masalah .....	4
3. Maksud dan Tujuan .....	5
4. Ruang Lingkup dan Sistematika .....	5
5. Metode dan Pendekatan .....	6
6. Pengertian .....	7
<b>BAB II. TINJAUAN PUSTAKA</b>	
7. Umum .....	9
8. Peraturan Perundang-undangan .....	10
9. Kerangka Teoretis .....	15
10. Data dan Fakta .....	17
11. Lingkungan Strategis .....	25
<b>BAB III. PEMBAHASAN</b>	
12. Umum .....	29
13. Optimalisasi Pengelolaan <i>Blue Economy</i> Yang Dapat Memperkuat Ekonomi Nasional.....	30
14. Optimalisasi Pengamanan Perikanan Tangkap Di Wilayah Perairan Indonesia.....	38

15.	Optimalisasi Sinergi Pengelolaan Keamanan Wilayah Perairan Guna Mendukung Implementasi Blue Economy.....	43
-----	--	----

**BAB IV. PENUTUP**

16.	Simpulan .....	56
17.	Rekomendasi .....	58

<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>61</b>
----------------------------	-----------

**DAFTAR LAMPIRAN:**

Alur Pikir

Lampiran :

1. Peta Pembagian Zona Penangkapan Ikan Terukur Di WPPNRI
2. Peta Potensi Ancaman Keamanan Maritim (Sumber Bakamla)
3. Grafik Data Penangkapan Ikan Ilegal 2020 – 2021 Bakamla
4. Data Gangguan Kamtibmas Di Perairan Tahun 2020 – 2022
5. Data Kegiatan Patroli Korpolaairud Tahun 2020-2022
6. Data Kejahatan Penangkapan Ikan Secara Ilegal
7. Ditangani Korpolaairud Tahun 2021-2022

Daftar Riwayat Hidup



# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1. Latar Belakang

Indonesia sebagai negara kepulauan dimana dua pertiga wilayah atau 65 persen total luas wilayahnya adalah berupa laut.<sup>1</sup> Indonesia sejatinya adalah negara maritim dengan garis pantai terpanjang di dunia. Selanjutnya dari sudut pandang geografis, Indonesia terletak di antara dua benua yaitu benua Asia dan benua Australia serta diapit dua samudera yaitu Hindia dan Pasifik dimana di wilayah tersebut merupakan perairan yang paling dinamis baik secara ekonomi maupun politik. Letak geografis yang strategis ini sepatutnya menjadikan keuntungan bagi Indonesia dan sekaligus menjadikan Indonesia tergantung pada sektor maritim.

Wilayah perairan Indonesia memiliki keunggulan yang disebut keunggulan komparatif yang dikaitkan dengan letak geografis, potensi sumber kekayaan alam di permukaan perairan dan di dalamnya yang mengandung sumber daya hayati atau non-hayati yang tentu sangat bermanfaat bagi kelangsungan hidup masyarakat. Potensi sumber daya perairan diperoleh dari dasar laut dan tanah di bawahnya, bersumber dari kolom air dan permukaan laut, termasuk wilayah pesisir/ pantai dan pulau-pulau kecil berpenduduk atau tidak berpenduduk.<sup>2</sup>

Apabila sektor kelautan yang di dalamnya terdapat potensi perikanan, tumbuhan laut, kekayaan mineral dan pariwisata dikelola dengan serius maka akan menimbulkan *multiplier effect* perekonomian. Diperkirakan dari potensi itu akan terjadi perputaran uang hingga mencapai lebih dari 281 triliun rupiah. Sementara pada sektor industrinya, apabila melihat dari sisi jumlah kuota dan prospek bisnis penangkapan ikan di 6 (enam) zona yang diprioritaskan di Indonesia, maka diperkirakan akan meraih pendapatan Rp 406,99 triliun/tahun.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup><https://www.bappenas.go.id/d/berita/bappenas-luncurkan-blue-economy-development-framework-for-indonesias-economic-transformation-NNTgJ>. Diakses 14. 05.2022. Pkl.15.30 wib

<sup>2</sup> Ir.H.E. Herman Khaeron, Msi, 2012, Transformasi Politik Kelautan Indonesia untuk Kesejahteraan Rakyat, Penerbit Cidesindo

<sup>3</sup> Doni Munardo : Letjen TNI Purn. Dr. (H.C).2022. Blue Economy Untuk Kesejahteraan Masyarakat Indonesia. Paparan PPRA Lemhannas. Senin, 4 April 2022

Beberapa hal yang menjadi prioritas dalam implementasi *Blue Economy*, diantaranya: pemanfaatan sumber daya terukur; produk unggulan kompetitif; riset dan inovasi; responsif terhadap pencemaran dan perubahan iklim.<sup>4</sup> Selain itu yang menjadi atensi pengamanan wilayah perairan dalam rangka *blue economy*, antara lain : *Marine Protect Area* (Kawasan Perairan Yang Dilindungi), Penangkapan Ikan Tangkap Terukur Berkelanjutan (*Sustainable Fisheries Management*); Tol Laut (*Marine connectivity*) dan *Low Carbon Development*. Khusus terkait *Marine Protect Area*, pemerintah Indonesia menargetkan penambahan luas kawasan konservasi perairan hingga mencapai 32,5 juta hektare pada tahun 2030.<sup>5</sup> Sementara penangkapan ikan tangkap terukur dalam *Blue Economy* adalah terkait pembatasan penangkapan ikan guna menjaga jumlah ketersediaan ikan di laut.

Hal lainnya yang perlu juga patut menjadi perhatian dalam pengamanan wilayah perairan adalah masalah kesehatan laut. Seperti diketahui kondisi kesehatan laut Indonesia sesuai penilaian Indeks Kesehatan Laut (*Ocean Health Index/OHI*), saat ini masih berada pada rangking cukup rendah yaitu posisi 137 dari 221 negara. Tentu kondisi ini berdampak pada penurunan nilai ekonomi kawasan perairan. Berdasarkan laporan Direktorat Jenderal Pengelolaan Ruang Laut Kementerian Kelautan dan Perikanan, faktor penyebab rendahnya indeks OHI Indonesia, diantaranya adalah pencemaran laut (plastik dan sampah) dan perubahan iklim yang menyebabkan degradasi ekosistem laut.<sup>6</sup> Terkait isu perubahan iklim, maka segi keamanan lingkungan, yang menjadi perhatian adalah *Low Carbon Development* atau Pembangunan Rendah Karbon (PRK) atau *Low Carbon Development Initiative (LCDI)*. PRK merupakan pelaksanaan pembangunan yang berkelanjutan dimana upaya peningkatan kesejahteraan masyarakat dan kehidupan sosial diselenggarakan tanpa mengabaikan kualitas dan kelestarian lingkungan,

---

<sup>4</sup> Doni Munardo : Letjen TNI Purn. Dr. (H.C).2022. *Blue Economy Untuk Kesejahteraan Masyarakat Indonesia*

<sup>5</sup> Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/ Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. Kerangka Pembangunan Indonesia di Bidang IKN, Ekonomi Hijau, Ekonomi Biru, Transformasi Digital dan Konsolidasi Demokrasi". Disampaikan dalam acara Diskusi Panel Lembaga Ketahanan Nasional. 18 April 2022.

<sup>6</sup> "Indeks Kesehatan Laut Indonesia Buruk, Nilai Ekonomi Terimbas", <https://ekonomi.bisnis.com/read/20210621/98/1408096/indeks-kesehatan-laut-indonesia-buruk-nilai-ekonomi-terimbas>. Diakses 18.April.2022. Pkl. 16.00 WIB.



daya dukung dan daya tampung lingkungan. Dalam hal ini PRK juga merupakan inisiatif untuk mengurangi emisi gas rumah kaca sebagai isu utama hubungannya dengan masalah perubahan iklim.<sup>7</sup>

Penangkapan ikan terukur juga menjadi aspek perhatian keamanan wilayah perairan, dimana pelaku usaha harus ditentukan jumlah kapal yang optimum agar mendapatkan keuntungan signifikan, sehingga memungkinkan terjadinya pemerataan ekonomi daerah dan meningkatnya pendapatan negara dari bukan pajak (PNBP). Pengawasan yang dilakukan adalah : jumlah dan jenis ikan yang ditangkap; jenis kapal dan alat tangkap; dan waktu penangkapan.<sup>8</sup> Dari hasil budi daya dan penangkapan, maka distribusi hasil laut tentu sangat membutuhkan konektivitas logistik, mulai dari bagian barat hingga kawasan timur Indonesia melalui sistem transportasi laut yang handal dan aman untuk mengurangi kesenjangan. Masalah konektivitas di laut, telah didukung pemerintah melalui Tol Laut (*Marine connectivity*) yang keamanannya juga harus terjamin.

Dalam rangka mengawal implementasi *blue economy* dengan segala aspek yang telah diuraikan di atas maka dibutuhkan pengawasan dan keamanan kelautan yang sinergis dengan pemanfaatan teknologi informasi komunikasi serta kesadaran masyarakat.<sup>9</sup> Apabila aspek keamanan dalam pengelolaan perairan lemah maka akan menimbulkan kerugian dengan hilangnya potensi pendapatan negara. Sebagai contoh pada tahun 2021 potensi kerugian ekonomi yang berhasil diselamatkan dari penangkapan ilegal saja diperkirakan mencapai 1,1 triliun rupiah. Kerugian yang dapat dicegah tersebut berkat keberhasilan penindakan terhadap 166 kapal ilegal baik itu yang berbendera Indonesia (114 kapal) dan 52 kapal berbendera negara asing. Gangguan lainnya yang berhasil diatasi pada tahun 2021 adalah *destructive fishing*; dimana pada tahun 2021 berhasil diamankan sekitar 167 kapal dan pengungkapan 96 kasus kejahatan di wilayah perairan.<sup>10</sup> Terungkap

<sup>7</sup><https://www.bappenas.go.id/id/berita/wujudkan-pembangunan-rendah-karbon-bappenas-libatkan-mitra-pembangunan-komunitas-peduli-lingkungan-hingga-milenial>

<sup>8</sup> Kebijakan Penangkapan Terukur Dalam Pengelolaan Perikanan Tangkap Dr. Ir. Muhammad Zaini, M.M. Direktur Jenderal Perikanan Tangkap. KKP.14 September 2021

<sup>9</sup> Op. Cit. Drs Victor Gustaaf Manoppo.

<sup>10</sup> <https://economy.okezone.com/read/2021/12/13/320/2516266/kkp-tangkap-167-kapal-pencuri-ikan-sepanjang-2021> Diakses 18.April.2022. Pkl. 16.00 WIB.

pula sejumlah kasus pelanggaran lainnya yaitu pemanfaatan ilegal pulau-pulau kecil, pencemaran perairan, kasus kerusakan terumbu karang, yang tentunya akan mempengaruhi kesehatan laut (*Ocean Health*).

Menjaga wilayah laut yang sangat luas tersebut, bukanlah pekerjaan yang mudah, karena masih terdapat kekosongan aksi atau tindakan dalam pencegahan dan penegakan hukum, karena begitu luasnya wilayah perairan Indonesia, selain itu juga terdapat masalah tumpang tindih dan penumpukan satuan penegakan hukum yang tidak merata<sup>11</sup>. Oleh karena itu diperlukan sinergitas dari semua pihak, antara lain: TNI-Angkatan Laut, POLRI-Direktorat Kepolisian Perairan, Kementerian Perhubungan-Ditjen Hubla, Kementerian Kelautan dan Perikanan-Ditjen PSDKP, Kementerian Keuangan-Ditjen Bea Cukai, Bakamla, dan Satuan Tugas Pemberantasan Penangkapan Ikan Secara Illegal (Satgas 115). Ke-tujuh lembaga penegak hukum tersebut melaksanakan patroli terkait dengan keamanan di laut secara sektoral sesuai dengan kewenangan yang dimiliki berdasarkan peraturan perundang-undangan masing-masing.<sup>12</sup> Untuk itu perlu dirumuskan bagaimana agar pengelolaan keamanan wilayah perairan semakin solid dan efektif, tentunya melalui sinergi dan kolaborasi seluruh elemen pemangku kepentingan dalam pengamanan wilayah perairan di wilayah Indonesia, guna suksesnya implementasi *Blue Economy*.

## 2. Rumusan Masalah.

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diurai di atas maka yang menjadi rumusan masalah pada penulisan TASKAP ini adalah **Bagaimana Mengoptimalkan Sinergi Pengelolaan Keamanan Wilayah Perairan Guna Mendukung Implementasi *Blue Economy* Dalam Rangka Mendukung Keamanan Nasional ?**. Adapun pertanyaan-pertanyaan yang menjadi bahan kajian dalam penulisan karya ilmiah Taskap ini antara lain:

<sup>11</sup> Arie Afriansyah. Pakar Hukum Laut dari Universitas Indonesia (UI), <https://www.dw.com/id/sering-kebobolan-indonesia-darurat-sinerg-pengamanan-laut/a-58996572>. Diakses 18.Mei.2022. Pkl. 16.00 WIB.

<sup>12</sup> Kementerian Kelautan Dan Perikanan Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan Dan Perikanan. Memorandum Nomor : 569/PSDKP.2/TU.140/V/2022

- a. Bagaimana Pengelolaan *Blue Economy* Yang Dapat Memperkuat Ekonomi Nasional?
- b. Bagaimana Masalah Keamanan Perikanan Tangkap Di Wilayah Perairan Indonesia ?
- c. Bagaimana Sinergi Pengelolaan Keamanan Wilayah Perairan Guna Mendukung Implementasi *Blue Economy*?

### 3. Maksud dan Tujuan.

#### a. Maksud.

Pembahasan dalam Kertas Karya Ilmiah Perseorangan (TASKAP) ini, dimaksudkan untuk memberikan gambaran secara lengkap bagaimana optimalisasi sinergi pengelolaan keamanan wilayah perairan guna mendukung implementasi konsep *blue economy* dalam rangka mendukung keamanan nasional.

#### b. Tujuan.

Adapun tujuan penulisan TASKAP ini, adalah untuk menyampaikan konsep dan gagasan mengoptimalkan sinergi pengelolaan keamanan wilayah perairan guna mendukung implementasi konsep *blue economy* dalam rangka mendukung keamanan nasional.

### 4. Ruang Lingkup dan Sistematika.

#### a. Ruang Lingkup.

Penulisan Taskap ini meliputi pembahasan tentang optimalisasi sinergi pengelolaan keamanan wilayah perairan khususnya terkait dengan strategi dan upaya pengamanan terkait masalah perikanan tangkap dalam rangka mendukung implementasi konsep *blue economy*.

#### b. Sistematika.

Uraian pembahasan dan analisa terhadap permasalahan di dalam penulisan TASKAP ini, disusun melalui sistematika atau tata urut sesuai dengan Juknis Penulisan Taskap dari Lemhannas RI, sebagai berikut:

**BAB I: PENDAHULUAN.** Bab ini menyampaikan uraian terkait latar belakang, kemudian dirumuskan permasalahan beserta pokok-pokok

permasalahan, maksud dan tujuan penulisan, ruang lingkup pembahasan, sistematika penulisan, metode dan pendekatan yang digunakan, serta beberapa pengertian dalam rangka penyamaan persepsi dalam memahami pembahasan.

**BAB II: TINJAUAN PUSTAKA.** Dalam bab ini dibahas mengenai peraturan perundang-undangan, kerangka teoretis yang akan digunakan sebagai landasan dalam merumuskan pemecahan persoalan, data dan fakta seputar permasalahan, serta lingkungan strategis yang menghasilkan pengaruh positif dan negatif, serta untuk mencari strategi dan upaya dalam memecahkan masalah.

**BAB III: PEMBAHASAN.** Dalam bab ini diuraikan mengenai analisa sejumlah persoalan akibat kurang optimalnya sinergi pengelolaan keamanan wilayah perairan yang berimplikasi pada terhambatnya implementasi *Blue Economy* dan lebih jauh terhadap keamanan nasional. Pembahasan didasarkan pada data dan fakta yang diperoleh serta landasan teori yang relevan, guna menemukan faktor penyebab masalah dan merumuskan solusinya.

**BAB IV: PENUTUP.** Berisikan simpulan dan rekomendasi. Simpulan berisikan jawaban terhadap pokok-pokok pembahasan yang ditemukan dan dibahas dalam bab-bab sebelumnya. Sedangkan rekomendasi berisikan masukan-masukan dalam rangka optimalisasi pengelolaan keamanan wilayah perairan dalam rangka mendukung implementasi *blue economy* melalui sinergi yang kuat sehingga berkontribusi pada keberhasilan *Blue Economy* dan Keamanan Wilayah Perairan Nasional.

## 5. Metode dan Pendekatan.

### a. Metode.

Metode yang digunakan dalam penulisan TASKAP ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Metode kualitatif merupakan pendekatan yang mengeksplorasi berbagai hal terkait peran berbagai elemen dalam pengamanan wilayah perairan. Perhatian penelitian kualitatif kali ini lebih tertuju pada elemen manusia, objek, dan institusi serta hubungan atau interaksi di antara elemen-elemen tersebut, dalam

upaya memahami suatu peristiwa atau fenomena terkait keamanan wilayah perairan dikaitkan dengan Implementasi Konsep *Blue Economy*, dalam tulisan dengan metode kualitatif diharapkan sampai pada tahap menemukan sesuatu solusi yang baru (*new findings*).

**b. Pendekatan.**

Dalam penyusunan dan pembahasan Kertas Karya Ilmiah Perseorangan ini penulis menggunakan pendekatan deskriptif analisis yang dilakukan secara komprehensif. Penelitian deskriptif ialah penelitian yang dimaksudkan untuk menyelidiki suatu kondisi, keadaan, atau peristiwa, kemudian hasilnya akan dipaparkan dalam bentuk tulisan Taskap.<sup>13</sup> Penyajian hasil penelitian deskriptif dalam bentuk berupa narasi dan uraian hingga interpretasi, atas suatu fenomena sesuai objek penelitian. Jenis penelitian deskripsi tetap memegang unsur-unsur penelitian yang sistematis, aktual dan akurat tentang fakta-fakta atas objek tertentu.<sup>14</sup>

**6. Pengertian.**

Berikut beberapa pengertian dari beberapa istilah yang ada dalam Kertas Karya Ilmiah Perseorangan (TASKAP) ini.

- a. Optimalisasi :** Menurut (Nurrohman, 2017) Optimalisasi adalah upaya meningkatkan kinerja pada suatu unit kerja ataupun pribadi yang berkaitan dengan kepentingan umum, demi tercapainya kepuasan dan keberhasilan dari penyelenggaraan kegiatan tersebut.<sup>15</sup>
- b. Sinergi :** Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Sinergi artinya adalah kegiatan atau operasi gabungan. Sinergi asal katanya dari *synergos* (Bahasa Yunani) yang artinya bekerja bersama-sama, bentuk kemitraan (*partnership*) yang harmonis antara berbagai elemen (para

<sup>13</sup> Arikunto, S. (2019). *Prosedur Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta.

<sup>14</sup> Kriyantono, Rachmat, 2007, *Teknik Praktis Riset Komunikasi*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group. Hal 58-69

<sup>15</sup> Nurrohman, B. 2017. *Optimalisasi Pelayanan E-KTP guna Meningkatkan Validitas data Kependudukan di Kecamatan Majasari Kabupaten Pandeglang*. Jurnal 10 No. 6. STISIP

pemangku kepentingan) untuk menghasilkan sebuah produk, mencapai tujuan dari sebuah program.<sup>16</sup>

- c. **Pengelolaan** : berasal dari kata Kelola yang artinya: proses; cara; perbuatan atau proses melakukan suatu kegiatan dengan mengerahkan sumber daya.<sup>17</sup>
- d. **Keamanan Nasional** : Keamanan Nasional sama dengan “keamanan negara”, yaitu terbebasnya sebuah negara dan rakyatnya dari segala bentuk ancaman, bahaya, ketakutan, kecemasan, kekhawatiran, kegentingan yang berasal dari fisik atau militer ataupun non-tradisional, baik itu dari dalam atau luar negeri.<sup>18</sup>
- e. **Wilayah Perairan** : Seperti dijelaskan pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2022 Tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, Dan Penegakan Hukum Di Wilayah Perairan Indonesia Dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia, Bab I Ketentuan Umum, Pasal 1 Point (1) bahwa yang dimaksud dengan Wilayah Perairan Indonesia adalah Wilayah Kedaulatan Negara Yang Meliputi Perairan Pedalaman, Perairan Kepulauan, Dan Laut Teritorial..<sup>19</sup>
- f. **Blue Economy** : Merupakan paradigma yang memanfaatkan sumberdaya kelautan secara berkelanjutan untuk pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan masyarakat dan penyediaan lapangan kerja dengan menjaga kelestarian ekosistem perairannya..<sup>20</sup>
- g. **Perikanan Tangkap** : Perikanan tangkap merupakan upaya atau kegiatan usaha, pemberdayaan, budi daya, pengambilan manfaat sumber-daya perikanan di laut khususnya perairan umum. Kegiatan perikanan tangkap melingkup penyediaan sarana dan prasarana, kegiatan penangkapan, penanganan, pengolahan serta pemasaran hasil-hasil tangkapan<sup>21</sup>

<sup>16</sup> Deddy Rustiono. Mewujudkan Sinergi Dalam Organisasi. <https://Unnes.Ac.Id/Gagasan/Mewujudkan-Sinergi-Organisasi>

<sup>17</sup> <https://Kbbi.Web.Id/Kelola>

<sup>18</sup> Dr. Kusananto Anggoro. 2003. Keamanan Nasional, Pertahanan Negara, Dan Ketertiban Umum. Centre For Strategic And International Studies, Jakarta

<sup>19</sup> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2022 Tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, Dan Penegakan Hukum Di Wilayah Perairan Indonesia Dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia

<sup>20</sup> Dr. Ir. Gellwynn Daniel Hamzah Jusuf .2021. Department of Fisheries Resources Utilization. Faculty of Fisheries and Marine Science. Institut Pertanian Bogor.

<sup>21</sup> Subhat Nurhakim.2009. Implikasi IUU Fishing Dalam Pengelolaan Sumber Daya Ikan Di Indonesia. Pusat Riset Perikanan Tangkap, Ancol-Jakarta. Jurnal Kebijakan Perikanan Indonesia Vol.1 No.1 Mei 2009: Hal. 61

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

### 7. Umum.

Keamanan Nasional mengandung arti sebagai kekuatan negara dalam rangka melindungi kehidupan berbangsa dan bernegara terhadap segala bahaya baik yang asalnya dari faktor dalam negeri maupun yang berasal dari luar negeri. Keamanan Nasional dirumuskan melalui kebijakan politik pemerintah lalu diwujudkan dengan membangun kekuatan yang tujuannya adalah untuk menjamin situasi yang aman dan kondusif untuk terselenggaranya pemerintahan sehingga tercapainya tujuan nasional.<sup>22</sup> Dalam berbagai studi keamanan menyebutkan bahwa keamanan nasional (Kamnas) terbagi menjadi dua dimensi ancaman, yaitu ; Keamanan Tradisional dan Non-Tradisional.<sup>23</sup> Keamanan tradisional didefinisikan sebagai dimensi keamanan yang terkait dengan persoalan geo-politik dan berhubungan dengan kebijakan pertahanan dan keamanan antara negara-negara, seperti ; isu-isu pengembangan dan persaingan kekuatan militer atau persenjataan, agresi atau invansi militer. Sehingga keamanan tradisional diartikan sebagai bentuk keamanan suatu negara dihadapkan pada ancaman aspek militer atau fisik yang bersumber dari luar baik itu oleh aktor negara maupun non-negara.

Sementara itu, keamanan yang bersifat non-tradisional, cakupannya lebih luas lagi terkait berbagai area atau dimensi yang berbeda-beda namun saling terkait satu sama lain, antara lain : ancaman keamanan lingkungan hidup (*environmental -security*), keamanan ekonomi (*economic -security*), keamanan pangan (*food-security*), keamanan manusia (*human -security*) dan keamanan pada sektor prioritas pembangunan nasional (*development strategic - security*). Salah satu prioritas pembangunan Indonesia saat ini adalah implementasi konsep “*blue economy*”, yaitu sejumlah kegiatan

---

<sup>22</sup> Prasetyono, Edy. TT. Doktrin Dan Strategi Pertahanan. Universitas Indonesia. [Http://Staff.Ui.Ac.Id/System/Files/Users/Edpr60/Material/Edyprasetyonodoktrin.Pdf](http://Staff.Ui.Ac.Id/System/Files/Users/Edpr60/Material/Edyprasetyonodoktrin.Pdf). Diakses Pada Tanggal 02 Juli 2022.

<sup>23</sup> Uni W. Sagena. 2013. Memahami Keamanan Tradisional Dan Non-Tradisional Di Selat Malaka: Isu-Isu Dan Interaksi Antar Aktor. *Jurnal Interdependence*, Th. 1, Vol. 1, Januari-April 2013, Hal 72-90. Ilmu Hubungan Internasional Universitas Mulawarman

ekonomi industri berbasis kelautan dan aset ekosistem laut, serta barang dan jasa.

*Blue economy* juga ada adalah suatu pendekatan untuk meningkatkan pengelolaan perairan secara berkelanjutan dan berorientasi pada konservasi sumber daya maritim serta termasuk wilayah pesisirnya serta ekosistemnya untuk mewujudkan pertumbuhan ekonomi berbasis: keterlibatan masyarakat; efisiensi sumber daya,; meminimalisir limbah; dan nilai tambah ganda pada produk hasil laut (*multiple revenue*).<sup>24</sup> Untuk itu pada Bab ini, akan diurai faktor-faktor optimalisasi sinergi pengelolaan keamanan wilayah perairan guna mendukung implementasi *Blue Economy* dalam rangka mendukung keamanan nasional melalui berbagai landasan ; Peraturan Perundang-Undangan, Kerangka Teoretis, Data dan Fakta, serta Pengaruh Lingkungan Strategis.

## 8. Peraturan Perundang - Undangan.

### a. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nations Convention On The Law Of The Sea / UNCLOS* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut).

Undang-undang ini menegaskan, Indonesia sebagai negara kepulauan yang meratifikasi Konvensi PBB tentang Hukum Laut tentang Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dengan batas perairan yang lebarnya 200 mil laut dari garis pangkal, dan juga tentang landas kontinen. Dengan diakuinya ZEE dan juga landas kontinen, maka Indonesia memiliki hak berdaulat atas ZEEI. Dimana Indonesia memiliki hak berdaulat atas zona tambahan, serta hak berdaulat atas dasar laut dan tanah di bawahnya yang berada di luar laut teritorial Indonesia, atau yang disebut sebagai Landas Kontinen Indonesia. Di samping itu luas wilayah laut Indonesia dinyatakan menjadi 5 (lima) juta km<sup>2</sup> yang terbagi atas 3 (tiga) juta km<sup>2</sup> merupakan ZEEI, dan 2 (dua) juta km<sup>2</sup> yang merupakan laut

<sup>24</sup> Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/ Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. 2022. "Kerangka Pembangunan Indonesia di Bidang IKN, Ekonomi Hijau, Ekonomi Biru, Transformasi Digital dan Konsolidasi Demokrasi".



teritorial dan perairan kepulauan Indonesia. Dalam perspektif pengamanan wilayah perairan, pada Pasal 1 (Umum) Undang Undang tersebut menyebutkan Indonesia sebagai negara pantai dapat menindak pelanggaran atas per-undangan undangan yang dilakukan di wilayah darat dan laut territorial. Negara asing bisa melewati ZEEI namun dilarang untuk mengambil sumber kekayaan yang ada di dalamnya tanpa seizin pemerintah Indonesia.

**b. Undang-Undang Nomor 02 Tahun 2002, Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri).**

Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) bertanggungjawab dalam upaya pemeliharaan ketertiban dan menjamin Kamtibmas dan penegakan hukum termasuk diwilayah perairan melalui Pol Airud Baharkam Polri, untuk menangkal, mencegah, dan menanggulangi berbagai bentuk pelanggaran hukum serta gangguan keamanan di wilayah perairan. Dalam hal ini Polri adalah sebagai Pembina Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) sesuai Pasal 3 Point (1) dimana fungsi kepolisian dalam masalah keamanan di wilayah perairan dibantu PPNS yang sejalan dengan Pasal 16, dimana Polri memiliki wewenang untuk memberikan petunjuk atau arahan dan bantuan dalam penyidikan kepada penyidik pegawai negeri sipil (PPNS).

**c. Undang-Undang No 34 Tahun 2004 Tentang Tentara Nasional Indonesia.**

Pasal 9 Undang-Undang tentang TNI, menegaskan tugas TNI antara lain melaksanakan tugas pertahanan dan keamanan pada matra laut dengan garda terdepannya adalah TNI Angkatan Laut (TNI-AL), dengan melakukan berbagai pengawalan dan penjagaan serta tindakan militer terkait ancaman dan gangguan di wilayah laut yang menjadi yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi. Pada matra laut TNI selain menghadapi ancaman militer juga adalah menghadapi ancaman *non-militer* dengan berbagai gangguan keamanan di wilayah perairan. Ruang lingkup pengamanan TNI AL pada wilayah perairan adalah untuk turut

mengamankan wilayah yurisdiksi perairan Indonesia, zona tambahan, landas kontinen, dan ZEE Indonesia. Maka apabila terjadi pelanggaran maka dilakukan penyidikan oleh Perwira TNI AL, dan pejabat penyidik lainnya berdasarkan undang-undang yang mengaturnya.

**d. Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 178 Tahun 2014, Tentang Badan Keamanan Laut (BAKAMLA)**

Amanat undang-undang nomor 32 tahun 2014 tentang kelautan menyebutkan bahwa dibentuknya Badan Keamanan Laut (BAKAMLA), yang kemudian berdasarkan Perpres ini, adalah untuk memastikan kewenangan suatu badan yang melakukan: pengejaran, memberhentikan dengan paksa, memeriksa, menangkap, membawa, dan menyerahkan kapal yang melanggar ketentuan yang berlaku untuk kemudian diproses hukum lebih lanjut. Bakamla juga bertugas mengintegrasikan sistem informasi keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

**e. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 115 Tahun 2015 Tentang Satuan Tugas Pemberantasan Penangkapan Ikan Secara Ilegal (*Illegal Fishing*).**

Dalam Pasal 1 disebutkan bahwa dalam mendukung upaya peningkatan penegakan hukum terhadap pelanggaran dan kejahatan dibidang perikanan khususnya penangkapan ikan secara ilegal Secara Terpadu Dibentuk Satuan Tugas Pemberantasan Penangkapan Ikan Secara Ilegal (*Illegal Fishing*), yang selanjutnya dalam Peraturan Presiden ini disebut bahwa Satgas ini berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden.

**f. Undang - Undang Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan.**

Undang-Undang Tentang Perikanan menegaskan kejelasan dan kepastian hukum dalam mengatasi pelanggaran atau tindak pidana dibidang perikanan yang mencakup; penyidikan, penuntutan, hingga

pemeriksaan pada sidang di pengadilan. Secara umum pasal pasal dalam Undang-Undang Tentang Perikanan memberikan koridor dan batasan dalam mengatur cara penangkapan ikan pada wilayah perairan Indonesia dan lingkungan sekitarnya, serta pengaturan pem-budidayaan ikan yang tidak merugikan kepentingan umum dan ekonomi negara, serta membahayakan bagi kelestarian sumber daya ikan dan/atau lingkungannya. Pasal 9 : Larangan Memiliki, Menguasai, Membawa, Dan/Atau Menggunakan Alat Penangkapan Dan/Atau Alat Bantu Penangkapan Ikan Yang Mengganggu Dan Merusak Keberlanjutan Sumber Daya Ikan.

**g. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan Dan Pengelolaan Lingkungan Hidup**

Pasal 13 Ayat (1) pada undang undang tersebut di atas, bahwa pengendalian pencemaran dan kerusakan lingkungan hidup sangat penting untuk diawasi, dikendalikan dan ditegakan hukumnya. Adapun yang dimaksud dalam ketentuan tersebut dikaitkan dengan keamanan wilayah perairan adalah pengendalian dan penegakan hukum, terkait : pencemaran air laut; kerusakan ekosistem dan kerusakan akibat perubahan iklim.

**h. Undang - Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan ;**

Dalam menjaga dan mengembangkan potensi perairan disebutkan pada Bab VI pasal 14 bahwa pengaturan penyelenggaraan kemaritiman Indonesia dilakukan secara terpadu dan berkelanjutan dengan dukungan seperti yang disebut pada ayat (1) Undang-undang dimaksud, yaitu meliputi: pertahanan, keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan di wilayah perairan yang senantiasa dikelola, dimodernisasi, dikoordinasikan, dan di-integrasikan oleh kementerian/lembaga yang telah ditetapkan melalui peraturan perundang-undangan.

**I. Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 18 Tahun 2020 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020 – 2024**

Pada RPJMN 2020-2024, ditargetkan peningkatan pengelolaan kemaritiman, perikanan, dan kelautan, untuk berkontribusi secara signifikan terhadap PDB sektor kemaritiman mencapai 7,8 %. Program peningkatan pengelolaan kemaritiman pada RPJMN 2020-2024 ditempuh melalui strategi : perluasan Wilayah Pengelolaan Perikanan atau WPP, sebagai basis perikanan tangkap yang berkelanjutan (*sustainable fisheries*); kemudian dilakukannya program pengelolaan dan penataan ruang laut serta skema pembagian zonasi pesisir; pengelolaan ekosistem kelautan dan pemanfaatan jasa kelautan; meningkatkan produktivitas dan standarisasi produk kelautan dan perikanan; fasilitasi usaha dan masyarakat pesisir; pemberdayaan nelayan; pemanfaatan teknologi: peningkatan kualitas dan kompetensi SDM kemaritiman.

**m. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2022 Tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, Dan Penegakan Hukum Di Wilayah Perairan Indonesia Dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia.**

Dalam Peraturan Pemerintah ini ditekankan pentingnya strategi patroli untuk mencegah dan menindak gangguan serta pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Pada Pasal 9 Perpres ini, sistem patroli pengamanan wilayah perairan terdiri atas : patroli bersama; patroli mandiri; dan patroli terkoordinasi. Diamanatkan pula dalam pengamanan wilayah perairan harus didukung oleh Sistem Teknologi Informasi yang handal sehingga pengamanan dapat terintegrasi mulai dari pemantauan keamanan, lalu-lintas pelayaran, aktivitas perikanan, pencemaran laut, meteorologi dan geofisika (cuaca), hidrografi dan oceanografi, serta kegiatan lainnya yang berkaitan dengan aktifitas di perairan. Dalam hal ini Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) diharapkan menjadi *leading agency* dalam

penyelenggaraan patroli keamanan, penjaga keselamatan dan penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

## 9. Kerangka Teoretis.

### a. Teori Management (*Management Theory*)

Manajemen seperti yang diuraikan oleh Drs. Malayu S.P. Hasibuan merupakan ilmu dan sekaligus seni mengatur dan mengelola proses pemanfaatan berbagai sumber daya manusia dan sumber-sumber lainnya secara efektif dan efisien dalam rangka mencapai suatu tujuan tertentu.<sup>25</sup> Dalam manajemen atau pengelolaan keamanan wilayah perairan berdasarkan teori manajemen, di dalamnya terdapat rangkaian aktivitas yang dilakukan pemerintah terdiri dari :perencanaan; pengorganisasian; pelaksanaan atau aksi; pengendalian; pengarahan atau pemotivasian; komunikasi dan pengambilan keputusan yang dilakukan oleh pimpinan organisasi atau institusi kepada bawahan. Dengan demikian efektifitas dari implementasi konsep *Blue Economy* sangat tergantung strategi dan kebijakan instansi terkait dalam mengelola faktor faktor pendukung yang ada. Faktor-faktor tersebut, antara lain: ilmu pengetahuan, sumber daya organisasi; kemampuan pelaku; pengalaman (*experience*) yang dimiliki agar suatu program terselenggara dengan baik sesuai dengan yang diinginkan.

### b. Teori Keamanan Maritim

Keamanan maritim seperti yang diuraikan Mc Nicholas (2008: 1-2), adalah langkah-langkah yang diambil oleh pemerintah sebagai regulator; aparat penegak hukum bekerjasama dengan pemilik usaha, operator, administrator di perairan; organisasi kelautan untuk mengamankan fasilitas pelabuhan, instalasi lepas pantai, serta berbagai sumber daya laut yang terkandung di dalamnya. Berbagai elemen tersebut bertanggungjawab untuk melindungi wilayah perairan dari berbagai gangguan, seperti : pembajakan, sabotase, penyitaan, pencurian,

<sup>25</sup> Hasibuan, Malayu S.P. 2009. Manajemen Sumber Daya Manusia. Jakarta: PT. Bumi. Aksara

kegiatan ilegal, merusak lingkungan hidup dan gangguan lainnya. Konsep keamanan maritim yang dilakukan melalui tindakan *preventif*; *pre-emptif* dan *repressive*. Selain itu juga dilakukan kerjasama, diplomasi maritim melalui forum-forum keamanan maritim, baik yang ada dalam mekanisme PBB, hubungan bilateral, dan multilateral. Keamanan maritim sendiri adalah merupakan paradigma baru dalam perspektif keamanan sebuah negara. Hal tersebut dilatarbelakangi oleh semakin dinamis dan kompleksnya dimensi gangguan keamanan di laut. Gangguan tersebut baik yang bersifat tradisional seperti aktifitas ilegal militer di laut dan juga yang sifatnya non-tradisional, seperti : ketertiban transportasi laut, penyelundupan sumber daya alam, arus manusia (imigran gelap), dan aspek penting terkait lingkungan hidup.<sup>26</sup>

**c. Teori Sinergi (*Sinergi Theory*).**

Istilah sinergi (*synergic*) berasal dari kata bahasa Yunani “*synergo*” yang artinya bekerjasama. Namun menurut Stephen R Covey (1989) dalam buku karangannya “*The 7 Habits Of Highly Effective People*” menguraikan bahwa ber-sinergi lebih dari sekedar bekerjasama dan kekuatannya juga bahkan melebihi dari kerjasama. Covey juga menyebut “sinergi” sebuah upaya bersama menciptakan solusi atau gagasan yang lebih baik dan inovatif dalam mencapai sebuah tujuan<sup>27</sup>. Sinergitas merupakan hubungan beberapa pihak untuk saling bekerjasama dalam memecahkan permasalahan sehingga tidak menjadi beban bersama. Sinergi yang dikemukakan Covey juga berarti kegiatan atau kombinasi yang simultan dalam irama gerakan yang harmonis seperti paduan suara atau "musik orkestra".

**d. Konsep *Sustainable Fisheries Development*,**

Berbicara tentang konsep pembangunan perikanan tangkap yang berkelanjutan (Prof. Dr. Ir. Sudirman, Mpi: 2008). Dimana semua

<sup>26</sup> McNicholas, Michael. 2008. “Maritime Security An Introduction”. Oxford: Elsevier

<sup>27</sup> Stephen R. Covey. 2013. *The 7 Habits Of Highly Effective People.*, Bina Rupa Aksara, Tangsel. Hal 308.

pemangku kepentingan yaitu nelayan, pengusaha perikanan, pembuat kebijakan, peneliti dan ilmuwan, serta konsumen, menyadari dan berperan dalam mengembangkan perikanan ramah lingkungan yang dilakukan secara bijaksana dalam pemanfaatan sumber daya wilayah perairan untuk mencegah, penangkapan ikan yang berlebihan sehingga menurunnya ketersediaan ikan, pengurangan kemiskinan masyarakat nelayan dan kerusakan lingkungan laut. Penambahan jumlah alat tangkap hanya dapat dilakukan di beberapa lokasi yang masih kurang dimanfaatkan. Berkaitan dengan itu, pengembangan kegiatan penangkapan ikan berlangsung secara sinergis yang didukung oleh teknologi dan metode penangkapan ikan yang ramah lingkungan.<sup>28</sup>

e. **Teori Analisis SWOT**

Merupakan sebuah konsep menganalisis yang dapat digunakan untuk mengidentifikasi berbagai faktor-faktor untuk mengidentifikasi kekuatan (*strength*) dan kelemahan (*weakness*) serta peluang (*opportunity*) dan ancaman/ kendala (*Threats*) secara sistematis (Freddy Rangkuti : 2013). Teori ini digunakan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi berdasarkan komponen berupa kekuatan dan kelemahan serta peluang dan kendala.

10. **Data dan Fakta**

a. **Kondisi Pengelolaan *Blue Economy* Yang Dapat Memperkuat Ekonomi Nasional**

Program *Blue Economy* selaras dengan harapan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dan memiliki potensi besar untuk menjadi Poros Maritim Dunia (PMD). Hal tersebut telah menjadi visi Pemerintahan Presiden Joko Widodo, pada Program Nawa Cita 1 Periode 2014-2019 untuk mengukuhkan Indonesia sebagai negara maritim yang berpengaruh dalam kancah global, yang didukung

<sup>28</sup> Prof. Dr. Ir. H. Sudirman, Mpi. 2008. Menuju Paradigma Penangkapan Ikan Ramah Lingkungan Sebagai Implementasi Dari *Sustainable Fisheries Development*. Fakultas Ilmu Kelautan Dan Perikanan Universitas Hasanuddin

konektivitas atau terhubungnya antara satu pulau dengan pulau yang lainnya, pengembangan sektor kelautan dan perikanan, peningkatan transportasi laut dan perhatian terhadap keamanan dan keselamatan maritim yang didukung syarat terjaminnya kedaulatan wilayah laut Republik Indonesia, pembangunan sektor ekonomi kelautan yang nyata, penguatan infrastruktur, upaya rehabilitasi kerusakan lingkungan hidup maritim dan perlindungan (konservasi) keanekaragaman hayati, serta peningkatan kualitas dan kuantitas sumber daya manusia yang mengelola perairan.

Salah satu keberhasilan misi Poros Maritim Dunia Indonesia yang telah dilakukan ditandai dengan efektifnya program Tol Laut yang selama tujuh tahun berdampak pada semakin terjangkaunya harga barang atau bahan baku kebutuhan pembangunan antara 20 hingga 50%. Selain itu berdasarkan evaluasi pembangunan bahwa program Tol Laut telah berhasil mengurangi kesenjangan harga komoditas yang selama ini membebani masyarakat, khususnya di Indonesia bagian timur dan wilayah tertinggal, terpencil, terluar serta wilayah perbatasan.<sup>29</sup> Hal ini adalah sebagai modal penting bagi langkah pembangunan wilayah perairan selanjutnya yaitu konsep *Blue Economy*.

Program *Blue Economy* menjadi salah satu solusi dalam menghadapi Pandemi Covid-19 yang berdampak pada sektor perekonomian nasional. Di awal pemerintahan periode 2020-2024, pemerintah melakukan desain ulang pada prioritas pembangunan nasional diantaranya dengan merancang konsep *Blue Economy* yang sekiranya dapat diandalkan untuk menjadi salah satu aspek yang mampu memulihkan ekonomi Indonesia pasca pandemi Covid-19. Konsep *blue economy* sendiri merupakan konsep yang kini populer di beberapa negara maju dalam beberapa tahun terakhir. Konsep *blue economy* ini dipandang sangat relevan bagi negara maritim seperti Indonesia yang mulai dimplementasikan pada periode pembangunan

---

<sup>29</sup> Saragi FK, DKK. 2018. The Implementation Of Tol Laut Development To Make Indonesia As The World Maritime Axis. Universitas Pertahanan Jurnal Keamanan Maritim | Volume 4 Nomor 1 Tahun 2018



jangka menengah. Konsep *blue economy* ini memiliki konsekuensi pada perubahan paradigma seluruh pelaku ekonomi pada sektor maritim baik itu industri dan masyarakat untuk lebih mencintai dan menjaga kelestarian lingkungan hidup di wilayah perairan, memperhatikan sumber daya hayati, serta diperlukan kolaborasi dari berbagai pihak dalam mengawal dan mengamankan implementasi *blue economy*.<sup>30</sup> Untuk selanjutnya konsep *blue economy* ini masuk dalam ekonomi hijau yang mengedepankan konsep pembangunan keberlanjutan. Halnya saja *blue economy* berfokus pada ekosistem potensi perekonomian laut.

Program *Blue Economy* pada dasarnya merupakan implementasi dari konsep atau gagasan *Sustainable Development* yang telah menjadi komitmen global dalam pelaksanaan pembangunan negara-negara di dunia. *Blue Economy* juga merupakan pengayaan dari konsep Ekonomi Hijau (*Green Economy*) yang dicanangkan secara global, yaitu "*Blue Sky – Blue Ocean*" yang maknanya ekonomi dunia atau khususnya lingkup negara bisa tetap tumbuh, mensejahterakan masyarakat, dengan laut yang tetap biru sehingga kondisi langit tetap biru.<sup>31</sup> Program *Blue Economy*, diproyeksikan menggerakkan roda perekonomian di wilayah perairan, berupa : terserapnya sekitar 1.4 juta orang tenaga kerja yang terdiri dari Anak Buah Kapal (ABK); pekerja pelabuhan dan pekerja atau pelaku Usaha Informal; tenaga kerja pada galangan kapal; berdirinya pemukiman/ apartemen nelayan; Tempat Pelelangan Ikan (TPI); Industri perikanan yang mencapai jumlah 1.438 unit usaha, yang terdiri dari Industri Pengolahan Ikan dan Pabrik Es.

Implementasi ekonomi biru yang dicanangkan pemerintah masih menghadapi kendala dan persolan, beberapa di antaranya adalah: belum adanya kesepakatan batas laut; masih terdapat konflik pemanfaatan ruang di laut; tidak ada jaminan keselamatan dan keamanan di laut; adanya otonomi daerah yang justru menimbulkan

---

<sup>30</sup> Bappenas RI. Penguatan Blue Economy Pasca-Pandemi Covid-19 Menuju Indonesia Maju, Minggu (15/8/2021)

<sup>31</sup> Ibid Menteri KKP

adanya ketidaksepahaman dalam pengelolaan sumber daya laut yang berbasis pemberdayaan masyarakat lokal; masih terbatasnya kapasitas sumber daya manusia dalam pengelolaan sumber daya kelautan; serta belum maksimalnya dukungan penelitian dan ilmu pengetahuan serta teknologi kelautan.<sup>32</sup>

**b. Kondisi Masalah Keamanan Perikanan Tangkap Di Wilayah Perairan Indonesia**

Selain potensi geografis yang strategis, potensi sumber daya di perairan Indonesia juga sangat besar dan kaya. Mengacu pada hasil kajian LIPI yang menyebutkan perkiraan kasar nilai potensi laut Indonesia hingga tahun awal 2020 mencapai kurang lebih Rp. 1.772 triliun. Di antara berbagai potensi kelautan sumber daya kelautan Indonesia, aspek perikanan adalah salah satu yang paling potensial. Berdasarkan data dari badan dunia untuk pertanian dan makanan PBB, *Food Agriculture Organization* (FAO), menyebutkan bahwa potensi sumber daya ikan di perairan Indonesia diperkirakan mencapai 6,5 juta ton per tahun yang tersebar di berbagai wilayah perairan utama dan di perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia.

Sementara itu berdasarkan data Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), bahwa sumber daya perikanan di perairan Indonesia mencakup 37% spesies ikan yang ada dunia, dengan berbagai jenis atau varietas yang memiliki nilai ekonomi tinggi, seperti; udang, lobster, ikan tuna dan ikan-ikan konsumsi lainnya, terumbu karang sebagai bagian ekosistem ikan, berbagai jenis ikan hias dan rumput laut. Potensi sumber daya perikanan lestari di perairan Indonesia, bahkan apabila dimaksimalkan potensi perikanan Indonesia akan mencapai 12,54 juta ton per-tahun. Kementerian Kelautan dan Perikanan memperoyeksikan potensi hasil perikanan tangkap yang diizinkan adalah 10,03 juta ton per tahun, atau 80% demi keberkelanjutan dan kelestarian komoditas. Meski

---

<sup>32</sup> Dr. Augy Syahailatua. 2020. "Riset Kelautan di Indonesia, Maju Tapi Tertinggal", Pusat Penelitian Oseanografi Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia

demikian hingga tahun 2019, baru 6,98 juta ton saja yang berhasil dieksplorasi atau hanya 69,59%. Produksi perikanan tangkap (di laut dan di perairan pedalaman) berdasarkan Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 19 Tahun 2022, diestimasikan bahwa total potensi sumber daya ikan di 11 (sebelas) wilayah pengelolaan penangkapan ikan yang meliputi perairan Indonesia, Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) atau disingkat WPPNRI sebanyak 12,01 juta ton per tahun.<sup>33</sup> Bersamaan dengan hal tersebut kegiatan penangkapan ikan di Indonesia juga masih terdapat persoalan, khususnya terkait dengan sektor terkait aspek lingkungan. Sebagai contoh pada kasus polemik penangkapan ikan dengan menggunakan cantrang dan juga masalah ekspor benur.<sup>34</sup>

Terdapat berbagai permasalahan terkait keamanan eskplorasi perikanan tangkap di Indonesia yang berpotensi mengancam kelestarian sumber daya dan termasuk ekosistem ikan laut tersebut, yaitu seperti penggunaan pukat harimau dan penggunaan bahan peledak, dimana hal ini mengganggu kelangsungan kehidupan masyarakat di sektor perikanan dimasa mendatang akibat degradasi sumber daya ikan. Perilaku eksploitasi yang melebihi batas juga akan mengurangi kemampuan regenerasi ikan. Semua hal tersebut disebabkan oleh belum memadainya kapal penangkap ikan nelayan yang sesuai dengan persyaratan ramah lingkungan. Disisi lain pengembangan kemaritiman masih terkendala infrastruktur dan konektivitas pelabuhan perikanan, serta sarana dan prasarana lain yang belum memadai; selain itu juga akses nelayan terhadap faktor produksi dan budidaya termasuk permodalan yang masih terbatas dan sistem proteksi perikanan tangkap yang harus terus dikembangkan.

Terkait dengan masalah keamanan perikanan tangkap, praktik IUU *fishing* dan *destruktif fishing* masih terus berlangsung. Menurut CEO Inisiatif Keadilan Indonesia (IOJI), setidaknya Indonesia menderita kerugian hingga USD 4 miliar per tahun atau setara dengan Rp. 56,13

---

<sup>33</sup> [https:// kkp.go.id/djpt/ artikel/39646- kkp- perbarui- data- estimasi- potensi- ikan- totalnya-12-01- juta-ton-per-tahun](https://kkp.go.id/djpt/artikel/39646-kkp-perbarui-data-estimasi-potensi-ikan-totalnya-12-01-juta-ton-per-tahun) . Diakses 30 Juli 2022. Pkl 22.30 WIB

<sup>34</sup> [https:// www.republika.co.id/ berita / qnldhz396/ kebijakan- ekspor- benur- dan- cantrang- ini- kata- menteri - kp](https://www.republika.co.id/berita/qnldhz396/kebijakan-ekspor-benur-dan-cantrang-ini-kata-menteri-kp). Diakses 30 Juli 2022. Pkl 23.40 WIB

triliun karena masalah keamanan dalam perikanan tangkap oleh praktik penangkapan ikan IUU (*illegal, unreported, unregulated fishing*). Berdasarkan data Baharkam Korpolaairud Polri, selama tahun 2021 jumlah kasus kejahatan terkait penangkapan ikan di laut yang diungkap jajaran Polairud Polri berfluktuasi, dari tahun 2019 hingga 2021. Pada tahun 2021 terdapat 35 kasus, meningkat dibandingkan tahun sebelumnya. dengan jenis kejahatan; pelanggaran dana penangkapan ikan; mereka tidak memiliki izin; pelanggaran lisensi; penangkapan ikan yang merusak (alat tangkap); pemalsuan dokumen; penggunaan ikan bom; dan pencurian ikan.

Kementerian Kelautan dan Perikanan memetakan berbagai hal yang patut diperhatikan dalam penegakkan peraturan perundang-undangan bidang kelautan dan perikanan dalam rangka mewujudkan Kelestarian dan keberlanjutan sumber daya kelautan dan perikanan dalam rangka *Blue Economy*, antara lain :

- a. Modus Operandi Tindak Pidana Perikanan & Kelautan Pemalsuan dokumen pendaftaran kapal hal ini melanggar Pasal 264 KUHP;
- b. Penangkapan ikan tanpa dilengkapi izin atau dokumen pelayaran (SLO/SPB) hal ini merupakan pelanggaran terhadap Tata Cara Penerbitan SPB Modifikasi kapal secara ilegal (Pasal 95 UU 31/2004 jo. 45/2009 tentang Perikanan);
- c. Menggunakan Nakhoda dan ABK asing (Pasal 35A UU 31.2004 jo. UU 45/2009 tentang Perikanan);
- d. Penangkapan ikan yang tidak memiliki alat resmi atau bermitra dengan Unit Penangkapan Ikan yang menggunakan alat tangkap terlarang (Pasal 100 UU 31/2004 jo 45/2009 tentang Perikanan);
- e. Penangkapan ikan yang dilindungi (Pasal 40 (2) UU 5/1990 tentang Konservasi SDA & Hayati);

Pelanggaran lainnya adalah: Pemalsuan data logbook *Transshipment ilegal* dan tidak mengaktifkan transmiter pemantauan kapal; transaksi minyak ilegal; tindak pidana imigrasi; tindak pidana ke-

pabeanan (termasuk penyelundupan narkoba, spesies yang dilindungi, komponen kapal dan barang lainnya); tindak pidana pencucian uang dan tindak pidana penyelewangan atau korupsi pajak. Selain itu adalah pelanggaran serius di perairan berdimensi HAM (perbudakan anak di perairan, perdagangan orang); transaksi Narkoba; dan Tindak pidana pelanggaran aturan ketenagakerjaan (Kementerian Kelautan dan Perikanan 2021).

**c. Kondisi Sinergi Pengelolaan Keamanan Wilayah Perairan Guna Mendukung Implementasi *Blue Economy*?**

Pelaksanaan penegakan hukum di wilayah perairan sangat penting dan strategis untuk mendukung pengelolaan sumber daya perairan sesuai dengan konsep *blue economy* secara terkendali dan berkelanjutan. Oleh karena itu, adanya kepastian hukum menjadi syarat mutlak. Sebagai negara maritim, Indonesia diakui belum memiliki lembaga penegak hukum dan pengawasan keamanan wilayah perairan yang kuat dan solid seperti halnya China, Jepang, Australia dan Amerika Serikat dengan *Coast Guard* atau *Coast Maritime*-nya. Akibatnya, jika terjadi pelanggaran hukum di perairan, seringkali pengelolaannya dan kasus hukumnya tidak tuntas.<sup>35</sup>

Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) yang ditetapkan oleh Presiden, dengan Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut, menghadapi tugas berat untuk terus bisa beradaptasi dalam melaksanakan fungsi koordinasi kepada badan yang memiliki kewenangan kuat dalam penegakan hukum. Fungsi Bakamla masih memiliki keterbatasan untuk mengkoordinir seluruh kegiatan operasional keamanan dan segala permasalahan pelanggaran hukum di perairan bersama Institusi dan Kementerian yang memiliki keterkaitan dengan penyelenggaraan fungsi keamanan dan penegakan hukum di laut, yaitu : TNI-Angkatan Laut, POLRI-Direktorat Kepolisian Perairan, Kementerian Perhubungan-Ditjen Hubla, Kementerian Kelautan dan

<sup>35</sup> Eka Martiana Wulansari Penegakan Hukum Di Laut Dengan Sistem Single Agency Multy Tasks. Deputi Perundang-undangan, SETJEN DPR RI, Media Pembinaan Hukum Nasional

Perikanan-Ditjen PSDKP, Kementerian Keuangan-Dirjen Bea Cukai, Bakamla, dan Satuan Tugas Pemberantasan Penangkapan Ikan Secara Illegal (Satgas 115). Hal tersebut karena Ke-tujuh lembaga penegak hukum tersebut melaksanakan patroli terkait dengan keamanan dilaut secara sektoral sesuai dengan kewenangan yang dimiliki berdasarkan peraturan perundang-undangan masing-masing.<sup>36</sup>

Pengelolaan keamanan oleh tujuh instansi tersebut dihadapkan pada masih lemahnya sinergitas pengelolaan keamanan wilayah perairan, karena masing-masing lembaga melakukan sendiri-sendiri tugas kewenangannya. Produk hukum yang telah ada menjadi acuan instansi untuk menjalankan kewenangannya, namun pada implementasinya masing-masing instansi memiliki manajemen yang berbeda satu dengan yang lain, sesuai dengan kepentingan sektornya. Masing-masing instansi belum optimal dalam melakukan sinergi patroli, akibatnya terjadi tumpang tindih wilayah patroli dan juga masih terjadinya kesimpangsiuran wewenang antar instansi yang turut menjaga keamanan laut.<sup>37</sup> Kondisi inilah yang membuat pengamanan wilayah perairan belum optimal dan terintegrasi, sebagai contoh ; pelaku pelayaran masih dibingungkan oleh banyaknya pemeriksaan oleh satu instansi, kemudian dilakukan lagi oleh instansi lainnya. Dalam kasus ini masing-masing akan menunjukkan kewenangannya untuk memeriksa dan menahan. Namun hal ini memang tidak bisa disalahkan karena petugas melakukan pemeriksaan bahkan penahanan karena terdapat dasar hukumnya.

Pemberian kewenangan yang sama dalam penyidikan tindak pidana perikanan kepada perwira TNI AL, PPNS Perikanan dan Polri, terkadang menimbulkan munculnya ego-sektoral antar instansi penyidik dimana masing-masing merasa berwenang dalam melakukan penyidikan tindak pidana perikanan tanpa memperhatikan ketentuan yang telah diatur dalam UU No. 45 Tahun 2009 tentang perubahan atas

---

<sup>36</sup> Kementerian Kelautan Dan Perikanan Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan Dan Perikanan. Memorandum Nomor : 569/PSDKP.2/TU.140/V/2022

<sup>37</sup> <https://www.tempo.co/dw/5621/sering-kebobolan-pengamanan-laut-indonesia-darurat-sinergi>. Diakses 30 Juli 2022. Pkl 23. WIB

UU No. 31 Tahun 2004 tentang perikanan yang dapat mengakibatkan lemahnya penegakan hukum. Selain itu juga belum optimalnya penyelenggaraan kerjasama dengan negara-negara tetangga dengan tujuan agar pelaksanaan operasi pengamanan perairan yang efektif. Namun yang ada aparat keamanan Indonesia sering bersinggungan di wilayah perairan dengan aparat keamanan laut negara lain.

## 11. Lingkungan Strategis.

### a. Faktor Global.

Keamanan maritim dengan segala sumber daya yang ada di dalamnya menjadi persoalan strategis dan penting bagi negara – negara yang banyak melakukan aktivitas dan memiliki kepentingan di wilayah maritim, utamanya adalah untuk aktivitas perekonomian. Negara-negara dengan wilayah maritim yang luas, semakin berlomba-lomba memodernisasi dan memperkuat postur kekuatan militernya di wilayah perairan. Sejalan dengan banyaknya kegiatan perekonomian di maritim maka beriringan juga dengan maraknya kejahatan di laut. Berdasarkan laporan *International Maritime Bureau (IMB)* disebutkan bahwa semakin besar potensi yang dimiliki oleh suatu negara di wilayah perairannya maka ancamannya pun semakin tinggi. Ancaman terhadap keamanan wilayah laut, bisa berasal dari aktifitas manusia itu sendiri, yaitu secara langsung melakukan kerusakan lingkungan hidup dan eksploitasi sumber daya yang berlebihan dan mengabaikan kelestarian alam, yang mengancam potensi perairan. Ancaman di wilayah perairan lainnya adalah yang terkait dengan masalah praktik pelanggaran hukum di perairan seperti pembajakan, perampokan di laut, penyelundupan dan perdagangan manusia, perbudakan anak buah kapal, penyelundupan senjata, obat-obatan terlarang dan penyelundupan serta pencurian kekayaan negara di laut.<sup>38</sup> Kondisi ini yang membuat berbagai negara di

---

<sup>38</sup> Laksamana TNI (Purn) Dr. Marsetio: 2017: *Sea Power Indonesia Menuju Maritim Indonesia Tahun 2030*. Universitas Pertahanan

dunia dituntut memperkuat dan memodernisasi sumber daya pertahanan dan keamanan dalam menjaga sumber daya kemaritimannya.

Fenomena keamanan nasional kontemporer global juga tidak terlepas dari pengaruh kemajuan IPTEK pada era Revolusi Industri 4.0 yang berbasis teknologi informasi (TI) yang serba internet (*Internet Of Things / IOT*); Kecerdasan Buatan (*Artificial Intelligence*); Integrasi Data (*Big Data*). Dengan kemajuan tersebut keadaan dunia menjadi *borderless* (tanpa batas), interaksi, interelasi, dan interkoneksi antarnegara dan bangsa menjadi tanpa hambatan. Negara-negara didunia kini berlomba-lomba melakukan modernisasi menjaga keamanan wilayahnya dengan memanfaatkan teknologi pertahanan melalui peningkatan teknologi *Artificial Intelligence* (seperti drone, radar, signal, dan lain sebagainya) guna menjaga wilayahnya yang terintegrasi dalam sebuah sistem keamanan wilayah negara semua matra, yaitu; bahari, dirgantara dan daratan (Pusat Pengkajian Strategis TNI : 2022).<sup>39</sup>

b. **Faktor Regional.**

Negara-negara Asia sedang mengalami kebangkitan menjadi *centre of gravity* sebagai kekuatan ekonomi baru menggeser kekuatan ekonomi barat dan Eropa. Memomentum ini sebetulnya sangat membantu dalam mendukung visi ke depan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Namun disisi lain wilayah perairan Kawasan regional juga dipengaruhi faktor persaingan dan persengketaan di Wilayah Laut China Selatan, yang sampai saat ini belum menunjukkan tanda-tanda akan menemui titik akhir. Kepentingan Tiongkok di Laut China Selatan dengan *Nine Dash Line* - nya, menimbulkan sengketa antar negara-negara ASEAN yang berakibat tidak solidnya persatuan ASEAN. Ditambah lagi dengan adanya campur tangan Amerika Serikat di kawasan, yang menambah konstelasi geo politik di Asia semakin rumit.

---

<sup>39</sup> Kapsujianstra TNI: Tantangan Keamanan Regional Berasal Dari Pengaruh Negara Besar dan Aktor Non Negara. Tahun 2022.



Untuk menjadi negara maritim yang semakin berpengaruh di ASEAN, Indonesia masih berhadapan dengan persoalan infrastruktur antar pulau dan sepanjang pesisir setiap pulau. Jalan antar negara pulau dan di kawasan ini sangat perlu untuk mempercepat transportasi dan menambah daya saing pembangunan perairan di ASEAN, apalagi Indonesia diuntungkan mengingat Indonesia terletak di garis khatulistiwa, antara dua benua Asia dan Australia, dan antara dua samudera Pasifik dan Hindia, serta negara-negara di Asia Tenggara.

c. **Faktor Nasional.**

Implementasi konsep *blue economy* di Indonesia tidak terlepas dari berbagai perkembangan dan situasi yang mempengaruhi beberapa gatra yang terkait, yaitu sebagai berikut:

- 1) Gatra Sumber Kekayaan Alam: Pengaruh faktor kondisi wilayah perairan Indonesia yang luas dan berada pada posisi strategis yang berada dalam zona lintasan pelayaran internasional menghubungkan empat samudera menjadi jalur pelayaran yang sangat dinamis dan intensitas tinggi. Dengan potensi sumber kekayaan alam yang ada di dalamnya seharusnya mampu untuk memenuhi kebutuhan pangan penduduk Indonesia yang jumlahnya sangat banyak. Namun demikian perairan Indonesia juga dihadapkan pada ancaman dari dampak fenomena perubahan iklim yang berpotensi menimbulkan kerusakan lingkungan perairan, fenomena kenaikan muka air laut, tenggelamnya pulau-pulau kecil, dan hilangnya keanekaragaman biota laut.

Pengelolaan Sumber Kekayaan Alam khususnya potensi maritim Indonesia belum sepenuhnya didukung ilmu pengetahuan dan teknologi modern. Selain itu wawasan dan perspektif Indonesia juga masih belum berkembang, dampak dari kebijakan di masa lalu, dimana paradigma masyarakat Indonesia diarahkan kepada masyarakat agraris.

- 2) Gatra Ekonomi; Indonesia memiliki potensi ekonomi dari perikanan dan kelautan yang sangat melimpah yang seharusnya membuat Indonesia menjadi negara paling maju pada sektor ekonomi laut. Berdasarkan data Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP)

hingga tahun 2020 sebelum adanya Pandemi Covid-19, potensi ekonomi dari laut mencapai US\$ 1338 miliar atau Rp 19,6 triliun per tahun. Angka ini sebetulnya masih bisa ditingkatkan lagi. Namun, secara bertahap, kini hampir seluruh provinsi di Indonesia memiliki rencana pengelolaan kawasan laut mereka (tata ruang laut) atau Rencana Zonasi Wilayah Pesisir Dan Pulau-Pulau Kecil (RZWP3) yang menjadi dokumen pemetaan sumber daya kelautan secara berkelanjutan. Pemetaan tersebut memetakan potensi perairan Indonesia yang tidak hanya terkait perikanan tangkap saja, namun juga dengan potensi ekonomi maritim lainnya, antara lain; pariwisata, konservasi dan transportasi.

- 3) Gatra Hankam; Kondisi perekonomian masyarakat yang masih belum merata menyebabkan perairan Indonesia menjadi kawasan yang ideal bagi aktivitas kejahatan, antara lain; penyelundupan narkoba, imigran gelap, *illegal fishing*, dan lain sebagainya. Keamanan wilayah perairan juga rentan terhadap pelanggaran hukum penggunaan produk berbahan kimia dan bahan peledak yang berbahaya bagi ekosistem perairan. Disisi lain SDM, sarana dan prasarana keamanan perairan Indonesia harus mengejar kuantitas dan kualitasnya guna mengimbangi gangguan keamanan yang semakin dinamis dan kompleks serta modern. Belum semua Infrastruktur dan sistem pengamanan perairan berteknologi canggih dimiliki pelabuhan-pelabuhan di Indonesia sesuai standar internasional yang sangat penting untuk memperkuat sistem keamanan wilayah perairan.<sup>40</sup>

---

<sup>40</sup> Humphrey Wangke. 2018. Diplomasi Indonesia Dan Pembangunan Konektivitas Maritim. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia. <https://berkas.dpr.go.id>.

### BAB III

## PEMBAHASAN

### 12. Umum

Wilayah perairan Indonesia dengan segala potensi sumber daya yang ada di dalamnya, khususnya perikanan merupakan aset sektor ekonomi yang memiliki peranan sangat strategis bagi kemajuan pembangunan nasional dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat Indonesia. Sebagai suatu peluang untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan dalam rangka Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN), saat ini menjadi prioritas bagi pemerintah Indonesia agar sektor maritim dioptimalkan kepada proses pengelolaan, budi daya, eksplorasi dan industrialisasi yang berkelanjutan dengan tetap memegang prinsip keseimbangan dan kelestarian lingkungan hidup di wilayah perairan. Berdasarkan hal tersebut maka pemerintah memunculkan konsep *blue economy*.

*Blue economy* adalah merupakan proses ketika bahan baku yang berasal dari wilayah perairan mengikuti cara alam bekerja. *Blue Economy* menjadi strategis untuk dikembangkan sebagai jawaban terhadap sistem perekonomian dunia yang kini cenderung eksploitatif dan merusak lingkungan. Dengan berbagai gambaran tantangan yang telah diuraikan di atas, berdasarkan berbagai analisis terhadap kondisi dalam pengelolaan wilayah perairan yang rawan akan berbagai gangguan keamanan, maka perlu dirumuskan strategi bagaimana agar tantangan dan kendala keamanan di wilayah perairan secara sinergis dapat diantisipasi dan ditangani. Untuk itu dalam Bab ini akan diuraikan analisis lebih lanjut dalam mengoptimalkan sinergi pengelolaan keamanan wilayah perairan guna mendukung implementasi *Blue Economy* dalam rangka mendukung keamanan nasional, berdasarkan pokok-pokok permasalahan yang telah ditemukan, antara lain : Masalah Pengelolaan *Blue Economy* Yang Dapat Memperkuat Ekonomi Nasional; Masalah Pengamanan Perikanan Tangkap Di Wilayah Perairan Indonesia; dan Masalah Sinergi Pengelolaan Keamanan Di Wilayah Perairan Nasional Guna Mendukung Implementasi *Blue Economy*. Hal ini dianalisis

berdasarkan kondisi yang ada, kekuatan dan peluang, serta beberapa pendekatan teori sehingga mendapatkan solusi yang efektif dan produktif.

### 13. Optimalisasi Pengelolaan *Blue Economy* Yang Dapat Memperkuat Ekonomi Nasional.

Seperti telah digambarkan sebelumnya bahwa ekonomi Indonesia saat ini sedang menghadapi tantangan dengan adanya Kondisi Pandemi Covid-19 dan keadaan situasi perekonomian global yang menuju ke arah stagflasi karena pengaruh situasi keamanan global yang semakin dinamis dan kompleks. Menghadapi persoalan tersebut pemerintah terus mencari peluang bagaimana ekonomi nasional bisa pulih dan tetap tumbuh dengan salah satunya melalui pengelolaan potensi kelautan melalui konsep *Blue Economy*. Dasar filosofi konsep *blue economy* pada prinsipnya adalah menjalankan Undang-Undang Dasar 1945, Pasal 33 yang berbunyi “bumi dan air serta sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan sebesar-besarnya demi kemakmuran rakyat”. Untuk itu sebagai tantangan kedepan adalah bagaimana potensi di wilayah perairan Indonesia meliputi 17.500 pulau, dengan luas wilayah perairan 6.8 juta km<sup>2</sup>, dan panjang garis pantai : 108.000 km. Ditambah lagi bahwa dari 275,77 juta penduduk Indonesia sebagian besarnya tinggal di wilayah pesisir dapat dikelola dan diamankan<sup>41</sup>

Sesuai dengan konsep atau pendekatan *blue economy* maka dalam implementasinya, paradigma pengelolaan wilayah perairan yang lebih mengutamakan upaya yang inovatif dan kreatif, serta memprioritaskan pada efisiensi, untuk menghasilkan selain *multiple cash-flow* (pilar ekonomi) dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat (pilar sosial).<sup>42</sup> Menjawab persoalan tersebut tentu kuncinya adalah pada optimalisasi aspek pengelolaan atau manajemen wilayah perairan Indonesia sesuai dengan konsep *blue economy*. Optimalisasi sendiri mengandung arti sebagai upaya untuk mencapai hasil

<sup>41</sup> Menteri Kelautan Dan Perikanan (KKP)

<sup>42</sup> Yundari Amelia Chandra, Ismah Rustam, Purnami Safitri. 2021. Implementasi Kebijakan Berbasis Blue Economy dalam Kerangka Kerjasama Pemerintah Indonesia dengan FAO. IJGD: Indonesian Journal of Global Discourse. Vol. 3 Ed.1. Pages 19, January 2021

yang baik.<sup>43</sup> Optimalisasi sebagai upaya untuk mencapai kondisi tertinggi atau terbaik yang paling menguntungkan dengan kondisi fisik yang ada melalui upaya meningkatkan kinerja pada suatu unit kerja untuk keberhasilan dari penyelenggaraan kegiatan tersebut.<sup>44</sup>

Sementara pengelolaan sendiri adalah inti dari manajemen. Bahwa manajemen adalah seni mengatur dan mengelola proses pemanfaatan berbagai sumber daya manusia dan sumber-sumber lainnya secara efektif dan efisien dalam rangka mencapai suatu tujuan tertentu. Dalam manajemen atau pengelolaan *blue economy*, di dalamnya terdapat rangkaian aktivitas yang dilakukan pemerintah terdiri dari, perencanaan; pengorganisasian; pelaksanaan atau aksi; pengendalian; komunikasi dan pengambilan keputusan yang dilakukan oleh pemerintah dalam hal ini oleh institusi yang menjadi *leading sector* didukung pemangku kepentingan terkait. Sesuai dengan prinsip-prinsip manajemen maka optimalisasi pengelolaan *blue economy* yang dapat memperkuat ekonomi nasional, tahapannya dilakukan melalui :

- a. Optimalisasi Aspek Perencanaan ; Implementasi konsep *blue economy* dimulai dari perencanaan strategi dan kebijakan dari pemerintah yang akan dilaksanakan Kementerian/Lembaga dan pemangku kepentingan terkait. Berdasarkan landasan konsep *blue economy*, maka perencanaan yang dilakukan adalah merumuskan kebijakan dan peta jalan (*road map*) yang mengandung 5 (lima) prinsip implementasi konsep *blue economy* Indonesia, yaitu : (1) menjaga kesehatan laut (*ocean health*); (2) pemanfaatan yang berkelanjutan (*sustainable use*); (3) pembangunan yang berkeadilan (*inclusive equity*); (4) pertumbuhan ekonomi (*economic growth*); dan (5) membangun kesadaran masyarakat (*public awareness*).
- b. Optimalisasi Aspek Pengorganisasian; Implementasi konsep *blue economy* secara organisasional dilaksanakan oleh Kementerian di bawah Menko Maritim dan Investasi (Kemenko Marves) sebagai

<sup>43</sup> Badudu, (1994). Kamus Besar Bahasa Indonesia. Jakarta: Depdiknas

<sup>44</sup> Nurrohman, B. 2017. Optimalisasi Pelayanan E-KTP guna Meningkatkan Validitas data Kependudukan di Kecamatan Majasari Kabupaten Pandeglang. Jurnal 10 No. 6. STISIP

*leading sector*, yang tahap operasionalnya dilakukan Kementerian/Lembaga di bawah Kemenko Marves, yaitu ; Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (Kemen ESDM); Kementerian Perhubungan; Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP); Kementerian Pariwisata; dan Instansi lain yang dianggap perlu. Selain itu juga Konsep *Blue Economy* sangat erat kaitannya dengan beberapa sektor berbasis perairan dan kelautan yang harus diorganisasikan, seperti: sektor perikanan, transportasi, pariwisata, konservasi lingkungan, industri dan budi daya hasil laut, dan lain sebagainya.

- c. Optimalisasi Aspek Pelaksanaan; terkait dalam pengelolaan konsep *blue economy*, pemerintah khususnya melalui Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) yang didukung elemen lainnya telah menyusun tahapan pelaksanaan atau implementasi dari konsep *blue economy*, yang terdiri dari :

- 1) Penangkapan Ikan Terukur Berbasis Kuota dalam hal ini dikelola distribusi kuota wilayah penangkapan ikan yang terdiri dari 3 (tiga zonasi): untuk industri (investor dalam dan luar negeri) dengan kuota industri; zona penangkapan Ikan kuota untuk nelayan lokal (diutamakan tergabung dalam koperasi) dan investor dalam negeri; serta zona untuk Penangkapan Ikan Terbatas.
- 2) Perluasan Wilayah Konservasi Laut, hal ini dilatarbelakangi Indonesia sebagai rumah bagi sebagian besar terumbu karang dunia, tumbuhan laut, dan 17% karbon biru global. Untuk konservasi atau perlindungan perlu diperluas, karena degradasi keragaman biota laut lebih banyak rusak akibat aktivitas manusia. Indonesia mengalami angka de-forestasi hutan mangrove 19,6 ribu Ha/tahun (KLH 2020), sementara 1,2% terumbu karang Indonesia mengalami kondisi rusak, dan dikhawatirkan akan semakin rusak apabila tidak dilakukan konservasi (LIPI 2018). Untuk itu dilakukan kebijakan memperluas wilayah konservasi dengan target 30% luas laut

NKRI. Hingga tahun 2030 pemerintah menargetkan kawasan perlindungan atau konservasi sumber daya perairan seluas 32,5 juta hektar pada. Sampai tahun 2021, tercapai 28,4 juta hektar.

- 3) Pengembangan Budidaya Laut, Pesisir dan Tawar. Dalam hal ini tantangannya adalah peningkatan kebutuhan produksi protein dari ikan untuk memenuhi kebutuhan pangan penduduk Indonesia yang semakin meningkat, dimana jumlah kebutuhan protein hewani 53% nya berasal dari ikan. (Data Olahan KKP 2022). Selain itu juga budi daya adalah untuk pemenuhan kebutuhan pasar ekspor dan domestik, Hingga tahun 2021 Indonesia hanya memenuhi 3,3 % pangsa pasar dunia. Untuk itu perlu dioptimalkan pengembangan budidaya laut, pesisir dan air tawar (darat) dan pengembangan produk perikanan unggulan Indonesia seperti, kepiting, lobster, udang dan rumput laut.
- 4) Menjaga Kesehatan laut (*Ocean Health*) melalui pencegahan dan penindakan pencemaran laut dan pengelolaan sampah laut. Berbagai upaya menjaga Kesehatan Laut khususnya dilakukan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK), yang menerapkan strategi penanganan sampah laut dalam Rencana Aksi Nasional (RAN) Penanganan Sampah Laut, yang terdiri dari: gerakan nasional sosialisasi terkait dampak buruk sampah laut; penanggulangan sampah pada Daerah Aliran Sungai (DAS); penanggulangan sampah dan limbah dari sektor industri hulu hingga hilir; penanggulangan sampah dan limbah dari aktivitas transportasi; penguatan kelembagaan dan organisasi peduli lingkungan hidup; meningkatkan efektivitas pengawasan dan penegakan hukum terhadap pelaku pencemaran; pengembangan metode penanggulangan pencemaran sampah dan limbah di laut melalui riset dan pengembangan. Diharapkan dengan upaya tersebut tercapai pengurangan sampah dan limbah di laut hingga 70%. Disisi lain juga dilakukan pembatasan kegiatan penangkapan melalui penangkapan ikan terukur untuk

menjaga populasi ikan untuk pasar ekspor dan kebutuhan dalam negeri.

- 5) Pengelolaan Berkelanjutan Pesisir dan Pulau Kecil. Langkah ini berupa penataan ruang di laut dan pulau-pulau kecil dimana semua kegiatan yang memanfaatkan ruang laut harus sesuai dengan alokasi ruang laut, daya dukung, dan mitigasi terhadap bencana. Setiap pelaksanaan pemanfaatan ruang dan pendirian bangunan di wilayah perairan wajib memiliki PKKPRL (Persetujuan Kesesuaian Kegiatan Pemanfaatan Ruang Laut), seperti; aturan reklamasi, pendirian bangunan di laut, kabel laut, pemanfaatan jenis ikan yang dilindungi dan penambangan di laut.<sup>45</sup>

- d. Optimalisasi Aspek Pengawasan / Pengendalian; fungsi pengawasan dalam hal ini terdapat dua sasaran, yaitu pengawasan terhadap institusi dan terhadap pelaksanaan program. Pengawasan terhadap insitusi agar program berjalan sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai dan akuntabel serta terbebas dari penyalahgunaan wewenang dan anggaran. Pengawasan juga dilakukan dengan sasaran terhadap program agar berjalan efektif dan mencapai Indikator keberhasilan pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan sesuai program *blue economy*.

Bentuk pengawasan pada program juga merupakan amanat Undang-Undang, seperti pada Undang-Undang No. 31 Tahun 2004 yang telah diubah menjadi UU No. 45 Tahun 2009 Tentang Perikanan. Pada prinsipnya pengawasan adalah upaya untuk meningkatkan kepatuhan para pelaku usaha sektor kemaritiman; mulai dari nelayan, pelaku budi daya, industri berskala kecil hingga yang berskala besar. Pengawasan perlu dilakukan karena bermuara pada produktifitas dan kelestarian serta keamanan sumber daya kelautan dan perikanan. Tugas pengawasan ini melekat pada Kementerian/Lembaga yang terkait dalam program *Blue Economy*

---

<sup>45</sup> Victor Gustaaf Manoppo. Direktur Jenderal Pengelolaan Ruang Laut KKP.2022."KKP Mulai Sosialisasikan Aturan Pemanfaatan Ruang Laut". KKP.go.id.



(KKP, TNI-AL, Pol Air, Kemenhub Ditjen Hubla, BAKAMLA, Satgas 115, Dirjen Bea Cukai).

- e. Optimalisasi Aspek Komunikasi ; sebagai upaya untuk membangun dan menjalin koordinasi dan kemitraan antar berbagai elemen (Kementerian/Lembaga) dan Pemerintah Daerah dalam rangka menjalin kerjasama dan harmonisasi lintas sektoral secara horizontal dan juga secara vertical antara pejabat di bawah kepada pimpinan. Selain itu komunikasi juga sebagai upaya penyebarluasan informasi dan sosialisasi kepada masyarakat, sehingga mampu berkontribusi dalam program *blue economy*. Pada akhirnya masyarakat akan memiliki pemahaman, pengetahuan dan wawasan, serta membangun kesadaran masyarakat akan potensi kelautan dan perikanan, sekaligus menghimpun berbagai masukan melalui komunikasi yang akomodatif dan konsultatif antara pemerintah dengan masyarakat.

Konsep *blue economy* merupakan hal strategis dalam memperkuat perekonomian, yang dilatar belakangi pemikiran bahwa sektor ekonomi kelautan dan perikanan merupakan sumber daya potensial milik Indonesia, yang menjanjikan munculnya usaha-usaha menguntungkan dan dapat menyerap tenaga kerja dalam jumlah yang besar. Dengan kata lain konsep *blue economy* dalam pembangunan wilayah perairan dapat mengatasi tingginya angka pengangguran dan kemiskinan di tengah pemulihan ekonomi nasional. Dengan mengembangkan sektor ekonomi kelautan melalui program *blue economy*, maka akan tercipta pusat-pusat kemakmuran yang tersebar di seluruh wilayah NKRI. Dalam menjalankan optimalisasi pengelolaan konsep *blue economy* sesuai dengan kaidah pendekatan manajemen, maka membutuhkan prasyarat, yaitu ; sumber daya manusia (*Man*), anggaran (*Money*) cara-cara (*Method*) dan sarana pra-sarana (*Materials*) yang memadai. Dengan penjabaran sebagai berikut :

- a. *Aspek Sumber Daya Manusia (Man)*; Meningkatkan kemampuan dan kapasitas Sumber Daya Manusia Kelautan dan Perikanan yang tangguh dan bertalenta global memegang peranan penting dan merupakan hal yang menjadi prioritas. Oleh karena itu, KKP Bersama

stake holders, seperti Kemenaker dan Kemdibud terus mendorong peningkatan kapasitas SDM unggul di berbagai daerah. melalui skema pembinaan dan pelatihan yang sesuai dengan perencanaan tata kelola wilayah perairan untuk mengejar produktifitas, dan menjaga kelestarian sumber daya perairan. Terkait dengan program tersebut, perlu dioptimalkan Badan Pelatihan, Pembinaan dan Pelatihan yaitu menyiapkan sumber daya manusia maritim yang unggul, tangguh, dinamis, dan berkelas dunia di sektor kelautan dan perikanan. Perlu ditingkatkan peran satuan pendidikan berbasis vokasi yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia, berupa Politeknik, Akademi, Sekolah Usaha Perikanan Menengah. Peningkatan tidak hanya terselenggara untuk masyarakat secara umum, namun juga kepada ASN, di mana ASN juga harus memiliki wawasan dan kecakapan dalam mengembangkan kemampuan pengelolaan *blue economy* perikanan, khususnya yang berbasis Teknologi Informasi dan Komunikasi kekinian.

- b. Aspek Anggaran (*Money*); Aspek anggaran merupakan hal penting guna menjalankan berbagai program pembangunan. Anggaran pembangunan selain dari APBN juga melalui berbagai skema pembiayaan lain yang disahkan undang-undang. Dalam rangka mengatasi keterbatasan APBN maka kerjasama dengan lembaga keuangan dunia seperti Bank Dunia dan *Asian Development Bank*, misalnya menjadi alternatif pembiayaan implementasi program *blue economy*. Selain itu juga mendorong pembiayaan pembangunan *blue economy* melalui berbagai jenis investasi Dalam Negeri dan Luar Negeri. Dengan kebijakan dan investasi yang tepat, pemerintah Indonesia dapat mengatasi tantangan pembiayaan program pembangunan dan memperoleh manfaat yang lebih besar dari sektor kelautan.
- c. Aspek Cara (*Method*). *Blue Economy* dapat diintegrasikan dengan Paket Pemulihan Ekonomi (Nasional); dengan memberikan prioritas pada program pembukaan kesempatan kerja sambil membangun ketahanan pesisir, termasuk melalui kegiatan restorasi pesisir dan laut yang sifatnya padat karya, seperti; restorasi hutan bakau (*mangrove*);

pembersihan wilayah pantai di daerah yang sangat bergantung pada sektor pariwisata; pembangunan proyek infrastruktur di kampung atau desa nelayan.

- d. Aspek Sarana dan Pra-Sarana (*Materials*) ; Perkembangan budidaya perikanan berlangsung sangat cepat seiring dengan perkembangan teknologi budidaya perikanan dan teknologi sistem informasi kelautan yang semakin modern. Pembangunan Sistem Informasi Kelautan yang terintegrasi melalui “*Big Data*” sangat relevan dengan perkembangan era industr 4.0. Sistem informasi tersebut mengatur secara terperinci dan tepat waktu bagi pengelolaan perikanan, ekosistem, dan dampak dari kegiatan eksplorasi perikanan yang sudah dilakukan masyarakat. Sistem Informasi Perikanan dan Kelautan tersebut dibutuhkan untuk survei dan pemetaan informasi stok dan masa panen bagi spesies tertentu hingga bisa terjaga populasinya.

Sarana dan teknologi berupa “Satu Data Kelautan” dapat berwujud Aplikasi Teknologi Aquakultur berbasis *Blue Economy* tidak hanya untuk kegiatan produksi namun juga pemantauan dampak lingkungan untuk mendeteksi masalah di wilayah perairan dan menyediakan informasi sebagai referensi pengambilan langkah-langkah mitigasi secara tepat waktu. Aplikasi tersebut bahkan dapat diperluas dan diintegrasikan kepada sector pembangunan lainnya seperti destinasi wisata maritim. Konsep *Blue Economy* merupakan konsep pembangunan terbaru yang sedang berkembang dengan berlandaskan pada tiga pilar terintegrasi yaitu ekologi, ekonomi dan sosial. Dengan demikian keberadaan aplikasi aqua kultur *blue economy* sangat perlu dikembangkan.

Konsep *blue economy* mendorong pengelolaan perikanan budidaya secara efisien melalui kreativitas dan inovasi teknologi. Aspek tersebut relevan dengan kaidah dalam teori manajemen dimana dalam program *blue economy* ini perlu didukung faktor ilmu pengetahuan beserta sumber daya organisasi (SDM dan sarana serta prasarana) agar konsep *blue economy* dapat terimplementasikan sesuai dengan harapan. Untuk itu pentingnya KKP melakukan kerjasama dengan *stake holders* lainnya (Kominfo, BUMN,

Badan Riset Dan Teknologi, Perguruan Tinggi Termuka Bidang Teknologi, dan lain sebagainya) untuk berperan aktif dalam merancang dan membangun aplikasi khusus aqua kultur *blue economy* Indonesia berbasis teknologi informasi.

#### 14. Optimalisasi Pengamanan Perikanan Tangkap Di Wilayah Perairan Indonesia

Letak geografis Indonesia sangat strategis karena terletak di antara benua Asia dan Australia serta berbatasan dengan Samudra Hindia dan Pasifik, di mana Samudra Pasifik merupakan penyumbang utama produksi ikan global (pada tahun 2018 sekitar 58% dari total produksi ikan dunia, FAO, 2020). Hal ini menjadi peluang sekaligus tantangan bagi Indonesia untuk memanfaatkan sumber daya ikan melalui aktivitas penangkapan ikan di laut, baik di perairan kepulauan, teritorial, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) maupun di laut lepas. Seiring dengan program prioritas pembangunan wilayah perairan Indonesia melalui implementasi *blue economy*, optimis bahwa usaha perikanan tangkap di Indonesia akan terus tumbuh. Namun demikian, aktivitas penangkapan ikan ini tidak bisa tanpa batas mengingat sumber daya ikan akan punah jika terjadi penangkapan berlebih yang terus menerus. Orientasi pengelolaan perairan tidak hanya dipandang pada aspek ekonomi saja, namun harus juga diupayakan keseimbangan dengan kelestarian sumber daya ikan yang terus dijaga agar tidak terjadi eksploitasi berlebihan (*over exploited*).

Berbicara tentang *Blue Economy* dan kaitannya dengan permasalahan perikanan ikan tangkap, maka pendekatan yang relevan dengan hal tersebut dilakukan pendekatan sesuai dengan Konsep Pembangunan Perikanan Tangkap Yang Berkelanjutan (Prof. Dr. Ir. Sudirman, Mpi: 2008). Dimana semua pemangku kepentingan yaitu nelayan, pengusaha perikanan, pembuat kebijakan, peneliti dan ilmuwan, serta konsumen, menyadari dan berperan dalam mengembangkan perikanan tangkap yang ramah lingkungan yang dilakukan secara bijaksana dalam pemanfaatan sumber daya wilayah perairan untuk mencegah penangkapan ikan yang berlebihan sehingga menurunnya ketersediaan ikan, pengurangan kemiskinan masyarakat nelayan

dan kerusakan lingkungan laut. Penambahan jumlah alat tangkap hanya dapat dilakukan di beberapa lokasi yang masih kurang dimanfaatkan. Untuk itu masih berdasarkan Konsep *Sustainable Fisheries Development*, negara harus mengambil langkah untuk mencegah atau menghapus penangkapan ikan yang melebihi kapasitas dan harus menjamin bahwa tingkat upaya penangkapan adalah sepadan dengan pemanfaatan sumberdaya ikan yang lestari sebagai suatu cara menjamin keefektifan langkah konservasi dan pengelolaan.

Pemerintah Indonesia untuk mengimplementasikan kebijakan Penangkapan Ikan Terukur (PIT), berbasis kuota dan zona untuk mengatasi penangkapan berlebihan dan melestarikan stok ikan. Kebijakan ini membagi wilayah penangkapan ikan menjadi beberapa zona: WPPNRI 711 (Selat Karimata, Laut Natuna dan Laut Natuna Utara); WPPNRI 716 (Perairan Laut Sulawesi dan Pulau Halmahera Utara); WPPNRI 717 (Perairan Teluk Cenderawasih dan Laut Lepas (Pasifik); WPPNRI 715 (Perairan Teluk Tomini, Laut Maluku, Laut Halmahera, Laut Seram dan Teluk Berau); WPPNRI 718 (Perairan Laut Aru, Laut Aru, Laut Berau) Arafuru, dan Laut Timor-Timur); WPPNRI 714 (Perairan Teluk Tolo dan Laut Banda ); WPPNRI 572 (perairan Samudera Hindia sebelah barat Sumatera dan Selat Sunda); WPPNRI 573 (perairan Samudera Hindia selatan Jawa), Nusa Tenggara, Laut Sawu dan Laut Timor Barat) dan laut lepas (Samudera Hindia); WPPNRI 571 (perairan Selat Malaka dan Laut Andaman); WPPNRI 712 (perairan Laut Jawa); WPPNRI 713 (perairan selat), Laut Makassar, Teluk Bone, Laut Flores dan Bali); dan zona kuota penangkapan bagi investor asing dan domestik, serta zona kuota khusus untuk penanam modal.

Penetapan potensi sumber daya perikanan dan hasil tangkapan yang diperbolehkan pada praktiknya hampir berbanding terbalik dengan kebijakan yang telah diterapkan. Dalam beberapa kasus, penggunaan alat tangkap yang dilarang seperti pukat, cantrang, katrol, masih dilakukan di beberapa daerah. Untuk itu, beberapa upaya dapat dilakukan untuk mengoptimalkan keamanan perikanan terukur atau perikanan tangkap di perairan Indonesia, di antaranya adalah:

- a. Mengembangkan *smart fishing village*, atau kawasan perikanan yang dijadikan sebagai percontohan pengembangan, baik untuk pengembangan budidaya air tawar, payau maupun laut. Program-program tersebut tentunya dapat berjalan dengan baik dengan koordinasi para pemangku kepentingan, baik swasta, kementerian dan lembaga, masyarakat setempat, perguruan tinggi dan pemangku kepentingan lainnya yang akan mampu mewujudkan pertumbuhan ekonomi lokal. *Smart fishing village* diterapkan melalui pemanfaatan teknologi digital.
- b. Meningkatkan pendekatan ekosistem dalam pengelolaan perikanan, dimana prioritas pengelolaan atau pengelolaan perikanan dimulai dari ekosistem dan bukan pada spesies sasaran. Pengelolaan perikanan konvensional seringkali hanya berfokus pada spesies target (produk/komponen ekonomi) tanpa mempertimbangkan interaksi atau hubungan satu bagian dengan bagian perikanan lainnya. Beberapa prinsip pendekatan ekosistem dalam pengelolaan perikanan antara lain: 1) Perikanan harus dikelola dalam batas-batas yang dapat ditoleransi; 2) Interaksi ekologis antara sumber daya perairan dan ekosistemnya harus tetap terjaga; 3) Perangkat pengelolaan harus kompatibel dengan semua distribusi sumber daya perikanan; 4) Prinsip kehati-hatian dalam pengambilan keputusan pengelolaan perikanan; 5) Tata kelola perikanan mencakup manfaat sistem ekologi dan manusia (FAO, 2003).
- c. Penguatan Regulasi Peraturan tentang Produktivitas Kapal Penangkap Ikan; Standar Laik Operasi dan Sistem Pemantauan Kapal Perikanan (Permen KP No.23/PERMEN - KP/2021); Peningkatan standar rancang bangun, keselamatan dan keamanan kerja di kapal perikanan; Standar Kegiatan Usaha dan Produk pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Resiko Sektor Kelautan dan Perikanan
- d. Optimalisasi dan mekanisasi penangkapan ikan dengan menerapkan teknologi teknis penangkapan ikan pada alat tangkap,

- alat bantu penangkapan dan armada penangkapan ikan; Pengelolaan operasional (pendaftaran, penandaan, persetujuan pembuatan kapal dan pemantauan operasional) kapal penangkap ikan nasional secara elektronik dan terintegrasi; Menggunakan fasilitas dan meningkatkan fasilitas pelabuhan perikanan.
- e. Patroli rutin diintensifkan terkait pengawasan terhadap kegiatan yang menggunakan alat penangkapan ikan yang illegal, pencemaran di laut, penggunaan bahan peledak dan bahan kimia beracun dan penerapan sanksi administratif terhadap pelanggaran aturan di Bidang Kelautan dan Perikanan. Patroli ini dilakukan dengan mendorong partisipasi aktif masyarakat dalam bentuk Kelompok Masyarakat Pengawasan Perikanan Tangkap (POKMASWAS).
- f. Pemberian bantuan sarana penangkapan ikan (kapal, mesin, alat penangkap ikan) dan inovasi akses permodalan baik perbankan maupun non perbankan bagi nelayan tradisional. Bantuan tersebut dapat melalui akses pemberdayaan pengusaha kecil, pemberdayaan masyarakat desa melalui dana desa dan skema permodalan lainnya. Penguatan korporasi nelayan telah menjadi prioritas pada RPJMN 2020-2024, antara lain penguatan kapasitas kelembagaan usaha nelayan, pemberdayaan dan peningkatan kapasitas nelayan terhadap risiko mata pencaharian melalui diversifikasi usaha, peningkatan kewirausahaan serta literasi manajemen keuangan; pengembangan usaha budi-daya perikanan.
- g. Penyuluhan perikanan ; hal ini adalah merupakan garda terdepan dalam mengawal program-program perikanan tangkap. Program ini dilakukan KKP Bersama pemangku kepentingan guna memastikan program-program *Blue Economy* dapat berjalan dengan baik dengan melakukan penyuluhan kepada masyarakat nelayan dan kalangan industri perikanan.
- h. Dalam perencanaan kebijakan pengamanan perikanan tangkap juga ditetapkan mekanisme audit dan investigasi terhadap siklus

proses pengelolaan ikan tangkap, yang koordinasi pusat dan daerah, koordinasi antar sektor, dan hubungan antara regulasi nasional dan internasional terkait dengan implementasi pengamanan perikanan tangkap secara komprehensif. Adapun konkritnya audit dan investigasi yang dilakukan sebagai berikut:

- 1) Audit dan Investigasi Tahap Persiapan ; Audit pendaftaran kapal: investasi pemalsuan izin, investigasi kemungkinan adanya penyuaian petugas bagi kapal tidak berizin. Audit dan investigasi terhadap kapal dengan bendera dan awak asing;
- 2) Audit dan Investigasi Tahap Penangkapan Ikan ; khususnya terhadap kapal yang diduga tidak mempunyai ijin, penggunaan alat tangkap yang merusak dan dilarang; *fishing ground* tidak sesuai, *transshipment*, dan alat transmitter yang tidak aktif;
- 3) Audit dan Investigasi Tahap Pendaratan Ikan; terhadap kapal penangkap ikan yang tidak mendaratkan di Pelabuhan yang ditentukan, *logbook* tidak sesuai, catatan hasil tangkapan ikan yang tidak sesuai dan tidak dilaporkan;
- 4) Audit dan Investigasi Tahap Pengolahan Ikan; dilakukan terhadap perusahaan pengolahan terhadap kemungkinan pelanggaran izin penangkapan, *false labelling* (mencampur ikan di luar jenis yang seharusnya diperdagangkan, *high grading* (penyortiran ikan yang in-efisien karena ikan yang dibuang sudah mati atau sekarat),
- 5) Audit dan Investigasi Tahap Distribusi Dan Ekspor Ikan; khususnya terhadap aktifitas bongkar muatan ikan diluar pelabuhan yang ditetapkan, dengan kemungkinan adanya pemalsuan dokumen ekspor atau ekspor illegal,
- 6) Audit dan Investigasi Tahap Penjualan Ke Konsumen; yang kemungkinan adanya penghindaran pajak melalui pemalsuan label dan penjualan langsung
- 7) Audit dan Investigasi Tahap Akunting Untuk Penghitungan Profit Dan Pajak; dalam hal untuk mengungkap dan mengetahui nilai keuntungan dari usaha, untuk mencegah



terjadinya kecurangan menghindari pajak dan alamat usaha fiktif.

#### 15. **Optimalisasi Sinergi Pengelolaan Keamanan Wilayah Perairan Guna Mendukung Implementasi *Blue Economy*.**

Pengelolaan keamanan wilayah perairan adalah kunci keberhasilan *Blue Economy* dalam rangka mewujudkan kemakmuran Indonesia dimana selama ini terbukti Indonesia masih diperhitungkan dalam industri perikanan yang mampu menyumbang \$27 miliar untuk produk domestik bruto (PDB) dan menyediakan 7 juta lapangan pekerjaan. Banyak alasan-alasan telah dikemukakan mengapa pengembangan potensi pengelolaan wilayah perairan Indonesia belum optimal, yang apabila berbagai permasalahan tersebut tidak dicarikan solusi-nya maka konsep *blue economy* hanya akan menjadi sebatas wacana atau slogan semata. Dari beberapa permasalahan yang tidak kalah penting dan strategis dalam mendukung implementasi *blue economy* adalah masalah pengelolaan keamanan di wilayah perairan. Berdasarkan Teori Keamanan Maritim bahwa ancaman yang timbul di wilayah perairan akan semakin dinamis dan kompleks, selama kehidupan manusia dalam proses pemenuhan kebutuhan hidupnya melalui jalan berusaha di laut, yang pada akhirnya membutuhkan penanganan untuk menghilangkan berbagai ancaman dan pelanggaran atas hukum laut baik itu nasional dan internasional.

Untuk itu diciptakan sistem keamanan sehingga tercapai keamanan dan ketertiban dan situasi yang kondusif, yang disebut dalam teori tentang keamanan maritim adalah langkah-langkah pengelolaan keamanan wilayah perairan yang diselenggarakan oleh pemerintah sebagai regulator; aparat penegak hukum bekerjasama dengan pemilik usaha, operator, administrator di perairan; organisasi kelautan untuk mengamankan fasilitas pelabuhan, instalasi lepas pantai, serta berbagai sumber daya laut yang terkandung di dalamnya, melalui beberapa prinsip: *Ability to detect*; *Ability to respond*; *Ability to Punish*; Penegakan Hukum Efektif & Efisien; Efek Jera; adanya hasil pengembalian kerugian negara; dan yang penting adalah koordinasi antar

aparatus penegak hukum yang disebut sebagai *Multidoor Approach* (penegakan multi-rezim).

Berbagai elemen penegak hukum tersebut bertanggungjawab untuk melindungi wilayah perairan dari berbagai gangguan, seperti : pembajakan, sabotase, penyitaan, pencurian, kegiatan ilegal, perusakan lingkungan hidup dan gangguan lainnya. Konsep keamanan maritim yang dilakukan melalui tindakan preventif; pre-emptif dan repressive. Selain itu juga dilakukan kerjasama, diplomasi maritim melalui forum-forum keamanan maritim, baik yang ada dalam mekanisme PBB, hubungan bilateral, dan multilateral. Keamanan maritim sendiri adalah merupakan paradigma baru dalam perspektif keamanan sebuah negara. Hal tersebut dilatarbelakangi oleh semakin dinamis dan kompleksnya dimensi gangguan keamanan di laut. Gangguan tersebut baik yang bersifat tradisional seperti aktifitas ilegal militer di laut dan juga yang sifatnya non-tradisional, seperti : ketertiban transportasi laut, penyelundupan sumber daya alam, arus manusia (imigran gelap), dan aspek penting terkait lingkungan hidup.<sup>46</sup>

Dalam implementasinya pengamanan perairan di Indonesia dilaksanakan oleh 7 (tujuh) institusi yang masing-masing memiliki tugas pokok sesuai dengan peraturan perundangan-undangan masing-masing. Institusi tersebut yaitu :

- a. Peran TNI-AL selama ini telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Pasal 9 Tentara Nasional Indonesia, yang menyatakan bahwa Angkatan Laut bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas di laut, di bidang pertahanan, penegakan hukum dan memelihara keamanan di wilayah laut yang berada di bawah yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan internasional. TNI Angkatan Laut bertanggung jawab untuk mengamankan wilayah perairan Indonesia dan menegakkan hukum, menjaga laut jika terjadi pelanggaran. TNI Angkatan Laut melakukan operasi terus menerus di seluruh Indonesia dengan berbagai kapal patroli dan perbekalan yang terlibat dalam

---

<sup>46</sup> Ibid

pelanggaran di laut. Dalam hal keamanan laut, dimana angkatan laut yang kuat merupakan jaminan atas keselamatan perairan Indonesia. Untuk mengantisipasi berbagai jenis ancaman di perairan Indonesia, TNI AL melakukan tindakan penahanan dan penanggulangan. Tindakan pencegahan dilakukan melalui koordinasi operasi intelijen terpilih dengan prioritas diberikan ke beberapa daerah yang menjadi hotspot, seperti: Laut Natuna, Perairan Ambalat dan Laut Arafuru untuk operasi pelayaran. Di sisi lain, tindakan reaktif dilakukan melalui patroli berkala dengan menempatkan unsur TNI AL ke dalam yurisdiksi nasional. Prinsip dasarnya adalah bahwa Angkatan Laut berorientasi untuk mencegah dan menanggapi ancaman status militer. Sedangkan respon terhadap ancaman non-militer ditangani oleh aktor keamanan nasional lainnya.

- b. Direktorat Kepolisian Perairan Baharkam Polri, adalah institusi keamanan nasional yang bertugas: 1) memberikan perlindungan, perlindungan, dan pelayanan umum serta penegakan hukum di seluruh laut dan ruang udara Indonesia dalam rangka memelihara ketertiban dan keamanan masyarakat; 2) memberikan dukungan terhadap operasional semua fungsi kepolisian, daerah dan K/L; 3) melakukan pengawasan, pengendalian, dan pendeteksian keamanan perairan Indonesia; 4) menyelenggarakan pusat pelayanan laporan dan pengaduan masyarakat maritim; 5) penyelenggaraan fungsi intelijen keamanan dalam rangka deteksi dini dari segala ancaman guna mewujudkan keamanan dalam negeri;
- c. Dirjen Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP) Kementerian Kelautan dan Perikanan ; adalah lembaga pemerintah yang berada di bawah pengelolaan Kementerian Kelautan dan Perikanan. Secara resmi dibentuk pada 23 November 2000 sesuai Kepres Nomor 165 Tahun 2000. Ditjen PSDKP adalah Direktorat Jenderal yang bertanggung jawab untuk melakukan pengawasan di bidang

sumberdaya kelautan dan perikanan. Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP) bisa disebut sebagai garda terdepan dalam memberantas praktik *illegal fishing* dan *destructive fishing* serta mengawal program prioritas Kementerian Kelautan dan Perikanan yaitu menyiapkan skema pengenaan sanksi administratif sejalan dengan perubahan paradigma penegakan hukum pasca Undang-Undang Cipta Kerja. Ditjen PSDKP dalam melakukan pengawasan iberkoordinasi dengan TNI Angkatan Laut, Bakamla dan Polair melakukan penangkapan terhadap kapal pelaku *illegal fishing* baik itu kapal ikan Indonesia maupun kapal ikan asing yang mencuri ikan. Ditjen PSDKP-KKP juga turut menjaga kelestarian sumber daya kelautan dan per-ikanan dari praktik penangkapan ikan yang merusak (*destructive fishing*); seperti pe-ngeboman ikan, penyetruman dan penggunaan racun ikan.<sup>47</sup>

- d. Satuan Tugas Pemberantasan Penangkapan Ikan Secara Illegal (Satgas 115). Satgas bertugas mengembangkan dan melaksanakan operasi penegakan hukum dalam upaya pemberantasan penangkapan ikan secara ilegal di wilayah laut yurisdiksi Indonesia secara efektif dan efisien dengan mengoptimalkan sinergi pemanfaatan personil dan peralatan operasi, meliputi kapal, pesawat udara, dan teknologi lainnya yang dimiliki oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan, Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut, Kepolisian Negara Republik Indonesia, Kejaksaan Agung Republik Indonesia, Badan Keamanan Laut, Satuan Kerja Khusus Pelaksana Kegiatan Usaha Hulu Minyak dan Gas Bumi, PT Pertamina, dan institusi terkait lainnya.
- e. Badan Keamanan Laut (Bakamla) ; Amanat undang-undang nomor 32 tahun 2014i tentang iikelautan menyebutkan bahwa

<sup>47</sup> Sumber: <https://mediaindonesia.com/ekonomi/436160/ditjen-psdkp-jadi-benteng-kkp-dalam-jaga-sumber-daya-kelautan-dan-perikanan>

dibentuknya Badan iKeamanan Laut (BAKAMLA), yang kemudian berdasarkan Perpres ini, adalah untuk memastikan kewenangan suatu badan yang melakukan: pengejaran, memberhentikan dengan paksa, memeriksa, menangkap, membawa, dan menyerahkan kapal yang melanggar ketentuan yang berlaku untuk kemudian diproses hukum lebih lanjut. Bakamla juga bertugas mengintegrasikan sistem informasi keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. BAKAMLA memiliki tugas: menyusun dan melaksanakan prosedur kerja sama nasional, regional, dan multilateral. Selain itu terjalinnya Koordinasi, Integrasi dan Sinkronisasi di Bidang Informasi, Hukum, pelaksanaan sistem peringatan dini terhadap keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia.

- f. Kementerian Perhubungan-Ditjen Hubla,; Adapun tugasnya adalah ; melakukan merumusan kebijakan keamanan dan keselamatan di bidang perhubungan laut yang berisi penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang pelayaran dan sekaligus melaksanakan administrasi Perhubungan Laut atau pelayaran.
- g. Dirjen Bea Cukai Kementerian Keuangan ; Dalam melaksanakan tugas berdasarkan Undang-Undang Kepabeanaan pejabat bea dan cukai berkoordinasi untuk meminta bantuan Kepolisian Republik Indonesia, Tentara Nasional Indonesia, dan/atau instansi lainnya, dan pada sisi lain permintaan dari Bea Cukai tersebut harus dipenuhi, Kepolisian Republik Indonesia, Tentara Nasional Indonesia, dan/atau instansi lainnya.

Pengelolaan keamanan di wilayah perairan nasional guna mendukung implementasi konsep *blue economy* dapat diselenggarakan dengan sebelumnya menganalisis berbagai faktor yang mempengaruhi dari sudut pandang pendekatan Analisis SWOT yaitu analisis yang mengidentifikasi kekuatan (*strength*) dan kelemahan (*weakness*) serta peluang (*opportunity*) dan Kendala (*Threats*). Berikutnya akan diuraikan komponen kekuatan dan kelemahan serta peluang dan kendala untuk nanti pada akhirnya dapat ditentukan strategi bagi pengelolaan pengamanan wilayah perairan yang

mendukung implementasi konsep *blue economy*. Adapun uraian analisis SWOT tersebut, adalah sebagai berikut:

- a. Kekuatan ; Adanya regulasi atau peraturan dan perundang-undangan yang berlaku sebagai payung hukum dalam penegakan hukum di wilayah perairan. Dari adanya perangkat hukum tersebut kemudian muncul komitmen dan kekuatan nyata dari lembaga-lembaga keamanan maritim yang sudah ada, yang terdiri dari 7 instansi (TNI-AL, Pol Air Polri, Bakamla, KKP, Kemenhub, Satgas 115 dan Dirjen Bea Cukai). Kekuatan semakin maksimal dengan adanya dukungan dari lembaga atau kementerian terkait, komunitas maritim, serta Industri Pertahanan dan Keamanan Strategis dalam negeri (BUMN PT. Pindad, PT PAL, PT DI, dan lain sebagainya) serta adanya kerjasama internasional dengan aparat penegak hukum di wilayah perairan dalam wadah Aseanapol untuk menanggulangi kejahatan di perairan Indonesia.
- b. Kelemahan; Kegiatan operasional pengamanan wilayah maritim oleh elemen terkait masih belum optimal, dikarenakan sumber daya aparat masih sangat terbatas, selain itu masih terbatasnya sarana dan prasarana serta anggaran pengamanan yang belum seimbang dengan luas wilayah dan tingkat ancaman yang ada di perairan. Daya jelajah patroli perairan pengamanan wilayah perairan masih terbatas karena keterbatasan sarana kapal maupun pesawat udara yang kurang sesuai dengan tipologi perairan di Indonesia sehingga capaian kinerja aparat keamanan di wilayah perairan dalam penanggulangan kejahatan perairan belum maksimal. Selain itu perencanaan kerja pengamanan dalam penanggulangan masalah keamanan perairan masih kurang tertata secara terarah dan terintegrasi sehingga menunjukkan kurangnya sinergitas. Masih terjadinya ego sektoral antara lembaga/kementerian yang memiliki kewenangan dalam pengamanan perairan Indonesia. Selain itu masih terjadinya tumpang tindih kewenangan antara lembaga yang berwenang mengamankan wilayah perairan sehingga kerjasama kurang berjalan efektif. Partisipasi aktif komunitas maritim masih

kurang untuk mendukung upaya pengamanan perairan dan pencegahan kejahatan di perairan.

- c. Peluang ; Indonesia berpeluang untuk mewujudkan konsep pembangunan di wilayah perairan *blue economy*, dengan adanya faktor keunggulan kompetitif pada matra bahari (maritim). Selain itu budaya bahari menjadi peluang implementasi *blue economy* berbasis budaya lokal yang dapat berkembang pada sektor lainnya yaitu pariwisata. *Blue economy* telah menjadi prioritas pembangunan nasional jangka menengah saat ini menjadi peluang momentum saatnya Indonesia memperkuat postur keamanan wilayah perairan Indonesia untuk mewujudkan stabilitas keamanan dari ancaman kejahatan perairan dan pengamanan wilayah perbatasan. Hal tersebut menjadi peluang terselenggaranya Kerjasama antar negara. Peluang lainnya adalah bahwa komunitas maritim Indonesia yang sangat besar dari mulai komunitas maritim tradisional, pelayaran komersial dan aparaturnegara yang dapat dikolaborasikan dalam mengamankan perairan.
- d. Kendala ; Adapun kendala yang dihadapi adalah luas wilayah perairan Indonesia besar yang terdiri dari 2/3 wilayah Indonesia menyebabkan banyak celah untuk melakukan aktivitas kejahatan. Ancaman kejahatan dan gangguan keamanan di perairan Indonesia sangat tinggi dan semakin berkembang. Berkaitan dengan kedua potensi utama maritim nasional Indonesia, kondisi geografis dan demografis perairan meningkatkan ancaman kejahatan transnasional, dan yang paling banyak terjadi di Indonesia yaitu Dari uraian tersebut diatas, setidaknya 7 dari 10 jenis kejahatan transnasional tersebut terjadi di Indonesia dan dilakukan melalui perairan, dan 5 diantaranya merupakan yang paling banyak terjadi di Indonesia Sementara itu khusus ancaman keamanan terhadap perikanan yaitu masih adanya praktik IUU *fishing (illegal, unreported, unregulated)*. Menurut hasil riset Indonesian *Justice Initiative (IOJI)* setidaknya Indonesia mengalami

kerugian mencapai USD 4 miliar per tahun atau setara Rp 56,13 triliun akibat praktik *illegal fishing*.

Lembaga atau Institusi tersebut di atas melaksanakan tugas administrasi, pengamanan dan pengawasan patroli terkait dengan keamanan di laut secara sektoral sesuai dengan kewenangan yang dimiliki berdasarkan Peraturan Perundang-undangan. Dari semua hal yang diungkapkan oleh landasan teori yang disebut diatas bahwa sinergi adalah merupakan keniscayaan mengingat luas dan kompleksnya cakupan pengamanan wilayah perairan Indonesia. Prinsip sinergi yang dilakukan adalah upaya bersama antar seluruh komponen maritim bangsa termasuk masyarakat. Melalui sinergi yang dibangun akan memunculkan kekuatan dan kemampuan, dimana semua elemen keamanan laut meskipun masing masing memiliki keterbatasan namun dengan sinergi dan kolaborasi akan saling melengkapi.

Telah disebutkan beberapa instansi yang memiliki kewenangan dalam penegakan hukum di laut Indonesia, maka sangat penting dalam situasi kerja yang lintas sektoral membutuhkan pendekatan sinergi. Sesuai dengan pendekatan Teori Sinergi yang menyebut kekuatan sinergi melebihi dari Kerjasama lebih baik dan inovatif dalam mencapai sebuah tujuan. Didalamnya semua pihak instansi terkait dalam pengamanan wilayah perairan melakukan sinergitas, saling bekerjasama dalam memecahkan permasalahan sehingga tidak menjadi beban bersama melalui Koordinasi, Komunikasi, Integrasi dan Sinkronisasi (KKIS).

Dalam konteks sinergi menjawab tantangan pengamanan wilayah perairan yang semakin dinamis dan kompleks, pemerintah menerbitkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2022 Tentang Keamanan, Keselamatan, Dan Penegakan Hukum Di Wilayah Perairan Indonesia Dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia. Berdasarkan Pasal 3 Peraturan Pemerintah tersebut optimalisasi pengamanan dan penegakan hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi di Indonesia, ditempuh melalui :adanya kebijakan nasional keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum; dan penguatan penggelaran Patroli dalam rangka penegakan hukum. Dalam konteks sinergi maka menteri yang bertanggungjawab dalam menyelenggarakan koordinasi, sinkronisasi, dan



pengendalian urusan adalah kementerian yang mengkoordinir bidang politik, hukum, dan keamanan.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah dan berbagai faktor pendukung dan yang tersebut pentingnya strategi mengoptimalkan pengamanan wilayah perairan guna mendukung implementasi patroli untuk mencegah dan menindak gangguan serta pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Dalam hal ini Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) menjadi *leading agency* dalam penyelenggaraan patroli keamanan, penjaga keselamatan dan penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia bersinergi dengan Instansi yang memiliki kewenangan Patroli dan memiliki armada Patroli. Pada Pasal 9 Peraturan Pemerintah ini bahwa sistem patroli pengamanan wilayah perairan yang harus dioptimalkan yaitu: patroli bersama; patroli mandiri; dan patroli terkoordinasi, dengan uraian sebagai berikut:

- a. Patroli Bersama ; diselenggarakan oleh BAKAMLA dengan berkoordinasi dengan instansi terkait dan instansi teknis yang ditunjuk secara bersama-sama dan saling mengintegrasikan diri dalam satu satuan tugas patrol bersama. Kemudian, instansi terkait dan instansi teknis mengirimkan orang dan mengerahkan kendaraan patroli untuk melakukan patroli bersama. Patroli bersama ini dilakukan atas kewenangan instansi asal dan sesuai dengan ketentuan undang-undang. Dalam operasinya, personel Patroli dan aset yang dikerahkan harus menggunakan ID Patroli; dapat dilengkapi dengan senjata api, yang penggunaannya dilakukan menurut ketentuan undang-undang.
- b. Patroli Mandiri ; diselenggarakan oleh Badan dan instansi terkait sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam penyelenggaraan Patroli Independen, Instansi dan Instansi Terkait dapat berhubungan dengan Instansi Teknis. Sementara itu, Badan memberikan dukungan teknis dan operasional yang diperlukan untuk kinerja patroli independen dari instansi terkait.
- c. Patroli terkoordinasi ; adalah patroli yang diselenggarakan oleh Badan dan/atau instansi terkait dengan instansi penegak hukum

negara lain di kawasan berdasarkan perjanjian kerjasama bilateral atau multilateral. Perjanjian kerjasama dibuat dan ditetapkan oleh kepala badan dan/atau kepala badan yang bersangkutan dengan pimpinan badan eksekutif negara lain. Dalam penyusunan perjanjian kerja sama, Badan dan/ atau Instansi Terkait melakukan konsultasi dan koordinasi dengan kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang luar negeri. Adapun sasaran dari pelaksanaan Patroli yang dilakukan oleh Badan dan Instansi Terkait adalah terhadap kapal, instalasi, bangunan, dan pulau buatan di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2022 merupakan salah satu kelengkapan instrument penegakan hukum dalam membangun Keamanan, Keselamatan, dan Penegakan Hukum Di Wilayah Perairan Indonesia Dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia dalam rangka implementasi *Blue Economy*. Karena dalam Peraturan Pemerintah ini menekankan pentingnya sinergi sebagai kekuatan dalam kegiatan operasional pengamanan wilayah maritim oleh elemen terkait ditengah berbagai keterbatasan dan kelemahan yang ada khususnya sarana prasarana. pengamanan Wilayah perairan masih terbatas karena keterbatasan sarana kapal maupun pesawat udara yang kurang sesuai dengan tipologi perairan di Indonesia. Sementara anggaran pemerintah juga sangat terbatas karena pemerintah saat ini sedang berkonsentrasi pada program Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN) pasca Pandemi Covid-19.

Untuk itu berdasarkan faktor-faktor kekuatan dan kelemahan serta berbagai faktor peluang dan kendala yang telah disebut di atas, maka dirumuskan strategi dalam mengoptimalkan sinergi pengelolaan keamanan di wilayah perairan guna mendukung implementasi *Blue Economy*. Dari strategi tersebut beberapa upaya yang dapat dilakukan, antara lain sebagai berikut;

- a. Pembentukan Regulasi yang memperkuat Pengelolaan Keamanan di Wilayah Perairan Indonesia Guna Percepatan Program *Blue Economy*. Strategi ini diharapkan menjadi kerangka mengatasi

terjadinya tumpang tindih kewenangan antara lembaga yang berwenang dalam mengamankan wilayah perairan agar kerjasama berjalan efektif dan produktif.

- b. Pembentukan Forum Koordinasi dan Konsolidasi Pengamanan Wilayah Perairan Dalam Rangka *Blue Economy*. Forum koordinasi di tingkat pusat maupun daerah ini berkoordinasi dan mensinkronisasikan atau menyelaraskan kegiatan pengamanan wilayah perairan diikat melalui Piagam Kesepakatan Bersama, dimana kegiatan konkrit dari forum ini, yaitu melakukan:

- 1) Koordinasi kegiatan penyidikan; Identifikasi jenis, modus operandi, volume/frekwensi, dan penyebaran praktik-praktik pelanggaran hukum perairan; *illegal fishing*, pencemaran laut, *over fishing*, perizinan penangkapan ikan, dan lain sebagainya.
- 2) Penetapan jenis tindak pidana perairan yang diprioritaskan untuk diproses secara bertahap;
- 3) Merencanakan bentuk-bentuk koordinasi kegiatan-kegiatan lainnya; Pemantauan dan penyajian laporan pelaksanaan pemberantasan tindak pidana perikanan;
- 4) Pengkajian dan evaluasi efektifitas pengamanan wilayah perairan dalam rangka implementasi *blue economy*.
- 5) Merumuskan strategi preventif dan pre-emptif terkait masalah keamanan perairan dalam rangka implementasi program *blue economy* yang dilakukan secara sinergis antara seluruh elemen perangkat keamanan maritim Indonesia.

- c. Mengoptimalkan Kerjasama dengan komunitas maritim dalam akselerasi pencapaian keberhasilan program *blue economy*. Komunitas maritim pada dasarnya adalah terdiri dari berbagai elemen yang selama ini menjadi pelaku kegiatan usaha di laut, antara lain: nelayan tradisional, pelaku pelayaran komersial dalam negeri dan miliki asing, pengurus pelabuhan, organisasi nelayan dan pelayaran. Komunitas maritim tersebut dapat mengoptimalkan

partisipasinya dalam melakukan pemantauan perairan dan pelaporan tentang berbagai bentuk gangguan keamanan perairan baik ancaman kejahatan maupun keselamatan perairan.

- d. Mengoptimalkan Kerjasama guna memberikan pembinaan kepada masyarakat maupun komunitas nelayan yang berada di kawasan pantai, sungai dan pelabuhan kecil berpartisipasi aktif mencegah dan melaporkan segala bentuk aktivitas tindak pidana di kawasan-kawasan rawan. Masyarakat diberikan penyuluhan dan pembinaan berbasis partisipasi masyarakat dalam rangka mendukung program nasional *Blue Economy*.
- e. Optimalisasi penguatan pengamanan wilayah perairan berbasis Sistem Teknologi Informasi yang handal sehingga sinergi pengamanan lebih efisien dan efektif serta terintegrasi secara online mulai dari pemantauan keamanan, lalu lintas pelayaran, aktivitas perikanan, pencemaran laut, meteorologi dan geofisika (cuaca), hidrografi dan oceanografi, serta kegiatan lainnya yang berkaitan dengan aktifitas di perairan. Sistem elektronik ini juga menjadi sarana berbagai pihak dalam sinergi pertukaran data dan informasi tentang Penanganan Tindak Pidana Perikanan dan dalam rangka operasi intelijen.
- f. Mengoptimalkan Peningkatan Sarana dan Prasarana terutama Kapal Patroli yang didukung pesawat udara dalam mendukung pelaksanaan operasional di perairan, yang kondisinya saat ini masih sangat terbatas baik dalam hal jumlah maupun jenisnya yang menyebabkan daya jangkau dan daya jelajah patroli laut dalam pemeliharaan keamanan perairan masih belum berimbang dengan luas wilayah laut dan udara Indonesia.
- g. Mengoptimalkan sinergi pengamanan perairan multi-nasional melalui pembentukan *Joint Task Force* kerjasama operasi patroli keamanan perairan dengan pihak pengamanan negara tetangga yang saling berbatasan dan juga operasi internasional di wilayah perairan untuk memaksimalkan pengamanan dan pencegahan

ancaman keamanan perairan terutama untuk mengungkap dan menindak para aktor kejahatan perairan dan transnasional.



## BAB IV PENUTUP

### 16. Simpulan

Potensi maritim (Kelautan dan Perikanan) sangat strategis dioptimalkan mengingat Indonesia sebagai negara kepulauan dengan sebagian besar wilayahnya adalah perairan. Salah satu konsep ekonomi yang dapat diterapkan salah satunya adalah konsep *Blue Economy*, sebagai salah satu strategi mengembangkan perekonomian dari potensi perairan Indonesia yang berbasis pembangunan berkelanjutan (*Sustainable Development Goals / SDGs*). Dengan demikian pada bab akhir Taskap ini diuraikan kesimpulan dan rekomendasi dari hasil kajian dan analisis tentang Optimalisasi Sinergi Pengelolaan Keamanan Wilayah Perairan Guna Mendukung Implementasi *Blue Economy* Dalam Rangka Mendukung Keamanan Nasional.

#### a. **Optimalisasi Pengelolaan *Blue Economy* Yang Dapat Memperkuat Ekonomi Nasional.**

Dasar filosofi konsep *blue economy* adalah menjalankan Undang-Undang Dasar 1945, Pasal 33 yaitu; “bumih dan air serta sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan sebesar-besarnya demi kemakmuran rakyat”. Konsep *blue economy* adalah sebuah paradigma pengelolaan wilayah perairan sebagai modal pertumbuhan ekonomi yang juga masuk dalam agenda global pembangunan berkelanjutan (*Sustainable Development Goals / SDGs*), dengan mengutamakan upaya yang inovatif dan kreatif, serta memprioritaskan pada efisiensi dan sinergi sektor kelautan guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat dengan tetap memperhatikan aspek kelestarian lingkungan hidup. Potensi perairan yang dimiliki Indonesia sangat relevan dengan prinsip-prinsip dalam konsep *Blue Economy*. Dengan menjalankan pendekatan Teori Manajemen yang esensinya adalah seni dan cara pengelolaan program secara paripurna yaitu dengan melalui tahapan perencanaan, pengorganisasian,

pelaksanaan, pengawasan / pengendalian yang didukung aspek *Man, Money, Methode, Materials*, maka konsep *Blue Economy* dapat diimplementasikan secara optimal dan menjadi program pengungkit pertumbuhan ekonomi selaras dengan program prioritas nasional saat ini yaitu Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN).

**b. Optimalisasi Pengamanan Perikanan Tangkap Di Wilayah Perairan Indonesia**

Orientasi pengelolaan perairan tidak hanya dipandang pada aspek ekonomi saja, namun harus juga diupayakan keseimbangan dengan kelestarian sumber daya ikan yang terus dijaga agar tidak terjadi eksploitasi berlebihan (*over exploited*). Perikanan tangkap merupakan concern dari implementasi *Blue Economy* yang juga selaras dengan pendetakan Konsep Pembangunan Perikanan Tangkap Yang Berkelanjutan (*Sustainable Fisheries Development*), yang menekankan semua pemangku kepentingan melakukan eksplorasi dan budi daya ikan tangkap yang tetap menjaga ketersediaan ikan, sehingga harus ada upaya mencegah dan mengendalikan penangkapan ikan yang melebihi kapasitas (*over exploited*). Untuk itu optimalisasi pengamanan perikanan tangkap dilakukan melalui langkah konservasi dan pengelolaan ikan tangkap; penguatan regulasi tentang aturan aktifitas kapal penangkap Ikan; patroli rutin terhadap kegiatan penggunaan alat penangkapan ikan yang ilegal dan penerapan sanksi administratif.

**c. Optimalisasi Sinergi Pengelolaan Keamanan Wilayah Perairan Guna Mendukung Implementasi *Blue Economy*.**

Implementasi program *Blue Economy* tidak akan optimal apabila faktor keamanan laut terabaikan, mengingat wilayah laut sangat rawan dihadapkan pada persoalan gangguan keamanan dan kejahatan: pembajakan, sabotase, penyitaan, pencurian, kegiatan ilegal, merusak lingkungan hidup dan gangguan lainnya. Untuk itu pendekatan Teori Keamanan Maritim penting diimplementasikan melalui tindakan *preventif, pre-emptif* dan *repressive* dalam rangka pengamanan

perairan yang dilakukan secara sinergis yang artinya; kerjasama, kordinasi dan operasi bersama antar lembaga penegakan hukum yang telah diberi wewenang oleh negara dan diperkuat melalui undang-undang. Institusi keamanan yang menjadi garde terdepan dalam pengelolaan pengamanan wilayah perairan, yaitu : TNI-AL; POLRI/Direktorat Kepolisian Perairan Baharkam Polri; Kementerian Kelautan dan Perikanan melalui Dirjen Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP); Kementerian Perhubungan Dirjen Perhubungan Laut ; dan tentunya adalah Badan Keamanan Laut (BAKAMLA).

## 17. Rekomendasi

### a. Optimalisasi Pengelolaan *Blue Economy* Yang Dapat Memperkuat Ekonomi Nasional.

- 1) Menteri Koordinator Bidang Perekonomian bersama Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi merumuskan dan menerbitkan peraturan pengembangan investasi dan bisnis terkait program *blue economy* yang menguntungkan secara ekonomi namun ramah lingkungan untuk dapat diimplementasikan di daerah.
- 2) Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) dan Kementerian Pariwisata, berkoordinasi dengan Dinas Pariwisata dan stakeholder lain di daerah mengembangkan potensi pariwisata kemaritiman, guna meningkatkan nilai tambah ekonomi program *Blue Economy* dihubungan dengan pariwisata bahari yang dapat menarik kunjungan wisatawan domestic dan mancanegara.
- 3) Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), Kementerian Koperasi dan UMKM serta Kementerian Sosial bersama Pemerintah Daerah, membangun Pusat Kawasan Ekonomi Terpadu di daerah pesisir, dalam rangka pemberdayaan ekonomi berbasis produk keunggulan local, meningkatkan taraf hidup masyarakat pesisir.



- 4) KKP bekerjasama dengan Kementerian PUPR dan Kemenhub merekomendasikan kepada Kementerian Keuangan untuk meningkatkan anggaran pembangunan dan pembenahan infrastruktur pengelolaan ikan tangkap seperti pelabuhan, tempat pelelangan ikan yang berstandar internasional.

**b. Optimalisasi Pengamanan Perikanan Tangkap Di Wilayah Perairan Indonesia**

- 1) Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) bekerjasama dengan Kementerian Agraria dan Tata Ruang merumuskan dan menetapkan serta memetakan kembali kawasan prioritas pengembangan perikanan tangkap di seluruh wilayah Indonesia. Upaya ini dilakukan dalam rangka mewujudkan penangkapan ikan yang tertib dan terkendali.
- 2) KKP bekerjasama dengan Kominfo lebih intensif memberikan sosialisasi dan edukasi kepada nelayan tradisional dan modern terkait prosedur eksplorasi perikanan tangkap berbasis Konsep *Blue Economy*, melalui berbagai kegiatan penyuluhan langsung melalui pertemuan dan event-event sosialisasi tatap muka dan melalui media digital (*website* dan media sosial).
- 3) KKP dan Kementerian Lingkungan Hidup bersama Pemerintah Daerah menginisiasi penandatanganan kesepakatan dengan nelayan tradisional dan pelaku industri perikanan melalui dokumen perjanjian yang berisi kesepakatan untuk tidak melakukan penangkapan ikan secara destruktif (menggunakan bahan kimia beracun dan bahan peledak).
- 4) KKP dan Kementerian Perdagangan memperkuat kordinasi pengawasan dan audit terhadap perizinan penangkapan ikan yang meliputi perizinan kapal dan penjualan ikan serta melaksanakan mekanisme audit hasil tangkapan ikan oleh nelayan dan pelaku ekonomi kelautan, dalam rangka pengendalian dan pengawasan penangkapan ikan dan perdagangan hasil laut berbasis kelestarian alam. Dalam kegiatan

audit dan pengawasan hasil tangkapan ikan dan produk hasil laut berkoordinasi dan bekerjasama dengan Pemerintah Daerah yang memiliki wilayah laut.

**c. Optimalisasi Sinergi Pengelolaan Keamanan Di Wilayah Perairan Nasional Guna Mendukung Implementasi *Blue Economy***

- 1) Bakamla menginisiasi penandatanganan MOU dengan institusi keamanan wilayah perairan (TNI, Polri, KKP, Kemenhub) dalam rangka pengawalan dan pengamanan program *Blue Economy*, agar kerjasama dan koordinasi operasi pengamanan perairan lebih optimal dan sinergis.
- 2) Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) dan BAKAMLA, merekomendasikan kepada Kementerian Pertahanan (Kemenhan) untuk memperkuat pengawasan atau patroli di wilayah perairan nasional dengan memanfaatkan teknologi *drone* (pesawat tanpa awak) pada beberapa wilayah yang tidak bisa dicakup oleh kapal patroli (*blank spot*) khususnya di wilayah laut terpencil dan perbatasan.
- 3) KKP dan BAKAMLA merekomendasikan kepada Kementerian Luar Negeri untuk mereview perjanjian kerjasama pengamanan perairan dengan negara-negara tetangga seperti Singapura, Malaysia, Filipina, dan juga negara yang berkepentingan dengan wilayah territorial Indonesia seperti China dalam rangka Operasi Pam Laut, dalam rangka mencegah kejahatan transnasional dan *Illegal Fishing*.
- 4) KKP dan Bakamla serta Kementerian Hukum dan Ham, merekomendasikan kepada Presiden dan DPR-RI untuk menyusun dan menerbitkan Undang-Undang Omnibuslaw Kemaritiman, sebagai payung hukum yang komprehensif dan terintegrasi yang memuat aturan tentang pengamanan laut, pembagian tugas dan wewenang penegakan hukum lintas sektor Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah, pembagian zona patroli dan pengelolaan anggaran pengamanan laut.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku-Buku

- Arikunto, S. (2019). *Prosedur Penelitian*. Jakarta: Rineka cipta.
- Hasibuan, Malayu S.P. 2009. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: PT. Bumi. Aksara
- Kriyantono, Rachmat, 2007, *Teknik Praktis Riset Komunikasi*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group. Hal 58-69
- Poerwadarminta (2007) *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Edisi Ketiga. Terbitan: Departemen Pendidikan Nasional,
- Stephen R. Covey. 2013. *The 7 Habits Of Highly Effective People.*, Bina Rupa Aksara, Tangsel.

### Peraturan Perundang-Undangan

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan United Nations Convention On The Law Of The Sea / UNCLOS (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut).
- Undang-Undang Nomor 02 Tahun 2002, Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri).
- Undang-Undang No 34 Tahun 2004 Tentang Tentara Nasional Indonesia.
- Undang - Undang Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN 2005-2025).
- Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan Dan Pengelolaan Lingkungan Hidup
- Undang - Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan
- Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 178 Tahun 2014, Tentang Badan Keamanan Laut (BAKAMLA).
- Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 18 Tahun 2020 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020 – 2024

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2022 Tentang Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan, Dan Penegakan Hukum Di Wilayah Perairan Indonesia Dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia.

### Sumber Paparan

Doni Munardo : Letjen TNI Purn. Dr. (H.C).2022. Blue Economy Untuk Kesejahteraan Masyarakat Indonesia. Paparan PPRA Lemhannas. Senin, 4 April 2022

Drs. Victor Gustaaf Manoppo Direktur Jenderal Pengelolaan Ruang Laut Kementerian Kelautan dan Perikanan. Mendobrak Ekonomi Biru Melalui Inovasi Laut Berkelanjutan.

Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional. Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. Kerangka Pembangunan Indonesia di Bidang IKN, Ekonomi Hijau, Ekonomi Biru, Transformasi Digital dan Konsolidasi Demokrasi". Disampaikan dalam acara Lembaga Ketahanan Nasional. 18 April 2022.

Muhammad Zaini, Dr. Ir. M.M. Direktur Jenderal Perikanan Tangkap. Kebijakan Penangkapan Terukur Dalam Pengelolaan Perikanan Tangkap KKP. 14 September 2021

Suharso Monoarfa (Menteri PPN/Kepala Bappenas). 2021. Bappenas Luncurkan Blue Economy Development Frameworki For Indonesias Economic Transformation. Siaran Pers Bappenas RI. Kamis, 25 November 2021.

### Jurnal

Beck, M.W., I.J. Losada, P. Menéndez, B.G. Reguero, P. Díaz-Simal, dan F. Fernández. 2018. "The Global Flood Protection Savings Provided by Coral Reefs." Nature Communicaions 9

Deddy Rustiono. Mewujudkan Sinergi Dalam Organisasi. <https://Unnes.Ac.Id/Gagasan/Mewujudkan-Sinergi-Organisasi>

Dr. Kusnanto Anggoro. 2003. Keamanan Nasional, Pertahanan Negara, Dan Ketertiban Umum. Centre For Strategic And International Studies, Jakarta

David Kaczanandré & Rodrigues De Aquino.2021. Empat strategi untuk ekonomi biru di Indonesia: Refleksi dari laporan Laut untuk Kesejahteraan.

<https://www.worldbank.org/id/eastasiapacific/empat-strategi-untuk-ekonomi-biru-di-indonesia-refleksi-dari-laporan-laut-untuk>

Eka Martiana Wulansari Penegakan Hukum Di Laut Dengan Sistem Single Agency Multy Tasks Deputi Perundang-undangan Setjen DPR RIa.

Kebijakan Kelautan 2021 & Proyeksi 2022 Indonesia Ocean Justice Initiative (IOJI).  
<https://oceanjusticeinitiative.org/wp-content/uploads/2022/01/Rekam-Jejak-IOJI-2021-Updated.pdf>

Subhat Nurhakim.2009. Implikasi IUU Fishing Dalam Pengelolaan Sumber Daya Ikan Di Indonesia. Pusat Riset Perikanan Tangkap, Ancol-Jakarta. Jurnal Kebijakan Perikanan Indonesia Vol.1 No.1 Mei 2009:

### Website

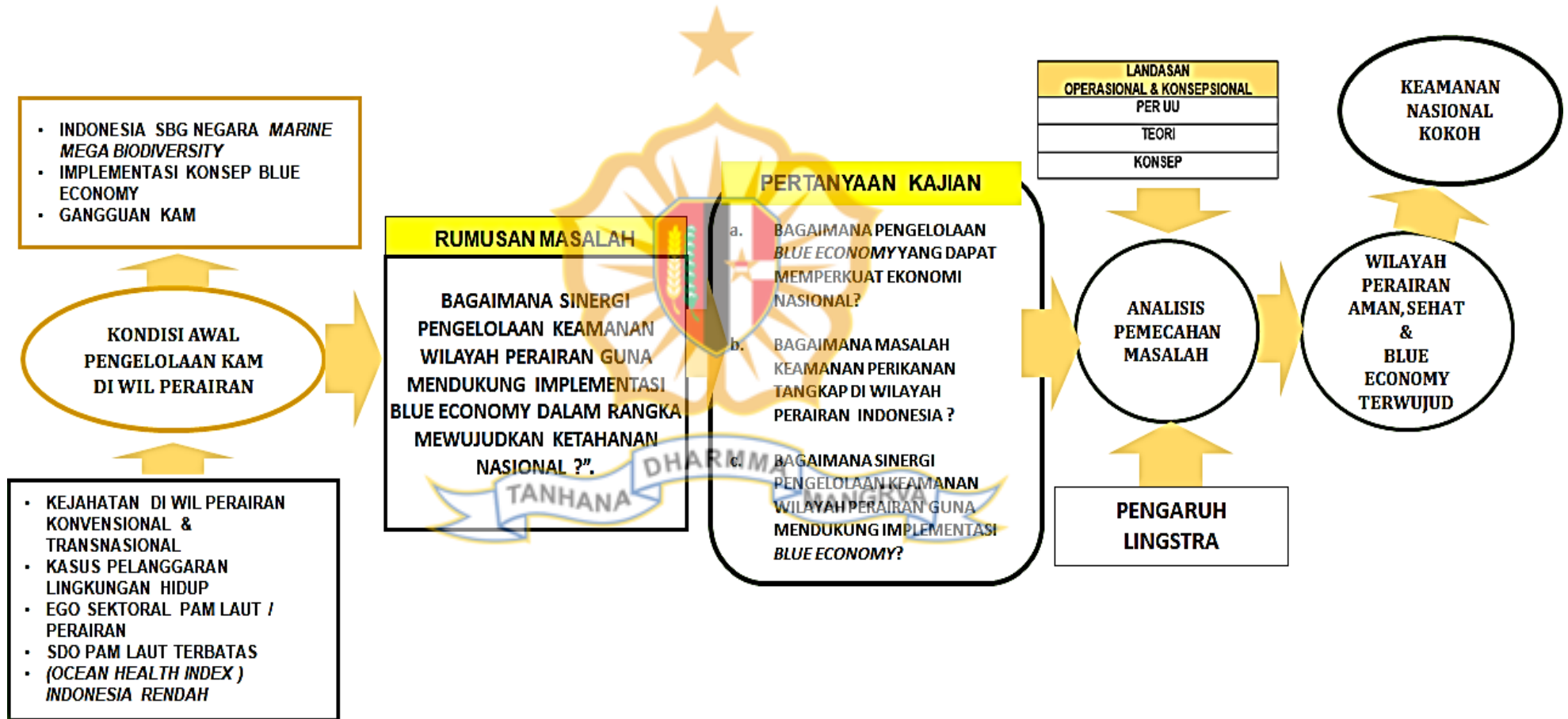
- <https://www.bappenas.go.id/id/berita/bappenas-luncurkan-blue-economy-development-framework-for-indonesias-economic-transformation-NNTgJ>. Diakses 14.05.2022. Pkl. 15.30 wib
- "Indeksi Kesehatan Laut Indonesia Buruk, Nilai Ekonomi Terimbas", <https://ekonomi.bisnis.com/read/20210621/98/1408096/indeks-kesehatan-laut-indonesia-buruk-nilai-ekonomi-terimbas>. Diakses 18.April.2022. Pkl. 16.00 WIB.
- <https://www.bappenas.go.id/id/berita/wujudkan-pembangunan-rendah-karbon-bappenas-libatkan-mitra-pembangunan-komunitas-peduli-lingkungan-hingga-milenial>. Diakses 14.05.2022. Pkl. 17.30 wib
- <https://economy.okezone.com/read/2021/12/13/320/2516266/kkp-tangkapi-167-kapal-pencuri-ikan-sepanjang-2021> Diakses 18.April.2022. Pkl. 16.00 WIB
- Arie Afriansyah. Pakar Hukum Laut dari Universitas Indonesia (UI), <https://www.dw.com/id/sering-kebobolan-indonesia-darurat-sinergi-pengamanan-laut/a-58996572> Diakses 18.Meil.2022. Pkl. 16.00 WIB.
- Direktur Jenderal Pengelolaan Ruang Laut Kementerian Kelautan dan Perikanan (PRL KKP) Aryo Hanggono. <https://www.mongabay.co.id/2020/08/03/pemanfaatani-kawasani-konservasi-perairani-belum-maksimal/> Diakses 18.Meil.2022. Pkl. 19.00 WIB.



# LAMPIRAN

# ALUR PIKIR

## OPTIMALISASI SINERGI PENGELOLAAN KEAMANAN WILAYAH PERAIRAN GUNA Mendukung IMPLEMENTASI *BLUE ECONOMY* DALAM RANGKA Mendukung KEAMANAN NASIONAL







# LAMPIRAN 1

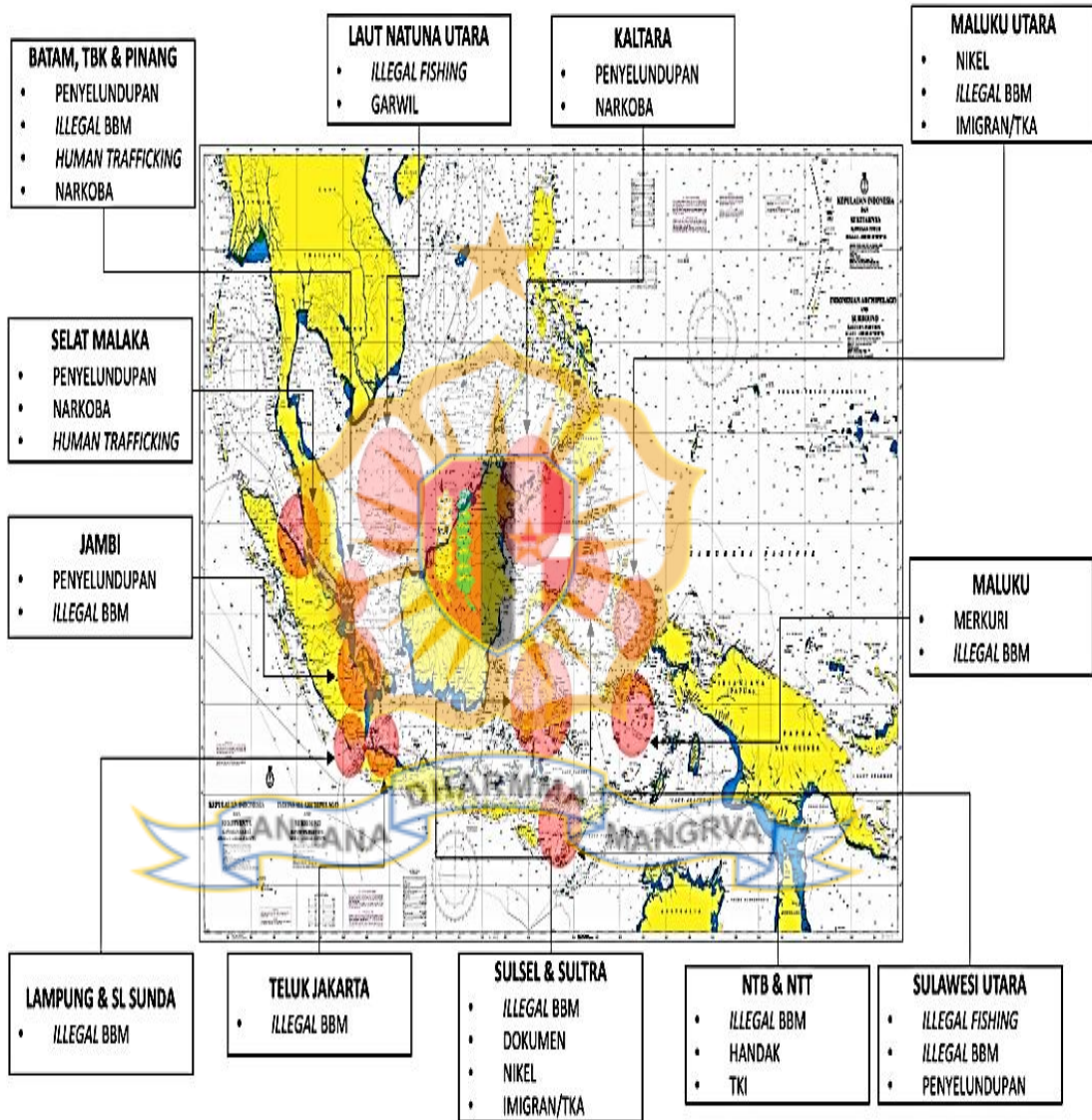
## PETA PEMBAGIAN ZONA PENANGKAPAN IKAN TERUKUR DI WPPNRI



Sumber: Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia

## LAMPIRAN 2

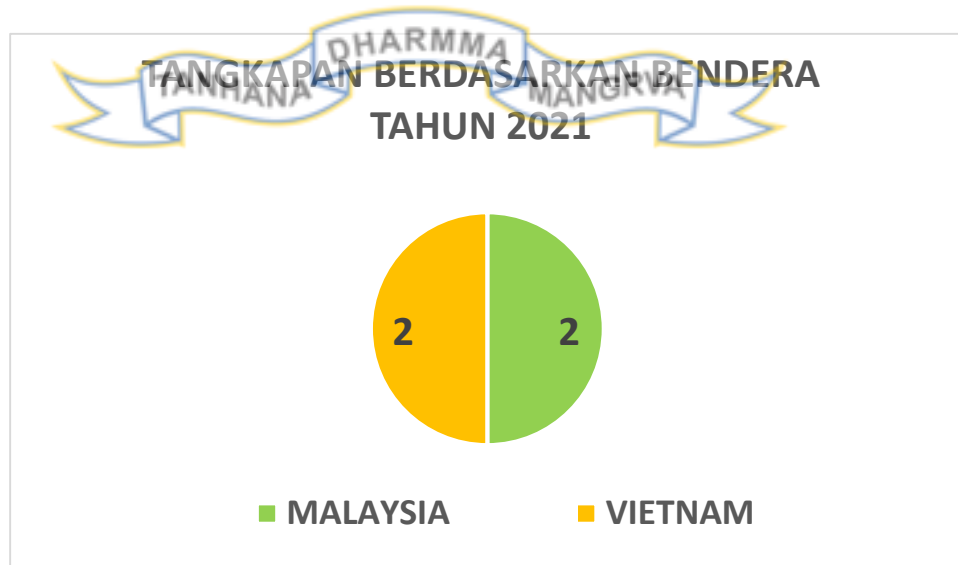
### PETA POTENSI ANCAMAN KEAMANAN MARITIM (SUMBER BAKAMLA)



### LAMPIRAN 3

GRAFIK  
DATA PENANGKAPAN IKAN ILEGAL 2020 – 2021 BAKAMLA

NO	TAHUN	JUMLAH TANGKAPAN
1	2020	13
2	2021	4



## LAMPIRAN 4

### DATA GANGGUAN KAMTIBMAS DI PERAIRAN TAHUN 2020 – 2022

NO	PELANGGARAN		JUMLAH	PENANGANAN					KET (SELESAI)
	KASUS PERKARA			LIDIK	SIDIK	SP3	LIMP	P21	
1	2		3	4	5	6	7	8	9
<b>A</b>	<b>KONVENSIONAL</b>								
1	Pelayaran		1		1				
2	Pencurian		0						
3	Perjudian		0						
4	Penggelapan		0						
5	Pemalsuan Dokumen		0						
6	Curat		0						
7	Pangan		0						
8	Perdagangan		0						
9	Pengelolaan pesisir dan pulau-pulau kecil		0						
10	Penipuan		0						
11	Penganiayaan		0						
12	Telekomunikasi		0						
13	Kesehatan		2		2				
14	Cukai		2		2				
<b>6</b>	<b>KEKAYAAN NEGARA</b>								
1	ILLEGAL FISHING	KIA	0						
		Baby lobster (BL)	1				1		
		Kepiting telur	0						
		Alat tangkap( trawl,omsi)	0						
		Dokumen	1		1				
		Destruktif Fishing (Bius/Bom Ikan)	4		2			2	
2	Handak		3		2		1		
3	Illegal Logging		6		2		4		
4	Minerba		2		2				
5	Illegal Oil (Migas)		7		5		2		
6	Budidaya Tanaman		0						
7	Karantina laut/karantina ikan tumbuhan		0						
8	KSDA		1		1				
9	Perlindungan Dan Pengelolaan Lingkungan Hidup		0						
10	Penyalahgunaan Jabatan		0						
<b>C</b>	<b>ANTAR NEGARA</b>								
1	Kepabeanan		0						
2	Keimigrasian		0						
3	Psikotropika		12		10		1	1	
4	TPPO		0						
5	Perlindungan Pekerja Imigran Indonesia		0						
	<b>JUMLAH</b>		<b>42</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	

## LAMPIRAN 5

### DATA KEGIATAN PATROLI KORPOLAIRUD TAHUN 2020-2022

No	Giat Kepolisian	Target 2022	Hasil Giat Perbulan			TOTAL	% Capaian
			Jan	Feb	Mar		
1	Polmas	50	-	-	10	<b>10</b>	<b>20</b>
2	Sambang Nusa	17	-	1	2	<b>3</b>	<b>17,64</b>
3	Binluh	-	60	44	66	<b>170</b>	<b>-</b>
4	Patroli Perairan	55.578 Jam	3.316 Jam	2.599 Jam	3727 Jam	<b>9.642 Jam</b>	<b>17,29</b>
5	Patroli Hotspot	14.600 Jam	1.453 Jam	1.324 Jam	1.372 Jam	<b>4.149 Jam</b>	<b>28,42</b>
6	Patroli Selat Malaka	1.123 Jam	-	171 Jam	238 Jam	<b>409 Jam</b>	<b>36,42</b>
7	Patroli Perbatasan	380 Jam	-	103 Jam	25 Jam	<b>128 Jam</b>	<b>33,68</b>
8	Pam giat	-	22	12	28	<b>62</b>	<b>-</b>
9	SAR	-	14	10	11	<b>35</b>	<b>-</b>
10	Banfas	-	1	-	14	<b>15</b>	<b>-</b>
11	Riksa Kapal	-	132	134	182	<b>448</b>	<b>-</b>
12	Gakkum	-	16	10	6	<b>32</b>	<b>-</b>



## LAMPIRAN 6

### DATA KEJAHATAN PENANGKAPAN IKAN SECARA ILEGAL DITANGANI KORPOLAIRUD TAHUN 2021-2022

a. TA. 2022 :

NO	PELANGGARAN		JUMLAH	PENANGANAN					KET (SELESAI)	
	KASUS PERKARA			LIDIK	SIDIK	SP3	LIMP	P21		SELESAI
1	2		3	4	5	6	7	8	9	10
1	Perikanan	KIA	0							
		Baby lobster (BL)	1		1					
		Kepiting telur	0							
		Alat tangkap (trawl, omsi)	0							
		Dokumen	1		1					
		Destruktif Fishing (buis/bom ikan)	4		2			2		
<b>JUMLAH</b>			<b>6</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	

b. TA. 2021 :

NO	PELANGGARAN		JUMLAH	PENANGANAN					KET (SELESAI)
	KASUS PERKARA			LIDIK	SIDIK	SP3	LIMP	P21	
1	2		3	4	5	6	7	8	9
1	Perikanan	KIA	6				6		
		Baby lobster (BL)	8		4			4	
		Kepiting telur	0						
		Alat tangkap (trawl, omsi)	2		2				
		Dokumen	7		7				
		Destruktif Fishing (buis/bom ikan)	12		10			2	
<b>JUMLAH</b>			<b>35</b>	<b>0</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	

## RIWAYAT HIDUP PESERTA PPRA LXIV

### A. Data Pokok

**Nama** : PAHALA HM PANJAITAN, S.I.K., M.SI  
**Pangkat/Gol** : KOMISARIS BESAR POLISI  
**Tempat/Tgl Lahir** : BANDA ACEH/ 25 JANUARI 1970  
**Jabatan** : ANJAK MADYA BIDANG SESPIMMEN  
SESPIM LEMDIKLAT POLRI  
**Instansi** : POLRI  
**Agama** : KRISTEN PROTESTAN  
**Alamat Email** : pahala1991@gmail.com



### B. Pendidikan Umum

1. SD : 1982
2. SMP : 1985
3. SMA : 1988
4. S-2 : 2008



### C. Pendidikan Kepolisian/Kursus/Khusus\*\*

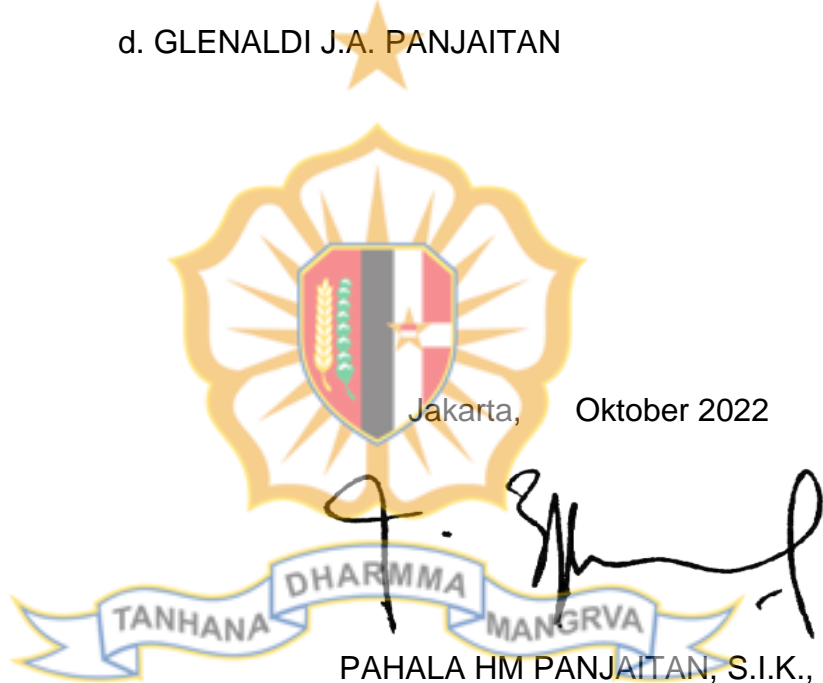
1. AKPOL : 1991
2. PTIK : 2001
3. SESPIM POLRI : 2009
4. PENDIDIKAN KEJURUAN LANPA IDIK LAKA LANTAS : 1996
5. PENDIDIKAN KEJURUAN LANPA REKAYASA LANTAS : 1993

#### D. Pengalaman Jabatan

1. Dirsabhara Polda Sumut : 2018 - 2020
2. Karo Ops Polda Maluku : 2020 - 2020
3. Anjak Madya Bid Sespimmen Sespim Polri : 2020 - 2022

#### E. Data Keluarga

1. Nama Istri : MAYA RETNO DEWATI
2. Nama Anak : a. MALASARI R.S. PANJAITAN  
b. VITO J.A. PANJAITAN  
c. LEMONGGA A.N. PANJAITAN  
d. GLENALDI J.A. PANJAITAN



Jakarta, Oktober 2022

*[Handwritten Signature]*

PAHALA HM PANJAITAN, S.I.K., M.SI

---

KOMBES POL. NRP.70010196