

# SINERGITAS STAKEHOLDER KEAMANAN DI PERAIRAN PULAU NIPA, BATAM, KEPULAUAN RIAU DALAM PERSPEKTIF KEAMANAN MARITIM

## SECURITY STAKEHOLDER SINERGITY IN NIPA ISLAND, BATAM, RIAU ISLANDS IN MARITIME SECURITY PERSPECTIVE

Supriyadi<sup>1</sup>, M. Adnan Madjid <sup>2</sup>, Purwanto<sup>3</sup>

Universitas Pertahanan  
([supriyadimarinescience@gmail.com](mailto:supriyadimarinescience@gmail.com))

**Abstrak** - Pulau Nipa merupakan pulau yang sangat strategis dan menjadi titik pangkal dalam penentuan batas luas wilayah laut Indonesia. Pulau Nipa sebagai basis pertahanan dan keamanan Bangsa Indonesia karena berada di wilayah perbatasan. Oleh sebab itu perlu dijaga eksistensinya dengan melakukan berbagai pengembangan ekonomi, keamanan maupun pertahanan. Perairan Pulau Nipa yang berbatasan langsung dengan Negara Singapura dan Malaysia tentu saja menimbulkan berbagai ancaman keamanan maritim. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk menganalisis sinergitas *stakeholder*, pengembangan ekonomi dan juga faktor sinergitas *stakeholder* yang ada di perairan Pulau Nipa. Guna mencapai tujuan tersebut, maka penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode kualitatif dengan desain penelitian *grounded theory* melalui pengambilan data wawancara dan data sekunder. Metode analisis menggunakan *constant comparative method*. Metode ini membandingkan dengan hasil jawaban beberapa instansi untuk menentukan satu jawaban menyeluruh. Sinergitas diperairan Pulau Nipa sangat penting dilakukan karena kegiatan disana berhubungan dengan keamanan maritim dalam hal *marine environment*, *human security*, *national security* dan *blue economy*. Pengembangan ekonomi yang dilakukan Indonesia untuk menjaga eksistensi pulau terluar dalam hal mempertahankan kedaulatan negara adalah dengan cara pengembangan ekonomi dalam bentuk *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA). Pengembangan dipulau membentuk kawasan bunker dan penyulingan air bersih di wilayah Pulau Nipa. Faktor sinergitas didasarkan pada level sinergitas meliputi sinergitas ditingkat organisasi yang dipengaruhi oleh pertemuan rutin, sarana prasarana, peningkatan SDM dan ego sektoral. Faktor di level kebijakan yaitu harus adanya kebijakan yang mampu mensinergikan *stakeholder* yang ada di perairan Pulau Nipa. Faktor di level operasional adalah adanya pertukaran informasi dan juga adanya patroli terkoordinasi antar *stakeholder*. Rekomendasi adanya payung hukum sinergitas dan meninjau kembali pengembangan NTAA.

**Kata Kunci** : *Stakeholder*, Sinergitas, Keamanan Maritim, dan Pulau Nipa

**Abstract** - *Nipa Island is a very strategic island and becomes a starting point in term of determination of boundaries of Indonesia's waters. It, since it is in the border area, appears as the defense and security base of Indonesia. The waters of Nipa Island, which border Singapore and Malaysia, may pose various maritime security issues. It, therefore, is necessary to keep the existence of its by improving economic, security and defense sector. This research was to analyze synergy of Stakeholder, economic development and factors of Stakeholder synergy in this area. The research method used is "qualitative" research based on Grounded theory through interviewing and secondary data. The method of analysis uses Constant Comparative Method which compares answers of several agencies in order to determine the comprehensive one. A synergy in water of Nipa island is inevitably required*

---

<sup>1</sup> Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan.

<sup>2</sup> Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan.

<sup>3</sup> Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan.

as the activities, there, are related to maritime security in terms of marine environment, security of human and nation and blue economy. Economic development undertaken by Indonesia to keep the existence of the outer island in terms of maintaining national sovereignty was by economic improvement in the form of the Nipa Transit Anchorage Area (NTAA). Development in tise island forms a bunker area and clean water distillation in that region. Firstly, the factor of synergy is based on the level of that including organizational synergy influenced by routine meetings, infrastructure, human resource development and sectoral egos. The factor in the level of policy,secondly, is there must be a policy capable of synergizing stakeholders in the waters of Nipa Island.The factor in the operational level, moreover, is the exchange of information and also the presence of coordinated patrols among stakeholders. It is recommended to present a legal protection for a synergy and a review of the development of NTAA.

**Keywords:** Stakeholder, Synergy, Maritime Security and Nipa Island

## Pendahuluan

**N**egara kepulauan (*archipelagic state*) terbesar di dunia adalah Indonesia. Indonesia terletak diposisi silang dunia yaitu terletak diantara samudera pasifik dan samudera Hindia dan diantara benua Australia dan benua Asia. Pengakuan Indonesia sebagai negara kepulauan didapatkan dari hasil deklarasi Djuanda 1957 sampai dengan pembentukan UNCLOS 1982. Indonesia memiliki lebih dari 17.000 pulau dengan ukuran yang bervariasi dari pulau dengan ukuran yang besar, sedang sampai kecil. Hal inilah yang menjadikan Indonesia sebagai negara dengan garis pantai terpanjang kedua di dunia setelah Kanada. Indonesia yang sudah meratifikasi hukum Internasional maka wajib dalam menjamin keamanan

wilayah laut khususnya wilayah alur pelayaran. Apabila kewajiban ini diabaikan dan kapal-kapal niaga pengguna perairan Indonesia terancam keamanannya maka hal ini yang menjadi dasar bagi Bangsa Indonesia dalam meningkatkan Angkatan Lautnya. Hal ini

merupakan kewajiban Bangsa Indonesia dalam menjaga keamanan diwilayah perairannya<sup>4</sup>.

Konsep yang sudah digagas oleh Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki kekuatan yang bersifat faktual dan yuridis dimata negara-negara yang ada di dunia. Negara kepulauan Bangsa Indonesia sudah diakui dalam konvensi hukum laut PBB (UNCLOS) 1982. Pada peraturan tersebut sudah sangat jelas bahwa setiap negara yang memiliki pantai mengatur kewenangan terhadap pantai yang dimilikinya. Konvensi tersebut pada dasarnya juga mengatur penarikan garis batas wilayah maritim ketika terjadinya sengketa antar negara tetangga. Permasalahan itu juga meliputi tumpang tindih kewenangan antar negara tetangga baik yang berdampingan maupun yang berhadapan. Indonesia yang mempunyai ribuan pulau kecil dan terluar tentu saja bukan hal mudah dalam penjagaan pulau-pulau tersebut. Kasus hilangnya hak atas kepemilikan pulau sipadan dan ligitan yang jatuh ketangan Malaysia pada tahun 2002 berdasarkan keputusan Mahkamah Internasional merupakan salah satu dampak dari

---

<sup>4</sup> Witjaksono, *Reborn Maritim Indonesia*, (Jakarta: PT Adhi Kreasi Pratama Komunikasi, 2017).

kurang efektifnya pengawasan terhadap pulau-pulau kecil yang ada di Indonesia<sup>5</sup>.

Pulau-pulau yang berbatasan dengan negara lain mempunyai nilai strategis secara geopolitik, geoekonomi, geografi maupun geokultural. Dari sisi geoekonomi dapat kita sadari bahwa wilayah pulau terluar mempunyai potensi sumber daya ekonomi yang sangat besar seperti perikanan tangkap, terumbu karang, lamun, mangrove dan berbagai sumberdaya yang lainnya. Secara geopolitik ekistensi suatu negara sangat bernilai strategis. Hal ini dikarenakan pulau terluar berfungsi untuk mengukuhkan ekistensi wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Pulau terluar digunakan sebagai acuan awal dalam menentukan batas maritim suatu negara. Oleh sebab itu sangat penting secara politik dalam menjaga pulau-pulau terluar untuk menjaga batas maritim Indonesia. Menjaga marwah pulau terluar juga mempunyai nilai geografis<sup>6</sup>.

Pulau Indonesia yang hampir tujuh belas ribu lebih tentu saja membutuhkan kontrol yang lebih giat lagi. Tanpa adanya

pengawasan pulau-pulau tersebut akan dimanfaatkan oleh negara lain dan akan dijadikan klaim kepemilikan pulau di hukum internasional. Faktor keempat adalah hilangnya suatu pulau secara sosial dan ekonomi. Hal ini pada umumnya disebabkan oleh adanya praktik ekonomi masyarakat di pulau tersebut. Kemudian kegiatan ini diikuti dengan interaksi sosial dan perkawinan dari satu generasi ke generasi lain. Hal ini dapat menyebabkan perubahan struktur ekonomi dan struktur populasi di wilayah tersebut<sup>7</sup>.

Indonesia yang mempunyai banyak pulau kecil pada dasarnya jika di kendalikan dengan pengawasan yang baik maka akan memberikan pengawasan terhadap penyelundupan dan pencurian terhadap sumberdaya laut Indonesia. Pulau-pulau kecil yang dapat dikelola dengan baik akan mampu memberikan dampak positif terhadap perkembangan ekonomi masyarakat yang ada di pulau-pulau terluar. Selain itu pengembangan ekonomi yang baik juga akan memberikan pengawasan yang lebih ekstra terhadap

---

<sup>5</sup> Erwin, "Urgensi Perlindungan Pulau-Pulau Terluar dalam kaitan integritas Teritorial Indonesia" *Pranata Hukum*, Vol.6, No.2, 2011.

<sup>6</sup> Muhamad Karim, Eksistensi Pulau-Pulau Kecil di Kawasan Perbatasan Negara, (Kajian

Pembangunan Kelautan dan Peradaban Maritim, 2009).

<sup>7</sup> Bernard Kent Sondakh, "Peran TNI AL Dalam Pengamanan dan Pemberdayaan Pulau Terluar RI", *Jurnal Hukum dan Pembangunan*, Vol. 33, No. 1, 2003.

segal potensi sumber daya yang ada diwilayah tersebut<sup>8</sup>.

Pengamanan pulau-pulau kecil terluar dapat dilakukan dengan beberapa cara. Tahapan yang perlu untuk dilakukan yaitu pertama, memberikan pengertian maupun pemahaman kepada Stakeholder dan masyarakat tentang pentingnya peran pulau-pulau terluar bagi ketahanan nasional terhadap masyarakat. Kedua adalah dengan membangun pos-pos keamanan di wilayah perbatasan serta berpatroli untuk menjaga keamanan di perairan pulau-pulau terluar Indonesia. Ketiga adalah peningkatan sumberdaya manusia untuk lembaga yang bertugas di wilayah perbatasan antar negara. Hal ini didasarkan pada prioritas yang harus di laksanakan mengingat ancaman yang terjadi di perbatasan menyangkut kedaulatan suatu negara. Peningkatan kualitas sumberdaya tersebut dapat dilakukan dengan berbagai pelatihan maupun pendidikan dalam instansi tersebut. Selanjutnya adalah pentingnya

melakukan pemenuhan terhadap kebutuhan sarana dan prasarana dalam penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi keamanan dan pertahanan dalam menjaga kedaulatan dan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia<sup>9</sup>. Pada saat ini ada beberapa pulau yang memerlukan perhatian khusus yaitu pulau rondo, pulau sekabung pulau nipa, pulau berhala, pulau miangas, pulau marapit, pulau bross, pulau fanildo, pulau marore, pulau batik dan pulau dana. Pulau nipa tentu saja menjadi pulau yang terancam lepas dari NKRI jika tidak dilakukan penanganan yang tepat<sup>10</sup>.

Pulau Nipa merupakan pulau yang sangat strategis dan sangat penting di Selat Singapura karena terjadinya lalu lintas yang sangat padat di wilayah tersebut (Armandos et al., 2017). NTAA (Nipa Transit Anchorage Area) yang berada di Pulau Nipa mempunyai koordinat wilayah yang ditunjukkan oleh PT. Batam Mitra Suplindo (BMS). Ada 6 poin yang membatasi wilayah yang dikelola oleh BMS. Poin pertama berada pada

---

<sup>8</sup> Samugyo Ibnu Redjo & Hasim As'ari, "Pengelolaan Pemerintah Dalam Pengaturan Pulau-Pulau Kecil Terluar" , *Jurnal Agregasi*, Vol. 5, No. 2, 2017.

<sup>9</sup> Jiko Siko Oping, "Efektifitas Pengamanan Terhadap Pulau Pulau Terluar Indoensia sebagai upaya mengatasi Konflik di Wilayah

Perbatasan Indonesia" *Lex Privatum*, Vol.6, No. 6, 2018.

<sup>10</sup> Ayub Torry S. Kusumo, "Optimalisasi Pengelolaan dan Pemberdayaan PulauPulau Terluar dalam Rangka Mempertahankan Keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia" *Jurnal Dinamika Hukum*, Vol. 10, No. 3, 2010.

koordinat 1° 09" 5' lintang utara dan 103° 35" 3' bujur timur, poin kedua berada apa koordinat 1° 09" 1' lintang utara dan 103° 38" 6' bujur timur, poin ketiga berada di 01° 05" 5' lintang utara dan 103° 40" 8' bujur timur, poin keempat berada di 01° 04" 9' dan 103° 39" 6' bujur timur, poin ke lima berada di 01° 04" 5' lintang utara dan 103° 38" 9' bujur timur, poin ke enam berada di 01° 07" 3' lintang utara dan 103° 34" 2' bujur timur, dan poin terakhir berada di 01° 08" 0' lintang utara dan 103° 34" 6' bujur timur. Wilayah ini merupakan wilayah yang penting dalam transfer barang dari kapal satu ke yang lain<sup>11</sup>.

Kegiatan di wilayah labu jangkar transit anchorage area di wilayah Pulau Nipa sesuai diamanatkan pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP 1121 tahun 2012 tentang pemberian Izin kepada penyelenggara pelabuhan sambu bekerjasama dengan PT Asinusa Putra Sekawan untuk melaksanakan kegiatan labuh jangkar dan alih muat barang. Kegiatan yang diijinkan di wilayah labu jangkar adalah alih muat (ship to ship) pencucian kapal (tank cleaning) pencampuran bahan (blending),

pengisian minyak atau air bersih (bunker) dan berlabuh jangkar untuk menunggu perintah supply logistik (laid up chander). Berdasarkan Purwanto (2016) menyebutkan bahwa di perairan Pulau Nipa menjadi kawasan transit anchorage sebelum bersandar di pelabuhan Singapura. Pada saat transit ada beberapa kegiatan meliputi *ship in need of assistance, ship repair taking ship stores & services, cargo transfer, tank cleaning, underwater operation, preparation to enter port, laying up the ship* dan sebagainya. Kondisi seperti inilah yang menyebabkan kondisi perairan Pulau Nipa sangat rawan terhadap tindak kejahatan dilautan seperti perdagangan manusia, imigran gelap, perompakan, terorisme dan berbagai kejahatan lainnya<sup>12</sup>.

Berdasarkan latar belakang yang sudah disampaikan sangat penting untuk menjaga sinergitas dalam mendukung pertahanan, keamanan maupun dalam aspek ekonomi. Wilayah NTAA merupakan wilayah yang sangat strategis dan juga sangat sibuk dengan kegiatan ekonomi di wilayah laut. Oleh sebab itu

---

<sup>11</sup> PT. Batam Mitra Suplindo, "Coordinate of Transit Anchorage Area", dalam <http://bmsuplindo.com/who-we-are/nipa-transit-and-anchorage-area-ntaa>, diakses pada 23 Juni 2019.

<sup>12</sup> Donny Armandos, Yusnaldi, & Purwanto, 2017. "Implementasi Kebijakan Pertahanan Laut dalam Mendukung Keamanan Maritim di Pulau Nipa" Jurnal Keamanan Maritim Vol3, 2017.

pentingnya peningkatan pengawasan oleh TNI AL ataupun lembaga terkait. Pulau Nipa yang merupakan pulau terdepan yang berbatasan dengan negara tetangga tentu memiliki sentimen nasional terhadap negara yang berada didepannya. Hal ini disebabkan wilayah pulau terluar dan berbagai kegiatannya akan menunjukkan bagaimana suatu negara tersebut berkembang. Ketika negara lain melihat wilayah perbatasan negara begitu maju tentu saja akan memberikan efek *deterrence* terhadap negara negara lain.

Diwilayah NTAA yang kegiatannya sangat kompleks mempengaruhi aspek keamanan maritim dalam hal pengembangan ekonomi, lingkungan maritim, keamanan nasional dan keamanan manusia. Berdasarkan latar belakang yang sudah dibuat maka kami tertarik mengambil judul penelitian “*Sinergitas Stakeholder Keamanan Di Perairan Pulau Nipa, Batam, Kepulauan Riau dalam Perspektif Keamanan Maritim*”

Oleh sebab itu penelitian ini bertujuan untuk menganalisis *Sinergitas Stakeholder* keamanan maritim di perairan Pulau Nipa, pengembangan

ekonomi dan faktor faktor yang mempengaruhi *Sinergitas* keamanan maritim yang ada di Perairan Pulau Nipa.

### **Metode Penelitian**

Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan metode kualitatif dengan menggunakan desain penelitian *grounded theory*. Menurut Budiasih, (2014) *grounded theory* merupakan sebuah pendekatan penelitian yang menggunakan satu kumpulan prosedur sistematis untuk mengembangkan *grounded theory*. Tujuan dari *grounded theory* adalah untuk memperluas penjelasan tentang fenomena yang ada kemudian mengidentifikasi elemen kunci yang selanjutnya dilakukan kategorisasi dari elemen elemen kunci tersebut melalui konteks dan proses percobaan. Penelitian *grounded theory* melibatkan pengujian yang dilakukan secara teliti dan seksama kepada pengalaman manusia yang digunakan sebagai subyek penelitian<sup>13</sup>. Pada penelitian *grounded theory* ini pengumpulan data dilakukan dengan cara observasi di lapangan dan juga dengan melakukan interview mendalam (*in-depth interview*) dalam

---

<sup>13</sup> I Gusti A. N. Budiasih, “Metode Grounded Theory dalam riset kualitatif” *Jurnal Ilmu Administrasi dan Bisnis*, Vol. 9, No. 1, 2014.

bentuk wawancara. Interview mendalam ini untuk mencari sesuatu yang mendalam terhadap obyek penelitian untuk mendapatkan pengetahuan yang utuh dari apa yang akan diteliti.

Penelitian ini dilaksanakan pada *stakeholder* yang berperan dalam kegiatan di wilayah perairan Pulau Nipa utamanya di wilayah NTAA (*Nipa Transit Anchorage Area*). Penelitian dilaksanakan pada bulan Juni 2019 sampai Oktober 2019. Sumber data dari penelitian ini adalah terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer berupa data hasil wawancara dengan berbagai *stakeholder* yang menjadi fokus kajian pada penelitian ini. *Stakeholder* tersebut akan memberikan pandangan dan data data mengenai sinergitas yang ada di wilayah perairan Pulau Nipa khususnya di wilayah NTAA dan sinergitas keamanan sampai saat ini di wilayah NTAA (*Nipa Transit Anchorage Area*). Data sekunder berasal dari data terkait perkembangan ekonomi maupun berbagai ancaman yang ada di wilayah NTAA sekaligus potensi sumberdaya yang ada di wilayah tersebut.

Subyek penelitian yang diambil merupakan lembaga atau masyarakat yang berperan aktif dalam mengawal marwah dan keamanan yang berada di perairan Pulau Nipa meliputi 1).

Kementerian pertahanan, 2). Kabakamla RI, 3). ASOPS KASAL, 4). Komando Armada 1, 5). Guskamla Koarmada I, 6). Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau, 7). Lanal Batam, 8). Pemkot/Walikota Batam, 9). KPU Bea Cukai Tipe B Batam, 10). Kantor Imigrasi Kelas 1 Khusus Batam, 11). Dit Polairud Polda Kepri (Direktorat Polisi Air dan Udara Polda Kepri), 12). Kantor KSOP Khusus Tanjung Balai Karimun, 13). Kantor Kamla Zona Maritim Barat BAKAMLA, 14). PT Maxsteer Dyrnusa Perdana, 15). PT. Asinusa Putra Sekawan, 16). Ilmuwan Universitas Pertahanan, 17). Masyarakat 18). Pesisir pulau terung, 19). Masyarakat Pulau Sambu dan 20). Masyarakat Pulau Pecong adapun diskusi juga dilakukan dengan atase pertahanan laut Indonesia-Singapura dan Atase Perhubungan Laut Indonesia-Singapura.

Pengumpulan data terdiri dari dua jenis yaitu melalui wawancara dan pengambilan data di beberapa lembaga terkait dengan beberapa sumberdaya maupun kegiatan yang ada di wilayah perairan Pulau Nipa utamanya di *Nipa Transit Anchorage Area* dan juga potensi ancaman maupun sinergitas keamanan yang ada di perairan tersebut. Model analisis data yang saya gunakan adalah berasal dari metode perbandingan tetap

(*constant comparative method*) seperti yang dikemukakan oleh Glaser & Strauss dalam buku mereka *The Discovery of Grounded Research*<sup>14</sup>. Metode ini secara tetap membandingkan kategori dengan kategori lainnya. Secara umum proses analisis datanya mencakup reduksi data, kategorisasi data sintesisasi, dan diakhiri dengan menyusun hipotesis kerja. Menurut Moleong (2016) Teknik keabsahan data terdiri dari empat kriteria yaitu kredibilitas, kepastian, kebergantungan, dan kepastian<sup>15</sup>.

## **Hasil dan Pembahasan**

### **Sinergitas Stakeholder Keamanan Maritim di Perairan Pulau Nipa**

Menurut Marsetio (2014) Keamanan maritim di Indonesia adalah barometer bagi keamanan maritim yang ada di wilayah wilayah maritim Asia Tenggara. Berdasarkan hasil wawancara TNI-AL yang ada di perairan Pulau Nipa, ancaman-ancaman potensial yang ada di perairan Pulau Nipa adalah sangat berpotensi terjadinya konflik dan pelanggaran wilayah, mengingat adanya reklamasi besar-besaran di Singapura yang mengakibatkan perluasan batas

wilayah laut Singapura sehingga dapat mempersempit wilayah laut yang dimiliki oleh Bangsa Indonesia. ancaman potensial lainnya adalah adanya kekuatan asing/patroli negara tetangga di perairan Indonesia dengan alasan *sea lines of communication* (SLOC) serta dengan alasan untuk pengamanan teroris<sup>16</sup>. Ancaman ancaman faktual yang mungkin saja terjadi di perairan Pulau Nipa adalah kelompok teroris yang memungkinkan masuk ke Indonesia melalui perairan Pulau Nipa. Gangguan keamanan laut tindak pidana pelanggaran hukum laut meliputi : pembajakan/perompak, penyelundupan, perusakan dan pencemaran lingkungan laut, imigran gelap, kecelakaan di laut, dan masuknya narkoba dan narkotika. Berikut ini adalah peta kerawanan yang ada perairan Pulau Nipa.

Kegiatan di wilayah Nipa Transit Anchorage Area sangat berkaitan antara instansi yang satu dengan instansi lainnya. Hal ini dikarenakan kegiatan di wilayah NTAA sangat kompleks utamanya kegiatan *ship to ship* yang mana tentu saja sangat berkaitan sekali

---

<sup>14</sup> Barney G. Glaser, dan Anselm L. Strauss, *The discovery of grounded theory: strategies for qualitative research* (paperback printing. ed. 4) (New Brunswick : Aldine, 2009).

<sup>15</sup> Lexy J. Moleong, *Metode Penelitian Kualitatif (edisi revisi)*, (Bandung: PT. Remaja Rosda Karya, 2016).

<sup>16</sup> Marsetio, *Indonesian Sea Power*, (Bogor:Universitas Pertahanan, 2014).

antara Polairud, TNI-AL, Bea Cukai, KSOP, dan *Stakeholder* keamanan maritim lainnya. Kegiatan NTAA. Kegiatan NTAA akan memberikan pendapatan negara sebagai dasar perhitungan penerimaan Negara bukan pajak PNBP yang tertuang dalam amanah peraturan pemerintah (PP. No. 11 Tahun 2015). Kegiatan diwilayah NTAA saat ini dilaksanakan oleh PT Asinunsa Sekawan dan PT. Maxsteer.

Berdasarkan grafik burgeur dari keamanan lingkungan kegiatan di perairan Pulau Nipa atau utamanya dikawasan *Nipa Transit Anchorage Area* sangat mempengaruhi kondisi lingkungan laut. Dengan banyaknya kapal yang lego jangkar dan juga terdapat kegiatan alih muatan kapal seperti minyak dan gas tentu saja akan berpotensi dapat menyebabkan keamanan lingkungan. Ancaman kedua dilingkungan laut adalah adanya kecelakaan kapal yang mana kita mengetahui banyak sekali kegiatan kapal kapal yang mana dapat menyebabkan adanya disorientasi atau salah menentukan alur pelayaran dan juga adanya kecelakaan kapal itu sendiri akibat adanya gangguan pada kapal kapal tersebut. Oleh sebab itu adanya PT Asinusa dan PT Maxsteer melakukan kegiatan pandu agar kapal dapat berlayar sesuai dengan koordinat dan jalur yang

sudah ditentukan. Selain itu KSOP juga bertugas dalam mengawasi keselamatan pelayaran yang ada diwilayah NTAA.

Pengamanan kedua yang didasarkan pada keamanan dari perompakan dan pembajakan pada matriks bagian blue economy adalah dengan adanya pos TNI-AL dan kapal patroli pol airud dalam menangani berbagai bentuk perompakan yang ada di perairan Pulau Nipa. Adanya Pos TNI-AL yang dekat dengan lokasi lego jangkar kapal atau NTAA memungkinkan kapal kapal untuk mudah berkoordinasi dengan instansi tersebut. Selain itu kapal pol airud juga secara aktif melakukan kegiatan pengamanan terhadap berbagai ancaman keamanan di wilayah nipa transit anchorage area. Kegiatan illegal fishing yang ada di perairan Pulau Nipa tergolong sangat sedikit sekali. Hal ini dikarenakan di perairan Pulau Nipa utamanya kawasan NTAA merupakan kawasan yang sibuk atau ramai dengan kegiatan kapal lego jangkar dan *ship to ship* sehingga kapal kapal untuk illegal fishing menurut para nelayan cenderung tidak ada. Secara umum menurunnya potensi perikanan disebabkan oleh adanya kegiatan lego jangkar tersebut karena banyak jaring yang nyangkut oleh sebab itu lembaga terkait harus

melakukan kegiatan wilayah konservasi untuk menjadi lokasi tertentu dalam menangkap ikan.

Pengamanan dalam keamanan manusia seperti perdagangan manusia dan ketahanan adalah dilakukannya dengan patroli koordinasi. Bentuk dari pengamanan ini adalah dilakukan oleh imigrasi dalam pengawasan adanya imigran gelap yang masuk ke Indonesia. Adanya Tim PORA merupakan salah satu bentuk adanya bentuk keamanan yang dilakukan oleh imigrasi dalam melakukan pengawasan imigran yang masuk Indonesia. Adanya kegiatan NTAA ini tentu saja terdapat kegiatan perpindahan personel untuk melakukan perbaikan kapal atau kegiatan lainnya. Oleh sebab itu penting adanya sinergitas antara beberapa lembaga untuk melakukan itu semua. Kegiatan Imigrasi sampai saat ini terbatas akan armada kapal oleh sebab itu adanya kerjasama dengan angkatan laut atau TNI-POLRI mampu menutupi kekurangan tersebut. Berikut ini adalah bukti kegiatan Tim Pengawasan Orang Asing (PORA) Di Laut Perairan Batam Kepri Oleh Imigrasi Klas 1 Khusus TPI

Batam Bekerjasama Dengan Ditpolairud Polda Kepri Dan Instansi Terkait Lainnya.

Pengamanan keamanan nasional dalam grafik cristian buerger adalah meliputi pengamanan akan perdagaan senjata, peran bukan negara yang mempunyai maksud tertentu dan adanya teroris yang akan masuk ke wilayah Indonesia. Menurut Sharp (1985) Keamanan nasional merupakan suatu kondisi dimana suatu negara terbebas dari berbagai bentuk ancaman atau serangan<sup>17</sup>. Pengamanan di Pulau Nipa yang dilakukan oleh TNI di Pos TNI-AL Pulau Nipa bertugas sebagai perpanjangan tangan mata dan telinga komandan lanal Lanal Batam yang saat ini dijabat oleh kolonel laut (P) Alan Dahlan untuk menjaga Pulau Nipa dan mengumpulkan data intelijen kapal perang asing, pesawat tempur asing, kapal domestik dan internasional yang melintas dan lego jangkar di perairan Pulau Nipa. Ancaman-ancaman faktual yang mungkin saja terjadi di perairan Pulau Nipa adalah kelompok teroris yang memungkinkan masuk ke Indonesia melalui perairan Pulau Nipa. Gangguan keamanan laut tindak pidana

---

<sup>17</sup> Gene Sharp, *National Security Through CivilianBased Defense*, (Nebraska: Association for Transarmament Studies, 1985).

pelanggaran hukum laut meliputi : pembajakan/perompak, penyelundupan, kerusakan dan pencemaran lingkungan laut, imigran gelap, kecelakaan di laut, dan masuknya narkoba dan narkotika. Oleh sebab itu TNI-POLRI dan berbagai instansi lain sangat diperlukan dalam menjaga keamanan maritim yang ada di perairan Pulau Nipa.

Berdasarkan peran sinergitas berbagai *stakeholder* yang ada di perairan Pulau Nipa dalam hal keamanan maritim yang meliputi *human security*, *national security*, *marine environment* dan *blue economy* maka dapat dikelompokkan peran *stakeholder* tersebut ke dalam *government actor* dan *non government actor*. Pada aspek keamanan maritim yang sudah disebutkan *stakeholder* yang menjadi unsur penting berasal dari *government actor* sedangkan untuk komponen *non-government actor* hanya sebagai unsur pendukung saja. *Government actor* (Pemerintah) meliputi Kemhan, Staff Operasi TNI-AL, Komando Armada I, Bakamla RI dan Zona Barat, Lantamal IV, Guskamla Koarmada I, Lanal Batam, KPU Bea Cukai Tipe B Batam, Kantor Imigrasi Kelas 1 Khusus Batam, KSOP Tanjung Balai Karimun, Ditpolairud Polda Kepri, Danposal Pulau Nipa, Pemprov Kepri, Pemkot Batam. *Non*

*Government actor* (Swasta) seperti PT. Asinusa Putra Sekawan PT Maxsteer Dyrynusa Perdana, dan *Government actor* (Masyarakat) adalah Masyarakat Pulau Terung

### **Strategi Pengembangan Ekonomi di Perairan Pulau Nipa**

Pengembangan perairan Pulau Nipa saat ini adalah untuk kegiatan lego jangkar dalam bentuk adanya wilayah *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA). Pengembangan wilayah lego jangkar ini untuk dapat meningkatkan perekonomian yang ada di sekitar perairan Pulau Nipa sebagai wilayah perbatasan yang berhadapan langsung dengan Negara Singapura. Sampai saat ini di wilayah NTAA dikembangkan oleh dua perusahaan yaitu PT Asinusa Putra Sekawan dan PT Maxsteer Dyrynusa yang dibawah naungan Pelindo. Pengembangan wilayah NTAA ini diharapkan mampu memberikan keuntungan bagi Indonesia karena kita mengetahui bahwa perairan Pulau Nipa merupakan perairan yang berbatasan langsung dengan Negara Singapura yang padat dengan kegiatan jasa maritimnya.

- a. Kondisi perekonomian di perairan Pulau Nipa

Sampai saat ini di perairan Pulau Nipa dikelola oleh dua perusahaan yaitu PT Asinusa Putra Sekawan dan PT Maxsteer Dyrynusa. Akan tetapi dalam pelaksanaan kegiatan *Nipa Transit Anchorage Area* tetap dilakukan oleh *Government actor*, *Non-government actor* (swasta) dan *Non-government actor* (masyarakat). *Government actor* meliputi Kegiatan pengamanan dalam bentuk pengawasan berbagai kegiatan di wilayah NTAA dilakukan oleh petugas CIQP. CIQP yang terdiri dari Bea Cukai (*Custom*), Imigrasi (*Immigration*), Karantina Pelabuhan (*Quarantine*), Penyelenggara NTAA dan adanya agent umum. Kegiatan NTAA juga didukung oleh pemerintah kota Batam maupun pemerintah provinsi sehingga dapat memberikan pendapatan bagi negara. *Non government actor* meliputi masyarakat sekitar perairan Pulau Nipa dan juga swasta.

Pihak swasta terdiri dari PT Asinusa putra sekawan yang memberikan jasa berupa kegiatan dan aktifitas kapal berlabuh jangkar (*anchorage area*) alih muat barang dari kapal ke kapal (*ship to ship transfer*) di perairan Pulau Nipa (*Selat Singapura*). Berdasarkan PT. Maxsteer

Dyrynusa (2019) adapun jenis usaha atau kegiatan pelayanan usaha yang diberikan PT. Maxsteer Dyrynusa Perdana adalah<sup>18</sup>:

- 1) Penyedia atau pelayanan sumber daya manusia untuk wilayah Nipah, Batam
  - 2) Penyedia atau pelayanan operasi sumber daya manusia
  - 3) Penyedia atau pelayanan kapal patroli
  - 4) Penyedia atau pelayanan peralatan kantor
  - 5) Penyedia atau pelayanan Vessel Traffic Information System VTIS Radar
  - 6) Penyedia atau pelayanan tower elektronik dan peralatan radio
  - 7) Penyedia atau pelayanan sistem generator
  - 8) Penyedia atau pelayanan pengisian bahan bakar minyak.
- b. Kondisi perekonomian di perairan Pulau Nipa

Potensi ekonomi yang ada di perairan Pulau Nipa sudah disebutkan di awal yaitu dalam bentuk pengembangan wilayah lego jangkar dan juga ada beberapa pengembangan lainnya kedepan seperti pengembangan

<sup>18</sup> PT. Maxsteer Dyrynusa, "PT. Maxsteer Dyrynusa", dalam <http://www.scsgrup.com/Our-Brands/PT->

[Maxsteer-Dyrynusa.html](http://www.scsgrup.com/Our-Brands/PT-), diakses pada 6 November 2019.

bunker minyak yang ada di pulau tersebut. Pulau Nipa merupakan salah satu pulau terluar yang merupakan kawasan strategis nasional tertentu serta terdapat titik dasar (*base point*) menurut PP No. 37 tahun 2008. Titik jenis batas yaitu Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), teritorial laut dan landas kontinen. Pulau Nipa memiliki dua titik dasar (*base point*) yaitu 190 dan 190A yang digunakan untuk mematok batas wilayah Negara Indonesia dengan Negara Singapura dan Negara Malaysia. Secara politis Negara Indonesia akan kehilangan sebagian dari wilayahnya apabila jika pulau tersebut hilang. Upaya mempertahankan eksistensi Pulau Nipa adalah dengan cara melakukan aktivitas yang secara ekstensif di wilayah tersebut dalam rangka memperkuat justifikasi kepemilikan Negara Indonesia terhadap Pulau Nipa dengan cara pengembangan ekonomi.

Sebagai pertahanan keamanan Pulau Nipa dapat dimanfaatkan sebagai basis pemantauan keamanan, secara ekonomi juga dapat dikembangkan dan secara sosial merupakan sumber lapangan pekerjaan bagi masyarakat sekitar. Pengembangan kedepan adalah pembangunan rumah generator dan juga tempat penyulingan air laut sehingga mampu menyediakan air bersih

bagi kapal yang membutuhkan jasa tersebut. Pengembangan kedepan adalah adanya bunker minyak, shipyard dan wilayah *Nipa Transit Anchorage Area*. Pengembangan bunker minyak sampai saat ini dikelola oleh kementerian pertahanan dan kementerian kelautan perikanan. Sedangkan untuk kegiatan NTAA dikelola oleh kementerian perhubungan. Apabila kedepan akan dikembangkan jasa informasi lalu lintas laut di Pulau Nipa maka perlu ditingkatkan fasilitas rambu suar yang telah ada menjadi menara suar yang dijaga agar dapat meningkatkan pelayanan keamanan navigasi disepanjang Selat Malaka.

Pengembangan ekonomi yang ada diperairan Pulau Nipa ini sudah sesuai dengan peningkatan ekonomi maritim secara *blue economy*. Menurut Apriliani (2014) *blue economy* merupakan sebuah konsep yang mengarah kepada pemanfaatan sumberdaya alam dengan tetap menjaga ekosistem alam tersebut. Konsep *blue economy* tidak terbatas pada penanganan limbah dari dampak kegiatan maritim akan tetapi juga pemanfaatan secara optimal dalam mendukung potensi sumberdaya yang ada. Tujuan *blue economy* Indonesia adalah mencapai pembangunan nasional secara

menyeluruh dengan memberdayakan unsur-unsur yang berkaitan dengan blue economy dan tetap menjaga kelestarian laut.

### **Faktor–Faktor Sinergitas Stakeholder Keamanan di Perairan Pulau Nipa, Batam**

Pelaksanaan sinergitas dilakukan pada level operasional, kebijakan dan organisasi. Faktor faktor yang mempengaruhi sinergitas didasarkan kepada level sinergitas tersebut. Hasil dari wawancara dengan beberapa instansi sinergitas sangat penting dilakukan di wilayah perairan Pulau Nipa. Hal ini didasarkan kepada wilayah perairan yang sangat kompleks dengan berbagai ancaman sehingga sinergitas penting untuk dilakukan. Berikut ini adalah faktor faktor sinergitas yang ditinjau dari level sinergitasnya:

#### *a) Organizational Synergy*

##### *1) Pertemuan rutin*

Pelaksanaan kegiatan sinergitas yang dilakukan ditingkat organisasi sudah dilaksanakan dengan cukup baik. Hal ini dapat dilihat dari sinergitas yang dilakukan oleh TNI-AL, Polairud, Bea Cukai dan beberapa instansi lainnya utamanya di kawasan Nipa Transit Anchorage Area. Upaya bentuk sinergitas keamanan yang dilakukan adalah dengan lanal batam,

lantamal IV, Guskamla koarmada I dan Guspurla koarmada I. Upaya dalam menjaga sinergitas adalah dengan melakukan berbagai evaluasi sehingga mampu meningkatkan sinergitas yang sudah dilakukan. KSOP Tanjung Balai Karimun juga melakukan sinergitas dalam menjamin keselamatan pelayaran untuk menciptakan suatu kondisi aman bagi kapal domestik maupun mancanegara yang melakukan pelayaran.

Wawancara dengan Letkol Laut (P) Nopriadi M.Tr. Hanla selaku Paban Ops Koarmada I mengatakan bahwa dalam menghadapi ancaman keamanan yang semakin kompleks di Pulau Nipa maka dilaksanakan koordinasi melekat antar *stakeholder*, melaksanakan pertukaran informasi serta mengadakan diskusi terhadap permasalahan yang dihadapi dan langkah-langkah yang tepat dalam mengatasi permasalahan di perairan Kepulauan Riau dan Pulau Nipa pada khususnya sebagai penunjang pelaksanaan operasi. Hal ini sama juga disampaikan oleh wakil komandan lantamal IV yaitu Bapak Kolonel Laut (P) Dr. Imam Teguh Santoso, S.T., M.Si untuk menjaga sinergitas maka sering diadakan pertemuan seperti adanya forkopinda atau yang sering disebut forum komunikasi pimpinan daerah.

## 2) Pemenuhan akan sarana dan prasarana

Wawancara di Koarmada I menyebutkan adapun kendala dalam pencegahan terhadap pelaku pelanggaran hukum di laut adalah para pelaku pelanggaran hukum di laut memiliki sarana transportasi yang sangat cepat dan sulit terdeteksi yaitu dengan menggunakan perahu speed kecil kecepatan tinggi bisa mencapai 50 knots dan bisa masuk perairan sempit dan dangkal, dimana sarana patroli dari penegak hukum kita sendiri terbatas oleh gerakannya di perairan dangkal dan sempit.

Guskamla koarmada I juga menyampaikan “..sampai saat ini ancaman yang sering terjadi adalah penyelundupan dengan berbagai modus menggunakan HSC (High Speed Craft) yang saat ini sedang marak terjadi adalah baby lobster narkoba dan komoditas lainnya..”. Kendala yang terjadi dilapangan yang disampaikan oleh Bapak Frans Imanuel Depari sebagai Kasi Layanan Informasi Bea Dan Cukai Tipe B Batam adalah ada beberapa target yang ditangani oleh beberapa agensi atau lembaga sehingga ketika satu agensi dapat menentukan permasalahannya menurut lembaga tertentu maka instansi lain akan kebingungan dalam

menentukan permasalahan untuk kapal tersebut. Akan tetapi setiap lembaga yang menjalankan jika sesuai tuposiknya maka tidak masalah hal tersebut dilakukan sehingga dapat memberikan pengamanan yang lebih kompleks.

## 3) Peningkatan sumberdaya manusia

Bakamla RI juga mempunyai fusion center dalam hal sharing information yang mana proses analisis bakamla adalah *collecting*, *displaying* (gambar), *correlating*, dan *disseminating* sehingga lebih mudah untuk dianalisis. Oleh sebab itu diperlukan sumberdaya yang handal sehingga proses pengumpulan dan pengolahan data dapat dilakukan dengan baik. Berdasarkan wawancara dengan Wakil Komandan lantamal IV faktor keterbatasan personil juga merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi sinergitas di level organisasi. Oleh sebab itu peningkatan sumberdaya tidak hanya kualitas tetapi kuantitas.

## 4) Ego Sektoral

Wawancara Capt. Mozes I Karaeng di KSOP Tanjung Balai Karimun adanya ego sektoral itu pasti ada akan tetapi itu memang perlu disadari bahwa setiap instansi mempunyai tupoksi masing masing sesuai dengan dasar hukumnya masing masing. Wawancara di Bakamla RI

menyebutkan adanya ego sektoral karena anggaran di lembaga yang kurang dari pemerintah. Hal ini sangat berhubungan sekali dengan kesejahteraan instansi yang ada di Indonesia. Ego sektoral dapat diatasi apabila anggaran anggaran di setiap lembaga dapat dipenuhi sesuai dengan standar yang sesuai.

Berdasarkan hasil data wawancara tersebut dapat disimpulkan faktor yang mempengaruhi di tingkat organisasi adalah pertama pertemuan rutin dalam rangka evaluasi dari berbagai kegiatan sinergitas akan menciptakan solusi ataupun strategi terbaru sehingga mampu menghadapi tantangan yang semakin kompleks. Kedua merupakan pemenuhan akan sarana dan prasarana yang memadai sehingga mampu secara optimal mengawasi adanya ancaman keamanan maritim baik itu dari dalam negeri maupun dari luar negeri. Ketiga peningkatan sumberdaya manusia sehingga terciptanya SDM yang handal dan kreatif untuk melakukan berbagai inisiatif strategi dalam rangka menghadapi berbagai tantangan di dunia internasional. Keempat saling menurunkan ego sektoral agar proses kerjasama berjalan dengan baik. Hal ini dikarenakan apabila setiap instansi mengunggulkan instansinya masing-

masing maka tidak akan pernah tercapai tujuan sinergitas yang sesungguhnya.

#### b) Policy Synergy

Kebijakan yang selama ini dibuat adalah dalam hal program kerja untuk melakukan patroli bersama. Hal ini dalam rangka melakukan *share* informasi antar instansi sehingga mampu menganalisis permasalahan-permasalahan yang faktual. Secara hukum pelaksanaannya pengamanan di wilayah *nipa transit anchorage area* bernama petugas CIQP yang terdiri dari Bea Cukai (Custom), Imigrasi (Immigration), Karantina Pelabuhan (Quarantine), Penyelenggara NTAA dan adanya agen umum. Menurut Letkol Erfan D S.E., M.M., MTr. Han. sebagai pabandya opssus kendala sinergitas sampai saat ini adalah belum adanya MoU sehingga panduan sinergitas kurang jelas. Oleh sebab itu baiknya ada dokumen kerjasama yang dilakukan oleh mabesal untuk berkerjasama dengan 13 agensi yang ada di wilayah laut.

Faktor yang mempengaruhi sinergitas pada level kebijakan adalah adanya MoU yang jelas yang mampu mengatur kewenangan berbagai *stakeholder* sehingga proses komunikasi dapat dilaksanakan dengan baik. Selain itu adanya *leading sector* akan memberikan satu komando yang akan

mempermudah proses pengamanan di lapangan. Hal ini dikarenakan kegiatan di wilayah Nipa Transit Anchorage Area sangatlah kompleks sehingga perlu adanya kebijakan yang jelas dalam mengatur sinergitas tersebut. Dalam hal pengawasan orang asing imigrasi mempunyai Tim PORA hal ini sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 26 tahun 2016 tentang perubahan atas peraturan pemerintah nomor 31 tahun 2013 tentang pelaksanaan Undang-Undang Nomor 6 tahun 2011 tentang keimigrasian perlu menetapkan peraturan menteri hukum dan Hak Asasi Manusia tentang Tim Pengawasan Orang Asing. Harapan kedepan adanya MoU ataupun kebijakan yang mampu menyatukan 13 agensi yang ada di laut dalam pengamanan wilayah perairan Pulau Nipa.

c) *Operational Synergy*

1) *Pertukaran Informasi*

Sinergitas yang dilakukan di level ini adalah adanya *share information* sehingga antar lembaga mampu melaksanakan kegiatan pengamanan yang terintegrasi. Upaya berikutnya adalah melakukan kerjasama seperti yang dilakukan bakamla. Hal ini dikarenakan bakamla sekarang bukan lagi seperti dahulu bakorkamla sehingga antar

lembaga penting melakukan kerjasama secara rutin. Sebagai bentuk sinergitas ditingkat operasional Imigrasi mempunyai tim PORA atau sering disebut dengan tim pengawasan orang asing. Tim ini sebagai wadah dalam koordinasi yang dianggotai oleh beberapa lembaga lain sehingga lebih menyeluruh dalam hal pengawasan. Adanya pengawasan yang sinergi tidak hanya dilakukan oleh aparat penegak hukum akan tetapi juga dilakukan oleh instansi swasta seperti PT Asinusa dan PT Maxsteer dalam melakukan berbagai komunikasi dengan instansi terkait dalam mengawal keamanan maritim yang ada di wilayah NTAA. Sampai saat ini pihak swasta tersebut melakukan komunikasi aktif apabila terdapat kegiatan *lego jangkar* secara ilegal yang dapat merugikan bangsa Indonesia.

Berdasarkan hasil wawancara dengan PT Asinusa apabila ada kapal masuk tanpa izin mereka juga akan melaporkan kepada instansi terkait seperti Bea Cukai, Karantina, KSOP dan sebagainya. Secara hukum pelaksanaannya pengamanan di perairan Pulau Nipa ada yang namanya petugas CIQP yang terdiri dari Bea Cukai (*Custom*), Imigrasi (*Immigration*), Karantina Pelabuhan (*Quarantine*), dan Pelabuhan (*Port*

officer) Karantina Pelabuhan (Quarantine), Penyelenggara NTAA dan adanya agent umum. Berdasarkan wawancara di PT Maxsteer juga menyebutkan bahwa sering melakukan sinergitas dengan TNI-AL dalam hal pengamanan perairan.

## 2) Patroli Terkoordinasi

Patkor terkoordinasi yang selama ini dilakukan oleh mabesal adalah Patkor Malindo, Patkor Optima Malindo, Patkor MSMP dan Patkor IndiIndo. Sampai saat ini untuk patroli terkoordinasi yang sudah dilakukan sesuai kebijakan adalah adanya Tim PORA dan CIQP. Berikut ini adalah salah satu bentuk kegiatan pengamanan dilakukan di wilayah Barat. Dalam proses pengamanan Pulau Nipa dengan adanya kegiatan nipa transit anchorage area adalah dengan melakukan kegiatan sesuai tupoksi dan tanggung jawab masing masing instansi yang ada di perairan Pulau Nipa dan juga adanya patroli terkoordinasi. Berikut ini adalah salah satu kegiatan yang dilakukan oleh TNI-AL.

Menurut Ajun Komisaris Polisi P. Tarigan S.H selaku Kasipatwalairud Ditpolairud Polda Kepri Kegiatan patroli bersama dengan TNI-AL, Bakamla dan Imigrasi juga dilaksanakan di perairan Pulau Nipa. Selain itu ada juga kegiatan

patroli pulau terluar yang melibatkan beberapa kapal polri dan juga ada bantuan kapal dari baharka. Beberapa kegiatan patroli bersama yang dilakukan oleh ditpolairud polda kepri sebagai berikut :

- a) Patroli bersama ditpolairud polda kepri dengan tni al antisipasi tindak kejahatan di perairan kepri
- b) Patroli perbatasan bersama TNI AL dalam rangka menjaga kedaulatan nkri di wilayah perbatasan kepri
- c) Patroli bersama ditpolairud polda kepri dengan bea cukai batam
- d) Patroli bersama ditpolairud polda kepri dengan police coust guard singapore
- e) Patroli bersama ditpolairud polda kepri dengan police diraja malaysia

Dalam pelaksanaan sinergitas yang ada dilapangan menurut wulansari (2014) harus memperhatikan beberapa dimensi yang meliputi dimensi kewenangan, dimensi historis, dan dimensi

sumberdaya<sup>19</sup>. Semua dimensi ini penting dalam mewujudkan keamanan maritim yang ada di perairan Pulau Nipa.

Berdasarkan beberapa faktor yang mempengaruhi sinergitas di level operasional maka dapat disimpulkan faktor sinergitas pada level operasional adalah dalam bentuk pertama adanya *share* informasi yang baik akan memberikan pengawasan terhadap ancaman-ancaman keamanan maritim yang ada di perairan Pulau Nipa sehingga ancaman tersebut dapat diselesaikan dengan cepat dan efisien. Hal ini sesuai apa yang sudah dilakukan oleh bakamla RI bahwa adanya informasi yang didapatkan akan di *share* kepada instansi instansi yang berwenang. Hal ini lah yang akan mempercepat adanya pengungkapan pengungkapan kejahatan diwilayah perairan Pulau Nipa. Kedua pelaksanaan patroli terkordinasi yang bersifat berkelanjutan sehingga ada pembelajaran dari pengalaman pengalaman masa lalu yang mana dapat digunakan sebagai strategi kedepan dalam menghadapi ancaman. Patkor terkoordinasi yang selama ini dilakukan oleh mabesal adalah Patkor Malindo, Patkor Optima Malindo, Patkor MSMP

dan Patkor Indilindo. Sampai saat ini untuk patroli terkoordinasi yang sudah dilakukan sesuai kebijakan adalah adanya Tim PORA dan CIQP.

## Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Sinergitas yang ada di *Nipa Transit Anchorage Area* (NTAA) mempengaruhi keamanan maritim dalam hal *marine environment*, *human security*, *national security* dan *blue economy*. Sinergitas dalam hal lingkungan maritim meliputi koordinasi pihak swasta (PT Asinusa dan Maxsteer) dengan pemerintah seperti KSOP/CIQP. Sinergitas keamanan *blue economy* seperti perompakan dilakukan dengan adanya koordinasi TNI-AL dan Polairud dan instansi lainnya. Sinergitas dalam hal keamanan manusia dalam bentuk Tim Pengawasan Orang Asing oleh Imigrasi yang berkerja sama dengan TNI-Polri. Sinergitas dalam hal keamanan nasional utamanya dilaksanakan oleh TNI dan juga berkerjasama

---

<sup>19</sup> Eka Martiana Wulansari, "Penegakan Hukum Di Laut Dengan Sistem Single Agency Multy

Tasks" *Media Pembinaan Hukum Nasional*, 2014.

dengan Polri maupun instansi lainnya. Berdasarkan ancaman tersebut maka dapat dikelompokkan *stakeholder* yang berperan berasal dari *government actor* meliputi Kemhan, Staff Operasi TNI-AL, Koarmada I, Bakamla, Lantamal IV, Guskamla Koarmada I, Lanal Batam Bea-Cukai, Imigrasi, KSOP Tanjung Balai Karimun, Ditpolairud Polda Kepri, POSAL Nipa, Pemporv Kepri, dan Pemkot Batam. *Non Government actor* (Swasta) yaitu PT. Asinusa dan PT. Maxsteer serta *Non Government actor* (Masyarakat) yaitu Masyarakat Pulau Terung

- b. Strategi pengembangan perairan Pulau Nipa harus memperhatikan kondisi ekonomi perairan dan potensi ekonomi diperairan Pulau Nipa. Kondisi ekonomi perairan Pulau Nipa saat ini dikelola oleh *government actor* terdiri dari CIQP yaitu Bea Cukai (*Custom*), Imigrasi (*Immigration*), Karantina Pelabuhan (*Quarantine*), Pelabuhan (*Port officer*), Pemerintah Kota Batam dan Pemprov Riau. *Non Government actor* (Swasta) yaitu PT. Asinusa dan PT. Maxsteer serta *Non Government actor* (Masyarakat)

yaitu Masyarakat Pulau Terung. Potensi ekonomi yang dikembangkan sampai saat ini adalah bunker minyak, shipyard dan wilayah *Nipa Transit Anchorage Area*. Strategi dalam pengembangan ekonomi didasarkan *Means, Ways, dan Ends*. *Means* atau sarannya adalah Pulau Nipa merupakan salah satu prioritas pulau-pulau kecil terluar, Wilayah yang ramai kegiatan maritim, Pos TNI-AL, dan adanya kebijakan pengelolaan dalam bentuk wilayah NTAA. *Ways* atau caranya dengan pemberian tarif kegiatan di NTAA dengan harga yang lebih murah dari negara tetangga, sinergitas yang optimal antar berbagai lembaga dalam mendukung kegiatan tersebut, penambahan sarana dan prasarana kapal patroli serta promosi ke luar negeri.

- c. Faktor-faktor sinergitas dikalsifikasikan berdasarkan tingkat sinergitas yaitu pertama *organizational synergy* yang dipengaruhi oleh faktor pertemuan rutin antar lembaga, pemenuhan akan sarana dan prasarana, Peningkatan

sumberdaya manusia di berbagai instansi, dan Adanya ego sektoral. Kedua pada level *policy synergy* dipengaruhi oleh adanya MoU yang jelas yang mampu mengatur kewenangan berbagai *stakeholder* sehingga proses komunikasi dapat dilaksanakan dengan baik. Ketiga pada level *operational synergy* terdiri dari adanya *share* informasi yang baik akan memberikan pengawasan terhadap ancaman-ancaman keamanan maritim yang ada di perairan Pulau Nipa sehingga ancaman tersebut dapat diselesaikan dengan cepat dan efisien. Faktor berikutnya pelaksanaan patroli terkordinasi yang bersifat berkelanjutan sehingga ada pembelajaran dari pengalaman yang sudah dilakukan.

## Rekomendasi

Rekomendasi yang dapat diberikan pada penelitian ini sebagai berikut :

- a. Pemerintah dapat segera membentuk dasar hukum dalam hal sinergitas antara CIQP dan juga aparat penegak hukum lainnya seperti TNI, Polri dan Bakamla. Hal ini karena pada dasarnya kegiatan

NTAA hanya dilakukan pengawasan oleh Bea cukai, Imigrasi, karantina dan KSOP oleh sebab itu adanya dasar hukum aparat penegak hukum dapat memberikan kejelasan penanganan di lapangan. Selain itu pengawasan pertahanan dan keamanan bisa semakin kompleks. Hal yang perlu diperhatikan berikutnya adalah adanya *leading sector* dari TNI-AL karena perairan Pulau Nipa merupakan wilayah pulau terluar yang perlu dijaga pertahanan dan kedaulatannya.

- b. Strategi pengembangan ekonomi di perairan Pulau Nipa harus memperhatikan kondisi ekonomi dan juga potensi yang ada di perairan Pulau Nipa. Adanya kawasan NTAA merupakan salah satu terobosan yang tepat untuk mengembangkan potensi perairan Pulau Nipa yang berhadapan langsung dengan negara Singapura maupun Malaysia. Hal yang perlu diperhatikan adalah pertama adanya perbedaan tarif yang lebih mahal di Indonesia jika dibandingkan di Negara Singapura dan Malaysia. Oleh sebab itu pemerintah perlu mengkaji ulang

tarif tersebut dengan sehingga mampu merebut pangsa pasar negara tetangga. Kedua sinergitas yang optimal antar berbagai lembaga dalam mendukung kegiatan tersebut sehingga kapal asing yang melakukan kegiatan disana merasa aman, ketiga penambahan sarana dan prasarana kapal patroli sehingga proses pengamanan optimal, dan keempat promosi ke luar negeri. Pengembangan NTAA juga harus memperhatikan adanya masyarakat nelayan dengan memberikan beberapa dana CSR untuk peningkatan pendidikan yang ada dimasyarakat nelayan utamanya di kawasan masyarakat nelayan pulau terung dan pulau pecong.

- c. Rekomendasi pada tingkat *organizational synergy* adalah penambahan sarana prasarana seperti *speed boat* dengan kecepatan tinggi karena terkadang masih kalah cepat dengan para pelaku kejahatan. Kedua adalah menambah kualitas sumberdaya manusia baik dalam segi kualitas maupun kuantitas. Ketiga adalah mengurangi adanya

ego sektoral dimasing masing instansi. Kedua pada level *policy synergy* yang jelas yang mampu mengatur kewenangan berbagai *stakeholder* sehingga proses komunikasi dapat dilaksanakan dengan baik. Ketiga pada level *operational synergy* melakukan *share information* yang lebih intens disemua *stakeholder* yang ada di perairan Pulau Nipa selain itu perlu adanya patroli terkoordinasi yang lebih rutin.

## Daftar Pustaka

### Buku

- Budiasih, I.G.A.N., 2014. Metode Grounded Theory dalam riset kualitatif. J. Ilm. Akunt. Dan Bisnis.
- Glaser, B.G., Strauss, A.L., 2009. The discovery of grounded theory: strategies for qualitative research, 4. paperback printing. ed. Aldine, New Brunswick.
- Karim, M., 2009. Eksistensi Pulau-Pulau Kecil di Kawasan Perbatasan Negara. Kajian Pembangunan Kelautan dan Peradaban Maritim.
- Marsetio, 2014. Indonesian Sea Power. Universitas Pertahanan, Bogor.
- Moleong, L.J., 2016. Metodologi Penelitian Kualitatif, 30th ed. PT Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Sharp, G., 1985. National Security Through CivilianBased Defense. Association for Transarmament Studies, Nebraska.

Witjaksono, 2017. Reborn Maritim Indonesia. PT Adhi Kreasi Pratama Komunikasi, Jakarta.

### **Jurnal**

Armandos, D., Yusnaldi, Y., Purwanto, P., 2017. Implementasi Kebijakan Pertahanan Laut dalam Mendukung Keamanan Maritim di Pulau Nipa. *Keamanan Marit.* 3.

Erwin, 2011. Urgensi Perlindungan Pulau-Pulau Terluar dalam kaitan integritas Teritorial Indonesia. *Pranata Huk.* 6.

Kusumo, A.T.S., 2010. Optimalisasi Pengelolaan dan Pemberdayaan Pulau-Pulau Terluar dalam Rangka Mempertahankan Keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia. *J. Din. Huk.* 10.

Oping, J.S., 2018. Efektifitas Pengamanan Terhadap Pulau-Pulau Terluar Indonesia sebagai upaya mengatasi Konflik di Wilayah Perbatasan Indonesia. *Lex Priv.* VI, 6.

Redjo, S.I., As'ari, H., 2017. Pengelolaan Pemerintah Dalam Pengaturan Pulau-Pulau Kecil Terluar. *J. Agregasi* 5.

Sondakh, B.K., 2017. Peran TNI AL Dalam Pengamanan dan Pemberdayaan Pulau Terluar RI. *J. Huk. Pembang.* 33, 76–88.

Wulansari, E.M., 2014. Penegakan Hukum Di Laut Dengan Sistem Single Agency Multy Tasks. *Media Pembina Huk. Nas.* 1–6.

### **Website**

PT. Batam Mitra Suplindo. "Coordinate of Transit Anchorage Area". <http://bmsuplindo.com/who-we-are/nipa-transit-and-anchorage-area-ntaa>, diakses pada 23 Juni 2019.

PT. Maxsteer Dyrynusa. <http://www.scsgrup.com/Our-Brands/PT-Maxsteer-Dyrynusa.html>, Diakses pada tanggal 6 November 2019.