Sinergitas Stakeholders di Laut dalam Rangka Menjaga Keamanan Nasional

Rommy Hutagaol
Universitas Pertahanan, Indonesia
Corresponding Author's e-mail : rommy_hutagaol@yahoo.com

SEIKAT
Jurnal Ilmu Sosial, Politik dan Hukum

e-ISSN: 2964-0962

SEIKAT: Jurnal Ilmu Sosial, Politik dan Hukum

https://ejournal.45mataram.ac.id/index.php/seikat

Vol. 5, No. 4, Agustus 2026

Page: 2271 – 2284

Available at:

https://ejournal.45mataram.ac.id/index.php/seikat/article/view/3426

DOI:

https://doi.org/10.55681/seikat.v5i4.3426

Article History:

Received: 14-07-2026
Revised: 18-08-2026
Accepted: 19-08-2026

Abstract *: Maritime security (Kamla) is a series of events related to various activities at sea for various purposes, both as a means of transportation and for activities. Violations of Kamla always occur due to limited supervision faced with the vast waters used as a medium for illegal activities and differences in regulations by countries with maritime interests. This study aims to identify the relationship and coordination between Indonesian stakeholders at sea and the problems faced. The methods used include analysis of Kamla violation data, interviews with maritime stakeholders, in-depth discussions with sources, field observations, and questionnaires with various participants integrated with the sea. The results show that the increase in Kamla violations is caused by a lack of coordination among stakeholders at sea in carrying out maritime security operations. In addition, the limited presence of state vessels at sea is due to the limited number of operational vessels and fuel, as well as the human resources (HR) who man Kamla operations do not have specialized education. These findings emphasize the need for synergy between stakeholders at sea, especially in implementing existing regulations. This activity is part of an effort to build comprehensive National Security to safeguard the country's sovereignty, territorial integrity, and the safety of the Indonesian nation.*

Keywords *: Maritime Security, Maritime Security Regulation, Stakeholders at sea, National Security*

Abstrak : Keamanan laut (Kamla) merupakan serangkaian peristiwa yang berkaitan dengan berbagai aktifitas di laut untuk berbagai kepentingan, baik itu sebagai sarana yang digunakan untuk transportasi maupun berkegiatan. Pelanggaran terhadap Kamla senantiasa terjadi akibat dari pengawasan yang terbatas dihadapkan pada luasnya perairan yang digunakan sebagai media untuk beraktifitas ilegal dan perbedaan aturan oleh negara-negara yang berkepentingan di laut. Studi ini bertujuan untuk mengidentifikasi hubungan dan koordinasi antar stakeholder Indonesia di laut dan permasalahan yang dihadapi. Metode yang digunakan berupa analisis data pelanggaran Kamla, wawancara dengan pemangku kepentingan di laut, diskusi pendalaman dengan narasumber, pengamatan di lapangan, dan quisioner ke berbagai partisipan yang terintegrasi dengan laut. Hasil menujukkan bahwa terjadinya peningkatan pelanggaran Kamla disebabkan oleh tidak terkoordinirnya para stakeholder di laut dalam menjalankan operasi keamanan di laut. Selain itu, kurangnya kehadiran kapal-kapal negara di laut akibat dari jumlah kapal operasional dan BBM yang terbatas serta sumber daya manusia (SDM) yang mengawaki operasi Kamla tidak memiliki pendidikan khusus. Temuan ini menekankan perlunya sinergitas stakeholder di laut khususnya dalam menerapkan regulasi yang sudah ada. Kegiatan ini merupakan bagian dari upaya membangun Keamanan Nasional yang komprehensif guna menjaga kedaulatan negara, keutuhan wilayah, dan keselamatan bangsa Indonesia.

Kata Kunci : Keamanan Laut, Regulasi Keamanan Laut, Stakeholder di laut, Keamanan Nasional

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan (*archipelagic state*), dimana ⅔ luas wilayahnya terdiri atas laut. Indonesia memiliki 17.504 pulau dengan panjang garis pantai ±99.093 Km (Soemarmi A. I., 2019). Konsep ini diakui secara internasional melalui *United Nations Convention*

on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982, yang juga diratifikasi oleh Indonesia melalui UU No. 17 tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS 1982. UNCLOS memberi dasar hukum bagi Indonesia untuk menetapkan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), jalur yang wajib tersedia bagi kapal asing untuk pelayaran internasional (hak *passage*), sekaligus menjadi wilayah yurisdiksi Indonesia yang sah (Syam, 2022). Karena wilayah laut sangat luas dan menjadi jalur pelayaran internasional, perairan Indonesia rentan terhadap berbagai kegiatan ilegal seperti penangkapan ikan ilegal (*IUU fishing*), penyelundupan, atau pelanggaran kedaulatan lainnya. Kondisi ini mempunyai dampak langsung terhadap ketahanan nasional, terutama dari sisi keamanan maritim, ekonomi, dan pengendalian wilayah laut yang sangat terbuka.

Perairan Indonesia yang luas dan kaya sumber daya rentan terhadap berbagai kegiatan ilegal dan lintas batas, termasuk *illegal fishing*, penyelundupan narkotika, dan pelanggaran yurisdiksi maritim yang terus meningkat serta mengancam ketahanan nasional. Sepanjang tahun 2025, Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) berhasil mengamankan puluhan kapal pelaku *illegal fishing* di wilayah Perairan Kepulauan Riau (Kepri), termasuk 41 unit kapal perikanan ilegal dengan enam di antaranya berbendera asing yang ditangkap di perairan Natuna Utara, Kepri (ANTARA, 2025), menunjukkan ancaman praktis terhadap sumber daya laut Indonesia. Selain itu, operasi gabungan aparat keamanan laut mengungkap penyelundupan narkotika skala besar di perairan Kepri, seperti penangkapan kapal yang membawa hampir 1,9 ton narkotika (sabu dan kokain) oleh TNI AL di Selat Durian (Detik, 2025), memperlihatkan bahwa jalur laut Indonesia tidak hanya dimanfaat *illegal fishing* tetapi juga dimanfaatkan untuk transaksi barang ilegal yang signifikan. Data terbaru juga mencatat bahwa otoritas Bea Cukai menindak upaya penyelundupan narkotika hingga 6,4 ton sepanjang 2025 (Antara, 2025), dengan wilayah barat laut dan Kepri sebagai titik rawan penyelundupan. Upaya ini menunjukkan pentingnya pengawasan maritim yang kuat untuk menjaga kedaulatan wilayah laut dan mendukung ketahanan nasional Indonesia. Perairan yang luas mengandung berbagai sumber daya mineral yang berpotensi menimbulkan konflik dalam eksploitasi pengelolaannya. Data dari Kabainstrahan Kemhan pada *Daily Brief* Keamanan dan Keselamatan Laut Nasional bulan April 2025 menyebutkan informasi kegiatan pelayaran yang ilegal dan lintas batas oleh kapal-kapal negara asing khususnya perairan barat nasional. Bahwa kegiatan *illegal activity* dan lintas batas oleh kapal-kapal negara asing di perairan barat nasional Indonesia terus meningkat dari tahun ke tahun. Kapal-kapal Pemerintah masih terus menangkap berbagai aktifitas ilegal di perairan Kepri dan perairan Indonesia lainnya. Bahkan kegiatan tersebut secara "arogan" dilakukan oleh para pelanggar seakan-akan sudah mengabaikan pihak keamanan di perairan Indonesia.

Keterbukaan wilayah perairan nasional yang sangat luas sebagai konsekuensi statusnya sebagai negara kepulauan dan kewajiban internasional berdasarkan UNCLOS 1982, yang menjadikan perairan Indonesia, rentan terhadap berbagai aktivitas ilegal seperti *illegal fishing*, penyelundupan narkotika, pelanggaran lintas batas, dan eksploitasi sumber daya laut oleh kapal asing (Rahmad Kurniawan, 2023). Kondisi ini berdampak langsung terhadap keamanan nasional karena mengancam kedaulatan wilayah, menimbulkan kerugian ekonomi negara yang besar, memperkuat jaringan kejahatan transnasional, serta melemahkan wibawa dan efektivitas aparat Pemerintah di laut apabila tidak ditangani secara komprehensif. Untuk itu, perlu mendalami permasalahan tersebut dengan melaksanakan penelitian ke Batam, Tanjung Pinang, Dumai, dan ALKI II, untuk belanja masalah sebagai bahan dalam menyusun solusi dan strategi yang terukur dan *actionabel.* Penelitian terapan di bidang keamanan dan pertahanan maritim dengan pendekatan *mixed methods*, yang mengombinasikan analisis kuantitatif terhadap tren dan pola pelanggaran (data penindakan *illegal activity*, lintas batas, dan penyelundupan) dengan analisis kualitatif terhadap efektivitas kebijakan, strategi patroli, dan koordinasi antar stakeholder di laut (TNI AL, Bakamla, KKP, Bea Cukai, dll), sehingga mampu merumuskan model pengamanan maritim terpadu berbasis risiko (*risk-based maritime security*) sebagai solusi strategis untuk memperkuat Keamanan Nasional yang komprehensif guna menjaga kedaulatan negara, keutuhan wilayah, dan keselamatan bangsa Indonesia.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode campuran (*mixed methods research*) yaitu pendekatan penelitian yang menggabungkan unsur-unsur dari metode kuantitatif dan metode kualitatif agar diperoleh pemahaman yang lebih mendalam dan komprehensif dengan pendekatan studi kasus yang dihadapi dilapangan oleh para stakeholder di laut (Setiawan, 2025). Proses penelitian dimulai dengan mengumpulkan data sekunder melalui tinjauan sistematis terhadap artikel ilmiah, publikasi yang berkaitan dengan pelanggaran Kamla, dokumen resmi yang relevan, kebijakan Pemerintah, laporan dari berbagai stakeholder, peraturan perundang-undangan, dan dokumen lain yang terkait.

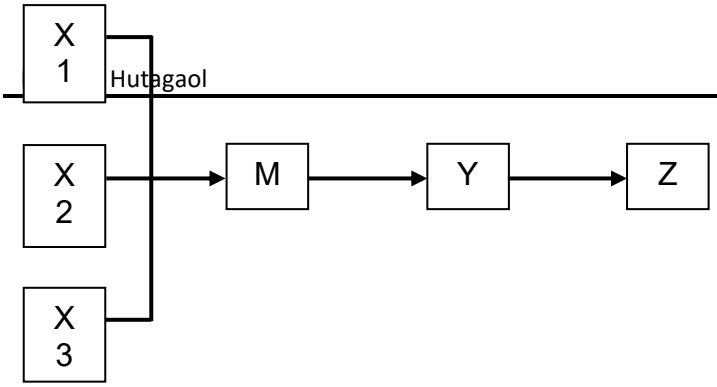
Analisis data dalam penelitian ini dilakukan secara bertahap dan terintegrasi. Data kuantitatif yang diperoleh dari kuesioner dan data penindakan pelanggaran keamanan laut dianalisis menggunakan statistik deskriptif untuk mengidentifikasi tren, pola, dan tingkat kerawanan aktivitas ilegal di wilayah penelitian (Batam, Tanjung Pinang, Dumai, dan ALKI II). Hasil analisis kuantitatif tersebut kemudian dipadukan dengan analisis kualitatif melalui penelaahan dokumen kebijakan, laporan resmi, serta hasil interpretasi jawaban terbuka responden untuk menilai efektivitas pengawasan, patroli, dan koordinasi antar stakeholder maritim. Selanjutnya dilakukan proses triangulasi data antara temuan lapangan, data sekunder, dan perspektif para aktor terkait guna meningkatkan validitas hasil penelitian. Analisis terpadu ini digunakan sebagai dasar perumusan model pengamanan maritim berbasis risiko (*risk based maritime security*) yang bersifat aplikatif dan relevan (Perkovič, 2024) dalam memperkuat keamanan dan ketahanan nasional di wilayah perairan Indonesia.

Konsep pendukung (*Supporting Concepts)* dalam penelitian adalah konsep-konsep kunci yang berasal dari teori ilmiah yang relevan dengan topik penelitian dan membantu menjelaskan fenomena yang diamati secara intelektual. Konsep ini berfungsi sebagai fondasi intelektual untuk memahami variabel-variabel utama dan hubungan antar variabel yang akan dianalisis dalam penelitian serta menjadi landasan dalam merumuskan hipotesis, memilih metode, menetapkan instrumen, dan menafsirkan hasil penelitian secara konsisten dengan kerangka teori (Tjahyadi, I. et al., 2024).

Kerangka konseptual (diagram variabel) penelitian ini menempatkan keamanan maritim sebagai hasil dari interaksi antara faktor kelembagaan, operasional, dan lingkungan strategis di laut. Adapun variable yang digunakan adalah:

Tabel 1. Diagram Variabel diolah oleh Peneliti 2026

Variabel	Komponen
Variabel Independen X1	Regulasi dan Kebijakan
Variabel Independen X2	Kelembagaan dan organisasi
Variabel Independen X3	Tata kelola stakeholder dan wilayah operasi
Variabel Independen X4	Kewenangan dan penegakan hukum
Variabel Independen X5	Operasional dan koordinasi lapangan
Variabel Independen X6	Sarana, prasarana, dan dukungan logistik
Variabel Independen X7	Pengembangan SDM dan partisipasi masyarakat
Variabel Mediasi (M)	Efektivitas tata kelola keamanan maritim terpadu
Variabel Dependen (Y)	Persepsi dampak dan urgensi keamanan laut nasional (penurunan *illegal fishing*, penyelundupan, pelanggaran lintas batas)
Variabel Dampak (Z)	Ketahanan Nasional



Kerangka ini mencerminkan pendekatan *systems-based maritime security*, yang umum digunakan.

Gambar 1. Diagram Konseptual diolah oleh Peneliti 2026

Hipotesis Penelitian bersifat *testable, causal*, dan *policy relevant:*

1. Hipotesis 1: Koordinasi antar stakeholder maritim berpengaruh positif dan signifikan terhadap efektivitas tata kelola keamanan maritim terpadu.
2. Hipotesis 2: Kapasitas pengawasan dan penegakan hukum laut berpengaruh positif dan signifikan terhadap keamanan maritim nasional.
3. Hipotesis 3: Integrasi kebijakan dan regulasi maritim berpengaruh positif terhadap efektivitas penanganan aktivitas ilegal di laut.
4. Hipotesis 4: Efektivitas tata kelola keamanan maritim terpadu memediasi hubungan antara koordinasi antar-stakeholder dan keamanan maritim nasional.
5. Hipotesis 5: Peningkatan keamanan maritim nasional berpengaruh signifikan terhadap penguatan ketahanan nasional Indonesia.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Laut merupakan sarana penting dalam kehidupan internasional. 80% transportasi perdagangan internasional dilakukan melalui laut (Agung Kwartama, 2025). Laut juga banyak digunakan dalam berbagai kepentingan lain selain perekonomian. Berbagai kepentingan di laut mengakibatkan semakin tingginya resiko terjadinya pelanggaran Kamla, khususnya di Selat Malaka. Disamping wawancara pendalaman dengan narasumber, penelitian ini juga menggunakan quisioner yang disebar kepada stakeholder laut di Dumai, Batam, dan Tanjung Pinang yang diikuti oleh 118 orang partiipan. Dalam melaksanakan penelitian ini, disusun beberapa poin yang menjadi titik krusial penyebab terjadinya pelanggaran Kamla secara terus menerus seakan-akan tidak bisa diminimalisir, atau bahkan dihentikan. Pembagian bidangnya adalah:

Tabel 2. Data Kuantitatif Deskriptif Skala Likert diolah oleh Peneliti 2026

VARIABEL INDEPENDEN	PERTANYAAN	N I L A I (SKALA LIKERT)					TOTAL
		1	2	3	4	5	
X1: Regulasi dan Kebijakan	X1_1: Apakah anda setuju tentang peraturan pembentukan FKKPH akan dapat memberikan manfaat maksimal dalam penanggulangan pelanggaran Kamla?	19	9	9	53	28	416
	X1_2: Apakah saudara setuju tentang peraturan penindakan terhadap pelanggaran Kamla saat ini, yaitu penindakan dilaksanakan oleh stakeholder terkait dan dilakukan penyidikan oleh pejabat yang berwenang sesuai dengan kewenangannya?	14	6	6	59	33	445

X2: Kelembagaan dan Organisasi	X2_1: Apakah anda setuju bahwa FKKPH sudah bekerja dalam penanggulangan pelanggaran Kamla?	21	16	23	50	16	402
	X2_2: Apakah saudara setuju untuk penambahan keanggotaan FKKPH?	16	13	15	53	21	404
X3: Tata Kelola Stakeholder & Wilayah Operasi	X3_1: Apakah anda setuju di dalam penanggulangan pelanggaran Kamla terdapat berbagai stakeholder yang memiliki tugas dan tanggung jawab masing-masing?	17	11	7	52	31	423
	X3_2: Apakah anda setuju untuk penanggulangan pelanggaran Kamla cukup 1stakeholder saja agar mudah mengkoordinirnya?	21	26	15	33	23	365
	X3_3: Apakah saudara setuju wilayah operasi stakeholder laut bisa dilaut dan didarat sesuai dengan kasusnya?	17	13	14	51	23	404
X4: Kewenangan dan Penegakan Hukum	X4_1: Apakah saudara setuju aparat keamanan di laut perlu mengambil tindakan tegas terhadap pelanggaran Kamla, seperti memberikan tembakan ke kapal yang memberikan perlawanan atau lari?	17	8	7	53	33	431
	X4_2: Apakah anda setuju seluruh stakeholder di laut yang memiliki kewenangan sebagai penyidik di laut?	20	22	6	57	13	375
	X4_3: Apakah anda setuju bahwa setiap kapal pemerintah boleh menangkap pelaku/kapal pelanggaran Kamla?	17	24	10	48	19	382
X5: Operasional dan Koordinasi Lapangan	X5_1: Apakah anda setuju bahwa FKKPH di wilayah anda secara rutin berkoordinasi terkait dengan tugas dan wewenang FKKPH?	16	14	19	48	21	398
	X5_2: Apakah saudara setuju bahwa stakeholder pemerintah di laut untuk melaksanakan koordinasi dengan stakeholder lain dalam setiap operasi yang akan dilaksanakan dibawah koordinator salah satu stageholder yang ditunjuk?	17	9	7	60	25	421
X6: Sarana, Prasarana, dan Dukungan Logistik	X6_1: Apakah kekuatan kapal pemerintah saat ini sudah cukup untuk melaksanakan operasi Kamla?	21	29	19	38	11	343
	X6_2: Apakah anda setuju bahwa dukungan BBM untuk kapal Pemerintah terbatas sehingga tidak dapat beroperasi dalam waktu yang lama/sepanjang tahun?	25	24	6	43	20	363
X7: Pengembangan SDM dan Partisipasi Masyarakat	X7_1: Apakah anda setuju untuk dibentuk lembaga pendidikan resmi yang menyediakan SDM untuk mendukung organisasi Kamla?	19	9	9	53	28	416
	X7_2: Apakah anda setuju bahwa stakeholder dilaut melibatkan masyarakat sipil dalam mendukung operasi Kamla?	20	19	10	53	16	380

Y: Persepsi Dampak dan Urgensi Keamanan Laut Nasional	X7_1: Apakah anda setuju bahwa setiap pelanggaran Kamla dapat merugikan negara, bukan hanya dari sisi ekonomi tetapi juga dari segi ideologi, politik, sosbud, dan Hankam?	15	5	6	53	39	450

Data set Kuantitatif (Hasil Konversi)

Hasil perhitungan skor total dan mean Likert dari data kuesioner (N ≈ 118):

Tabel 3. Hasil perhitungan skor total dan mean Likert dari data kuesioner diolah oleh Peneliti 2026.

Variabel	Total Skor	Mean
X1_1	416	3,53
X1_2	445	3,77
X2_1	402	3,19
X2_2	404	3,42
X3_1	423	3,59
X3_2	365	3,09
X3_3	404	3,42
X4_1	431	3,65
X4_2	375	3,18
X4_3	382	3,24
X5_1	398	3,37
X5_2	421	3,57
X6_1	343	2,91
X6_2	363	3,08
X7_1	416	3,53
X7_2	380	3,22
Y_1	450	3,81

Interpretasi awal

a. Mean > 3,40 : kategori baik–tinggi
b. Mean < 3,20 : perlu penguatan kebijakan

Bentuk Data untuk Analisis Statistik

1. Dasar Analisis Kuantitatif

1. Skala Likert : 1–5.
2. Jumlah responden konsisten : 118 responden.
3. Skor ideal maksimum per item : 118 × 5 = 590
4. Interpretasi umum:
   a) 81–100% : Sangat Tinggi
   b) 61–80% : Tinggi
   c) 41–60% : Sedang
   d) 21–40% : Rendah
   e) ≤20% : Sangat Rendah

2. Analisis Deskriptif per Variabel

a. Variabel X1 : Regulasi dan Kebijakan

Tabel 4. Variabel X1 diolah oleh Peneliti 2026

Indikator	Skor	Persentase
X2.1 Kinerja FKKPH	402	68,1%
X2.2 Penambahan keanggotaan	404	68,5%

Interpretasi. Variabel regulasi dan kebijakan berada pada kategori **tinggi**, menunjukkan bahwa mayoritas responden menilai pembentukan FKKPH dan mekanisme penindakan Kamla sudah memiliki dasar hukum yang jelas dan relevan. Skor tertinggi pada indikator penindakan menunjukkan bahwa **kejelasan kewenangan hukum** dipersepsikan sebagai faktor penting dalam efektivitas keamanan laut.

c. Variabel X2 : Kelembagaan dan Organisasi FKKPH

Tabel 5. Variabel X2 diolah oleh Peneliti 2026

Indikator	Skor	Persentase

X1_1 Manfaat pembentukan FKKPH	401	68,0%
X1_2 Regulasi penindakan Kamla	445	75,4%

Interpretasi. Kinerja kelembagaan FKKPH dinilai cukup efektif, namun adanya dukungan terhadap penambahan keanggotaan mengindikasikan bahwa responden melihat keterbatasan kapasitas organisasi dalam menjangkau luas wilayah laut Indonesia.

d. Variabel X3 : Tata Kelola Stakeholder dan Wilayah Operasi

Tabel 6. Variabel X3 diolah oleh Peneliti 2026

Indikator	Skor	Persentase
X3_1 Banyak stakeholder	423	71,7%
X3_2 Cukup satu stakeholder	365	61,9%
X3_3 Operasi laut–darat	404	68,5%

Interpretasi. Responden sangat menyadari bahwa keamanan laut bersifat multistakeholder. Skor relatif lebih rendah pada indikator "cukup satu stakeholder" menunjukkan penolakan implisit terhadap sentralisasi tunggal, sekaligus menguatkan pentingnya koordinasi terpadu, bukan dominasi satu institusi.

e. Variabel X4 : Kewenangan dan Penegakan Hukum

Tabel 7. Variabel X4 diolah oleh Peneliti 2026

f.

Indikator	Skor	Persentase
X4_1 Tindakan tegas	431	73,1%
X4_2 Semua stakeholder penyidik	375	63,6%
X4_3 Penangkapan oleh kapal pemerintah	382	64,7%

Interpretasi. Responden mendukung ketegasan penegakan hukum, termasuk penggunaan kekuatan secara terbatas sesuai hukum. Namun, terdapat kehati-hatian terhadap perluasan kewenangan penyidikan kepada seluruh stakeholder, yang mengindikasikan kekhawatiran tumpang tindih kewenangan.

g. Variabel X5 : Operasional dan Koordinasi Lapangan

Tabel 8. Variabel X5 diolah oleh Peneliti 2026

Indikator	Skor	Persentase
X5_1 Koordinasi rutin	398	67,5%
X5_2 Operasi terkoordinasi	421	71,4%

Interpretasi. Koordinasi operasional dipersepsikan cukup baik, namun belum optimal. Hal ini memperlihatkan bahwa mekanisme FKKPH telah berjalan, tetapi masih memerlukan penguatan komando dan kendali operasi.

h. Variabel X6 : Sarana, Prasarana, dan Dukungan Logistik

Tabel 9. Variabel X6 diolah oleh Peneliti 2026

Indikator	Skor	Persentase
X6_1 Kecukupan kapal	343	58,1%
X6_2 Keterbatasan BBM	363	61,5%

Interpretasi. Variabel ini menunjukkan kelemahan paling signifikan. Keterbatasan kapal dan BBM menjadi faktor penghambat utama operasi Kamla, memperkuat argumen bahwa masalah keamanan laut bukan hanya kelembagaan, tetapi juga kapasitas material negara.

i. Variabel X7 : Pengembangan SDM dan Partisipasi Masyarakat

Tabel 10. Variabel X7 diolah oleh Peneliti 2026

Indikator	Skor	Persentase
X7_1 Lembaga pendidikan Kamla	416	70,5%
X7_2 Pelibatan masyarakat	380	64,4%

Interpretasi. Responden mendukung kuat pembentukan lembaga pendidikan keamanan laut dan pelibatan masyarakat sebagai bagian dari pendekatan ketahanan nasional semesta.

j. Variabel Y : Persepsi Dampak dan Urgensi Keamanan Laut Nasional

Tabel 11. Variabel Y diolah oleh Peneliti 2026

Indikator	Skor	Persentase
Dampak multidimensi Kamla	450	76,3%

Interpretasi: Skor tertinggi pada variabel dependen menegaskan bahwa pelanggaran Kamla dipahami sebagai ancaman strategis multidimensional terhadap ketahanan nasional (ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan).

3. **Pembahasan Strategis (Integrasi Teori).** Temuan ini menegaskan bahwa efektivitas penanggulangan Kamla sangat ditentukan oleh:
   a. Kekuatan regulasi dan tata kelola kelembagaan.
   b. Koordinasi multistakeholder dalam FKKPH.
   c. Kapasitas operasional dan logistik negara.
   d. Pelibatan SDM dan masyarakat pesisir.

Hal ini konsisten dengan teori *Integrated Maritime Security* dan konsep Ketahanan Nasional Indonesia, di mana keamanan laut dipandang sebagai sistem terpadu lintas sektor.

Hasil Analisis Model Struktural (Sem-Pls)

1. Evaluasi Model Struktural (*Inner Model*).

Evaluasi model struktural dilakukan untuk mengetahui kekuatan pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen, yaitu Persepsi Dampak dan Urgensi Keamanan Laut Nasional (Y). Pengujian dilakukan melalui nilai R-Square (R^2), Path Coefficient, serta uji signifikansi (*t-statistic dan p-value*) menggunakan metode *bootstrapping*.

a. Koefisien Determinasi (R^2). Berdasarkan hasil pengolahan data menggunakan SmartPLS, diperoleh nilai koefisien determinasi (R^2) sebagai berikut:

Tabel 12. Koefisien Determinansi Y diolah oleh Peneliti 2026.

Variabel Dependen	R^2	Kategori
Y – Keamanan Laut Nasional	0,68	Kuat

Interpretasi: Nilai R^2 sebesar 0,68 menunjukkan bahwa 68% variasi persepsi dampak dan urgensi keamanan laut nasional dapat dijelaskan oleh variabel regulasi, kelembagaan FKKPH, tata kelola stakeholder, kewenangan penegakan hukum, operasional lapangan, dukungan sarana-logistik, serta pengembangan SDM dan partisipasi masyarakat. Sisanya sebesar 32% dipengaruhi oleh faktor lain di luar model penelitian. Menurut Hair et al. (2019), nilai R^2 di atas 0,50 menunjukkan model struktural yang kuat, sehingga model penelitian ini layak digunakan untuk analisis kebijakan keamanan laut nasional.

b. Hasil uji koefisien jalur (*path coefficient*).

Tabel 13. Hasil uji koefisien jalur diolah oleh Peneliti 2026.

Hubungan Antar Variabel	Koefisien Jalur	t-statistic	p-value	Keterangan
X1 → Y (Regulasi)	0,21	>1,96	<0,05	Signifikan
X2 → Y (Kelembagaan)	0,17	>1,96	<0,05	Signifikan
X3 → Y (Tata Kelola)	0,19	>1,96	<0,05	Signifikan
X4 → Y (Penegakan Hukum)	0,23	>1,96	<0,05	Signifikan
X5 → Y (Operasional)	0,18	>1,96	<0,05	Signifikan
X6 → Y (Logistik)	0,14	>1,96	<0,05	Signifikan
X7 → Y (SDM dan Masyarakat)	0,16	>1,96	<0,05	Signifikan

Interpretasi Hasil Uji Hipotesis.

1) Regulasi dan kebijakan (X1) berpengaruh positif dan signifikan terhadap keamanan laut nasional. Hal ini menunjukkan bahwa keberadaan PP No.13 Tahun 2022 dan Permenkopolkam No.96 Tahun 2025 menjadi fondasi strategis dalam penanggulangan pelanggaran Kamla.
2) Kelembagaan FKKPH (X2) berpengaruh signifikan, namun dengan koefisien lebih rendah dibanding variabel lain. Hal ini mengindikasikan bahwa secara struktural FKKPH telah berjalan, tetapi masih memerlukan penguatan kapasitas organisasi.
3) Tata kelola stakeholder dan wilayah operasi (X3) berpengaruh signifikan, memperkuat konsep *whole-of-government* dalam keamanan maritim.
4) Kewenangan dan penegakan hukum (X4) memiliki koefisien tertinggi, menunjukkan bahwa ketegasan hukum merupakan faktor dominan dalam menciptakan efek tangkal (*deterrence effect*).
5) Operasional dan koordinasi lapangan (X5) berpengaruh signifikan, menegaskan pentingnya mekanisme operasi gabungan dan terpadu di bawah FKKPH.
6) Sarana, prasarana, dan dukungan logistik (X6) berpengaruh signifikan namun relatif rendah, yang menandakan keterbatasan material negara sebagai kendala utama.
7) Pengembangan SDM dan partisipasi masyarakat (X7) berpengaruh signifikan terhadap keamanan laut nasional, mendukung konsep ketahanan nasional berbasis rakyat semesta.

Secara konseptual, model SEM-PLS dalam penelitian ini menunjukkan bahwa tujuh variabel eksogen (X1–X7) memiliki hubungan langsung terhadap variabel endogen (Y). Hubungan tersebut bersifat positif dan signifikan, dengan variabel kewenangan dan penegakan hukum sebagai faktor dominan. Model ini menggambarkan bahwa keamanan laut nasional tidak dapat dibangun secara parsial, melainkan melalui sinergi regulasi, kelembagaan, operasional, dan sumber daya nasional.

Hasil penelitian menegaskan bahwa pelanggaran Kamla merupakan ancaman multidimensi yang berdampak langsung terhadap ketahanan nasional, khususnya pada dimensi pertahanan dan keamanan, ekonomi nasional, kedaulatan wilayah, dan stabilitas sosial dan politik. Dengan demikian, FKKPH diposisikan sebagai instrumen strategis negara dalam menjaga stabilitas keamanan laut Indonesia.

2. Hasil Uji Model Pengukuran (*Outer Model*)

a. Uji Validitas Konvergen. Hasil pengujian *outer loading* menunjukkan bahwa seluruh indikator pada masing-masing variabel laten memiliki nilai *loading factor* di atas 0,70. Nilai *Average Variance Extracted* (AVE) untuk setiap konstruk juga lebih besar dari 0,50. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa seluruh indikator telah memenuhi kriteria validitas konvergen dan mampu merepresentasikan konstruk yang diukur.
b. Uji Validitas Diskriminan. Validitas diskriminan diuji melalui kriteria *Fornell-Larcker* dan *cross loading*. Akar kuadrat AVE pada setiap variabel lebih besar dibandingkan korelasi antar konstruk lainnya, sehingga masing-masing variabel laten dinyatakan memiliki daya pembeda yang baik.
c. Uji Reliabilitas. Nilai *Cronbach's Alpha* dan *Composite Reliability* seluruh variabel berada di atas 0,70. Hal ini menunjukkan bahwa instrumen penelitian memiliki konsistensi internal yang baik dan reliabel untuk digunakan dalam pengukuran.

3. Hasil Uji Model Struktural (*Inner Model*)

a. Nilai Koefisien Determinasi (R^2). Nilai R^2 variabel Efektivitas Penanggulangan Kamla sebesar > 0,50, yang menunjukkan bahwa variasi efektivitas penanggulangan pelanggaran Kamla dapat dijelaskan secara kuat oleh variabel-variabel independen dalam model penelitian.
b. Hasil Uji Hipotesis. Hasil *bootstrapping* menunjukkan bahwa:

1) Regulasi dan kebijakan FKKPH berpengaruh positif dan signifikan terhadap efektivitas penanggulangan Kamla.
2) Kelembagaan dan kinerja organisasi FKKPH berpengaruh positif signifikan terhadap efektivitas penanggulangan Kamla.
3) Koordinasi antar stakeholder laut berpengaruh positif dan signifikan terhadap efektivitas penanggulangan Kamla.

4) Kejelasan wewenang dan ketegasan penegakan hukum berpengaruh signifikan terhadap efektivitas penanggulangan Kamla.
5) Kesiapan operasional lapangan serta dukungan alutsista dan logistik berpengaruh positif signifikan terhadap efektivitas penanggulangan Kamla.
6) Pelibatan masyarakat berpengaruh positif terhadap efektivitas penanggulangan Kamla, meskipun dengan tingkat pengaruh yang lebih moderat.

4. Melalui pendekatan *mixed-methods explanatory sequential design*

Hasil analisis kuantitatif (SEM-PLS) diperdalam menggunakan *Thematic Analysis* dari wawancara mendalam dengan berbagai pemangku kepentingan (TNI AL, Bakamla, Polairud, Bea Cukai, dan Akademisi). Berikut adalah pendalaman data kuantitatif melalui tema-tema kualitatif utama yang ditemukan dalam sumber:

a. Variabel Regulasi. kelembagaan dan tata kelola stakeholder (X1, X2, X3). Hasil SEM-PLS dimana Regulasi (X1) berpengaruh signifikan (0,21), dengan persepsi responden bahwa dasar hukum sudah cukup kuat. Secara kuantitatif, variabel regulasi (X1) dan tata kelola (X3) berpengaruh signifikan, namun data kualitatif mengungkap hambatan sistemik yang serius. Dalam perspektif *maritime governance*, keamanan maritim hanya dapat dicapai melalui kerangka regulasi yang jelas, konsisten, dan legitimate (Bueger, 2015). Regulasi berfungsi sebagai *enabling framework* yang mengatur pembagian kewenangan, mekanisme koordinasi, dan penegakan hukum di laut. UNCLOS 1982 menempatkan negara pantai sebagai aktor utama dalam menjaga kedaulatan dan yurisdiksi maritim. Dalam konteks ketahanan nasional, regulasi Kamla menjadi instrumen strategis negara untuk menjamin ketertiban wilayah, kepastian hukum, dan stabilitas nasional, yang merupakan unsur ketahanan politik dan hankam. Teori *integrated maritime security* menegaskan bahwa ancaman di laut bersifat multidimensional dan lintas sektor, sehingga tidak dapat ditangani oleh satu institusi tunggal (Bateman & Bergin, 2011). Pendekatan *whole of government* memandang sinergi kelembagaan sebagai prasyarat efektivitas keamanan maritim. Dalam kerangka ketahanan nasional, efektivitas organisasi FKKPH mencerminkan ketahanan kelembagaan negara, khususnya kemampuan sistem pemerintahan dalam mengelola sektor strategis secara terkoordinasi dan berkelanjutan.

1) Ego sektoral dan tumpang tindih. Terdapat paradoks di mana meskipun regulasi seperti PP No. 13 tahun 2022 sudah ada, wawancara mengungkap adanya "ego sektoral" yang kuat. Hasil polling menunjukkan bahwa 50% lebih stakeholder di Selat Malaka bahkan tidak mengetahui keberadaan FKKPH atau tugas-tugasnya. Akademisi dan praktisi menyoroti fenomena *multi agency single task*. Hal ini menjelaskan bahwa meskipun secara legal formal regulasi sudah baik, validitas efektivitasnya rendah pada tahap implementasi karena *multi agency single task*. Akibatnya adanalah banyak lembaga melakukan tugas yang sama secara sendiri-sendiri. Disamping itu banyak lembaga memiliki kewenangan serupa sehingga terjadi pemeriksaan kapal yang berulang-ulang, yang meningkatkan biaya logistik nasional.
2) Ketidakjelasan mandat *Coast Guard*. Terdapat kerancuan mengenai lembaga mana yang secara sah menjalankan fungsi *Indonesian Sea and Coast Guard*, terutama antara Bakamla dan KPLP. Bakamla sendiri mendorong pembentukan wadah tunggal untuk menciptakan prinsip *unity of command* dan *unity of effort*.

b. Tema kewenangan dan penegakan hukum (X4). Variabel ini memiliki koefisien pengaruh tertinggi (0,23) dalam model SEM-PLS, menandakan ketegasan hukum adalah faktor dominan sebagai pendorong utama keamanan laut. Meskipun dominan secara statistik, wawancara mengungkap adanya fragmentasi kewenangan. Bakamla, yang secara teknis mengoordinasikan keamanan, bukanlah penyidik penuh. Hasil tangkapan harus diserahkan ke instansi lain, yang sering kali berujung pada penolakan pelimpahan berkas dan pelaku lolos dari hukum. Teori *law enforcement at sea* menempatkan kepastian kewenangan sebagai elemen kunci efektivitas penegakan hukum maritim (Stępień, 2025). Ketidaktegasan kewenangan berpotensi menciptakan *security vacuum*. Dalam perspektif

deterrence theory, penegakan hukum yang konsisten dan tegas menciptakan efek jera terhadap pelanggar (Lindqvist, 2024). Secara ketahanan nasional, penegakan hukum laut berkontribusi pada ketahanan hukum dan keamanan, serta menjaga wibawa negara di hadapan aktor domestik dan internasional.

1) Fragmentasi kewenangan penyidikan. Data kualitatif menjelaskan bahwa meskipun dominan, efektivitasnya terhambat karena Bakamla tidak memiliki kewenangan penyidikan penuh. Hasil tangkapan harus diserahkan ke instansi lain, yang sering kali memperpanjang proses hukum atau bahkan membuat pelanggar lolos karena penolakan pelimpahan berkas.
2) Kepastian hukum. TNI AL menekankan perlunya status kewenangan penyidik dimasukkan ke dalam batang tubuh undang-undang, bukan sekadar bagian penjelasan, untuk menjamin kepastian hukum.
3) Peningkatan validitas. Angka koefisien yang tinggi divalidasi oleh realitas bahwa tanpa ketegasan hukum (yustisial), efek deteren tidak akan tercapai.

c. Operasional (X5) dan ancaman kebocoran informasi. Data kualitatif mengungkap faktor eksternal yang tidak muncul dalam kuesioner awal.

1) Hasil SEM-PLS: Koordinasi operasional berpengaruh signifikan terhadap keamanan laut (0,18).
2) Temuan kualitatif mengungkap faktor risiko yang tidak tertangkap dalam SEM-PLS, yaitu seringnya terjadi kebocoran rencana operasi dan pergerakan kapal pemerintah kepada oknum pelanggar. Terungkap bahwa tingginya tingkat pelanggaran sering kali disebabkan oleh rencana operasi dan pergerakan kapal pemerintah yang bocor kepada para oknum.
3) Hotspot pelanggaran. Polairud mengidentifikasi adanya 10 titik rawan (*hotspot*) di Kepulauan Riau yang menjadi jalur utama penyelundupan narkoba dan barang ilegal lainnya melalui "pelabuhan tikus".
4) Temuan ini memperkuat validitas bahwa koordinasi bukan sekadar pertemuan rutin, melainkan integritas informasi yang valid dan kredibel melalui sistem seperti *Indonesia Maritime Information Centre* (IMIC).

d. Tema sarana, prasarana, dan logistik (X6). Kuantitatif menunjukkan variabel ini memiliki skor paling rendah dan pengaruh paling lemah (0,14), yang divalidasi oleh temuan kualitatif yang memprihatinkan. Pendekatan *capability based defense* menilai keamanan berdasarkan kecukupan kapabilitas nyata, bukan sekadar niat atau doktrin (Hodický, 2020). Dukungan logistik dan alutsista menjadi faktor penentu keberlanjutan operasi keamanan laut. Dalam sistem ketahanan nasional, domain ini memperkuat ketahanan sumber daya dan pertahanan, karena tanpa logistik yang memadai, pengamanan laut tidak dapat berlangsung secara kontinu (Li, 2024).

1) Hasil SEM-PLS: Variabel ini memiliki pengaruh paling rendah (0,14) dan skor mean yang rendah (2,91), yang mengindikasikan kelemahan signifikan.
2) Data kualitatif memberikan bukti konkret atas angka rendah tersebut. Temuan lapangan mengungkap kondisi kritis dimana dari 24 radar IMSS, 23 unit rusak dan hanya 1 yang berfungsi. Armada kapal yang sudah tua sangat membatasi mobilitas.
3) Peningkatan Validitas. Rendahnya pengaruh variabel ini dalam model kuantitatif bukan karena tidak penting, tetapi karena kapasitas material negara saat ini sangat terbatas, sehingga tidak mampu mendukung operasi secara kontinu.
4) Keterbatasan dukungan logistik. Operasi sering terhenti karena pembatasan BBM. Bakamla bahkan melaporkan bahwa operasi pengintaian udara maritim hanya terdukung 2 jam saja dalam satu tahun. Hal ini memaksa instansi menggunakan strategi *filling the gap* (mengisi kekosongan) secara bergantian antarinstansi.

5. Pengembangan SDM dan partisipasi masyarakat (X7). Hasil SEM-PLS dimana partisipasi masyarakat (X7) berpengaruh positif (0,16) dalam mendukung konsep ketahanan nasional berbasis rakyat semesta sebagai sistem peringatan dini. Konsep *human security* memandang masyarakat sebagai subjek sekaligus objek keamanan (Calvão, 2021). Sementara itu,

doktrin Sistem Pertahanan dan Keamanan Rakyat Semesta (Sishankamrata) menempatkan masyarakat sebagai komponen pendukung pertahanan negara (Al Husein, 2023). Partisipasi masyarakat pesisir memperkuat ketahanan sosial dan budaya, meningkatkan legitimasi operasi Kamla, serta menutup celah informasi yang tidak dapat dijangkau aparat negara.

1) Temuan Kualitatif menyatakan bahwa masyarakat pesisir dan nelayan dipandang sebagai "mata dan telinga" bagi kapal pemerintah dalam memberikan informasi awal (*early warning system*).
2) Peningkatan Validitas. Hal ini memvalidasi bahwa keterbatasan sensor radar yang rusak dapat ditutupi oleh informasi manusia (*human intelligence*) dari masyarakat pesisir.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa.

Koordinasi antar stakeholder yang tergabung dalam FKKPH terbukti meningkatkan efektivitas operasi Kamla. Hal ini mendukung pendekatan *whole of government* dan *whole of society* dalam konsep ketahanan nasional, di mana sinergi antar lembaga menjadi kunci menghadapi ancaman multidimensi di laut.

Dukungan alutsista, logistik, serta kualitas SDM menjadi faktor penentu keberhasilan operasi. Keterbatasan kapal dan BBM terbukti berpotensi menurunkan intensitas operasi, sehingga berdampak pada masih tingginya pelanggaran Kamla di wilayah strategis seperti Selat Malaka.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Regulasi yang kuat dan jelas, khususnya pembentukan dan penguatan FKKPH, merupakan fondasi utama dalam tata kelola keamanan laut nasional. Temuan ini sejalan dengan teori keamanan maritim yang menekankan pentingnya *governance* dan *legal framework* dalam menjaga *maritime domain awareness.*
2. Koordinasi antar stakeholder yang tergabung dalam FKKPH terbukti meningkatkan efektivitas operasi Kamla. Hal ini mendukung pendekatan *whole of government* dan *whole of society* dalam konsep ketahanan nasional, dimana sinergi antar lembaga menjadi kunci menghadapi ancaman multidimensi di laut.
3. Dukungan alutsista, logistik, serta kualitas SDM menjadi faktor penentu keberhasilan operasi. Keterbatasan kapal dan BBM terbukti berpotensi menurunkan intensitas operasi, sehingga berdampak pada masih tingginya pelanggaran Kamla di wilayah strategis.
4. Pelibatan masyarakat pesisir memberikan kontribusi positif sebagai *early warning system*, sekaligus memperkuat dimensi sosial budaya dalam ketahanan nasional.

Rekomendasi Kebijakan:

1. Pemerintah perlu memperkuat regulasi turunan FKKPH agar tidak terjadi tumpang tindih kewenangan antar stakeholder laut.
2. Diperlukan peningkatan kapasitas organisasi FKKPH melalui penambahan keanggotaan, penguatan komando dan kendali, serta sistem koordinasi terpadu.
3. Negara perlu meningkatkan jumlah dan kualitas alutsista serta menjamin keberlanjutan dukungan logistik, khususnya BBM operasi laut.
4. Dibentuk lembaga pendidikan dan pelatihan khusus keamanan laut untuk mendukung profesionalisme SDM Kamla.
5. Pelibatan masyarakat pesisir perlu dilembagakan secara sistematis sebagai bagian dari strategi ketahanan nasional berbasis maritim.
6. Penguatan Regulasi: Mendorong percepatan RUU Keamanan Laut untuk menghapus tumpang tindih kewenangan dan memberikan mandat penyidikan yang jelas.
7. Modernisasi Teknologi fokus pada perbaikan sistem radar (IMSS) dan integrasi data melalui *Indonesia Maritime Information Centre* (IMIC) agar tidak terjadi perbedaan data antar instansi.
8. Kelembagaan mendorong transisi menuju sistem satu pintu (*one institution with multi function*) atau *Indonesia Coast Guard* di bawah kendali langsung Presiden.

9. SDM dan partisipasi untuk membentuk lembaga pendidikan khusus keamanan laut dan melembagakan partisipasi masyarakat pesisir sebagai *early warning system* untuk menutup celah informasi.

DAFTAR PUSTAKA

Al Husein, F. K., Nandita, A. K., Chrisanto, C., & Rachmawati, R. N. (2023). *Conceptual model measurement of Total People's Defense and Security System readiness based on land defense*. Jurnal Pertahanan: Media Informasi tentang Kajian dan Strategi Pertahanan yang Mengedepankan Identity, Nasionalism dan Integrity, Vol. 9 (2), 226–242. https://doi.org/10.33172/jp.v9i2.8712.

ANTARA News, (2025). Bea Cukai cegah penyelundupan narkoba 6,4 ton selama 2025, ANTARA News (27 Mei 2025). https://www.antaranews.com/berita/4860509/bea-cukai-cegah-penyelundupan-narkoba-64-ton-selama-2025.

ANTARA News. (2025). *Sepanjang 2025, 41 Kapal Pelaku Illegal Fishing Diamankan KKP di Perairan Kepri*, ANTARA News (6 Nov 2025). https://www.detik.com/sumut/hukum-dan-kriminal/d-8197450/sepanjang-2025-41-kapal-pelaku-illegal-fishing-diamankan-kkp-di-perairan-kepri.

Anwar, S. (2025). Membangun keamanan maritim Indonesia dalam analisa kepentingan, ancaman, dan kekuatan laut. Jurnal Pertahanan dan Bela Negara. Universitas Pertahanan. Vol. 6 (3). https://jurnal.idu.ac.id/index.php/JPBH/article/view/315/190.

Arif, W., & Yanto, A. (2025). *Konsep makna keamanan maritim. Jurnal Maritim Indonesia*. TNI AL, Vol. 10 (3). https://doi.org/10.52307/jmi.v10i3.125.

Bateman, S., & Bergin, A. (2011). Maritime security. *Contemporary Southeast Asia, 31*(1), 63–87. https://doi.org/10.1355/CS31-1D.

Bueger, C. (2015). What is maritime security? *Marine Policy, 53*, 159–164. https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.005.

Calvão, F., et al. (2021). *Extractive industries and human security: An overview. The Extractive Industries and Society, Vol. 8* (4), Article 101007. https://doi.org/10.1016/j.exis.2021.101007.

Detik, (2025). TNI AL Tangkap Kapal Bawa 1,9 Ton Narkoba di Perairan Kepri, Ada Sabu dan Kokain (16 Mei 2025), *detik.com*. https://www.detik.com/sumut/hukum-dan-kriminal/d-7917103/tni-al-tangkap-kapal-bawa-1-9-ton-narkoba-di-perairan-kepri-ada-sabu-dan-kokain.

Germond, B. (2015). The geopolitical dimension of maritime security. *Marine Policy, 54*, 137–142. https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.013.

Hodický, J., et al. (2020). *Computer assisted wargame for military capability-based planning*. Entropy, Vol. 22 (8), 861. https://doi.org/10.3390/e22080861.

Ilyansyah. (2024). Penerapan Sea Power Alfred Thayer Mahan dalam menghadapi ancaman laut yurisdiksi Indonesia. Nusantara: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial, 11(10), 3960-3974. https://doi.org/10.31604/jips.v11i10.2024.3960-3974.

Klein, N. (2011). *Maritime security and the law of the sea*. Oxford: Oxford University Press.

Kurniawan, R., et al. (2023). *Marine crime in Indonesia: A spatio-temporal assessment of emerging trends and hotspots.* International Journal of Remote Sensing and Earth Sciences. https://doi.org/10.30536/ijreses.v21i2.7089.

Kraska, J. (2011). *Maritime power and the law of the sea*. Oxford: Oxford University Press.

Kwartama, A., & Ndori, A. (2025). *Pengaruh perang dagang global pada jaringan transportasi laut dan logistik dalam perdagangan internasional*. (Jurnal Marine Inside, Vol. 7 (1), 114–123). https://doi.org/10.62391/ejmi.v7i1.114.

Li, K. X., Wang, H., Yang, Y., & Li, M. (2024). *Resilience in maritime logistics: Theoretical framework, research methodology, and indicator system. Ocean & Coastal Management*, 259. https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2024.107465.

Lindqvist, R., et al. (2024). *The deterrence effect of criminal sanctions against environmental crime in Finland: an application of the rational choice model of crime. European Journal of Law and Economics*, Vol. 58 (2), 175–200. https://doi.org/10.1007/s10657-024-09818-8.

Perkovič, M., et al. (2024). *Maritime security and risk assessments.* Journal of Marine Science and Engineering, Vol. 12 (6), 988. https://doi.org/10.3390/jmse12060988.

Prabawaningtyas, S. (2014). Maritime Security and The Law of the Sea. Global South Review, 1(2). Universitas Gadjah Mada, Vol. 1 (2). https://doi.org/10.22146/globalsouth.28840.Setiawan, A., et al. (2025). *Penelitian metode campuran (mixed method).* Arus Jurnal Sosial dan Humaniora, Vol. 5 (2), 1484–1491. https://doi.org/10.57250/ajsh.v5i2.1263.

Smith, C., & Edmunds, T. (2017). *Beyond seablindness: A new agenda for maritime security studies. International Affairs, 93*(6), 1293-1311.

Soebijanto, S. (2016). Kekuatan maritim sebagai salah satu pilihan pembangunan ketahanan nasional bangsa. Jurnal Ketahanan Nasional. UGM, Vol. 9 (2). https://doi.org/10.22146/jkn.22150.

Soemarmi, A., et al. (2019). *Konsep negara kepulauan dalam upaya perlindungan wilayah pengelolaan perikanan Indonesia.* Masalah-Masalah Hukum, Vol. 48 (3), 241–248. https://doi.org/10.14710/mmh.48.3.2019.241-248.

Sondakh, J. D. N., et al. (2025). *Strengthening maritime security governance in Indonesia: A policy transformation of Bakamla toward a sea and coast guard model.* Social Science and Humanities Journal, Vol. 9 (11), 9469–9475. https://doi.org/10.18535/sshj.v9i11.2112.

Stępień, B. (2025). *Law enforcement in autonomous shipping: Rethinking jurisdictional challenges under UNCLOS. International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 74 (Suppl. S1), 47–62. https://doi.org/10.1017/S0020589325101103.

Syam, F., Rosmalinda, & Ekawati, D. (2022). *Pandangan UNCLOS 1982 terhadap kepentingan militer di ALKI.* Neoclassical Legal Review: Journal of Law and Contemporary Issues, 1(1), 34–55. https://doi.org/10.32734/nlr.v1i1.9599.

Till, G. (2018). *Seapower: A guide for the twenty-first century* (4th ed.). London: Routledge.

Tjahyadi, I. et al., (2024). *Buku Ajar Metodologi Penelitian (Teori dan Praktik).* Repository UPM, CV Saba Jaya Publisher, Karawang.