

Strategi Pengembangan Pola Operasional Ditpolair Polda Banten dalam Menjaga Keamanan Maritim di Wilayah Selat Sunda

Bayu Marfiando¹, Baharudin Anwar¹, Hari Wiwit¹

¹ Sekolah Staf dan Komando Angkatan Lau, Indonesia

 bayumarfiando@gmail.com

Abstrak

The Sunda Strait is a strategic shipping lane that connects the Indian Ocean and the Java Sea, playing an important role in supporting economic activities through major ports such as Tanjung Priok and Panjang. In addition, the Sunda Strait also has great potential in the fisheries, tourism, and energy sectors. However, the region is vulnerable to various maritime threats, such as illegal fishing, smuggling of goods, and other crimes, which can disrupt regional stability. The Banten Regional Police Directorate, as the party responsible for maintaining the maritime waters of the Sunda Strait, is faced with great challenges in the implementation of maritime patrols and law enforcement. The limited patrol fleet and existing resources worsen the operational effectiveness of the Ditpolair in responding to threats. Therefore, it is necessary to develop a more effective operational strategy, which involves the internal strength of the Directorate of Police, cross-agency cooperation, and the use of technology to increase the effectiveness of patrols and law enforcement. This study aims to identify the factors that affect the effectiveness of Ditpolair's operations in the Sunda Strait, formulate priority strategies to address existing weaknesses, and propose concrete operational measures to improve security in the region. The results of the study show that there are 8 internal factors and 8 external factors that can affect the implementation of operations in the Sunda Strait by the Ditpolair. Meanwhile, based on the results of the analysis and discussion, there are 3 (three) main strategies proposed, namely (1) Increasing cooperation with Other Agencies in data sharing and law enforcement, (2) Using operating patterns with a waiting system in strategic areas, and (3) Building a Community-Based Maritime Intelligence Network/Community-Based Integrated Reporting System. Then to operationalize the three strategies, there are 3 (three) efforts in strategy 1, 5 (five) efforts in strategy 2, and 3 (three) efforts in strategy 3. With the implementation of these strategies and operational efforts, the Ditpolair can increase operational capacity and effectively maintain maritime security in the Sunda Strait, which is important for Indonesia's maritime sovereignty and national economic stability.

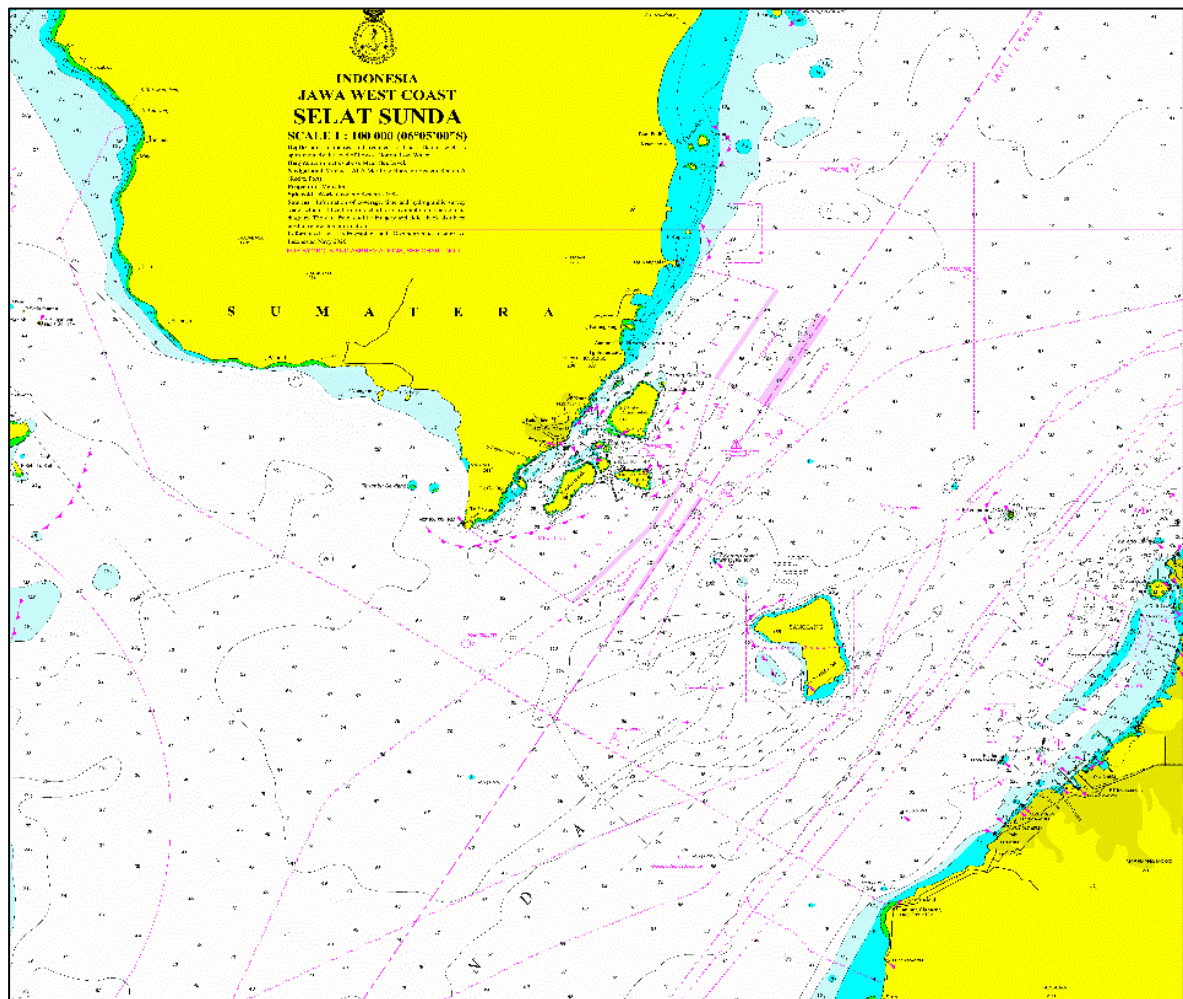
Keywords: Kamtibmas, Ditpolair Polda Banten, Sunda Strait.

Diterbitkan oleh Fakultas Syariah Sekolah Tinggi Agama Islam (STAI) Al-Furqan Makassar
ISSN 2622-5212
Website <https://ojs.staialfurqan.ac.id/jtm/>
Ini adalah artikel akses terbuka di bawah lisensi CC BY SA
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>



PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia memiliki peran strategis dalam menjaga keamanan maritim, khususnya di wilayah seperti Selat Sunda, yang merupakan salah satu jalur pelayaran internasional tersibuk. Selat Sunda, dengan panjang sekitar 30 kilometer dan lebar 20-100 kilometer, memisahkan Pulau Jawa dan Sumatera dan menghubungkan Samudera Hindia dan Laut Jawa, serta berfungsi sebagai *Sea Lines of Communication* (SLOC) dan *Sea Lines of Transportation* (SLOT). Jalur ini memiliki arti penting bagi kelangsungan perdagangan domestik maupun internasional, yang didukung oleh pelabuhan seperti Tanjung Priok di Jakarta dan pelabuhan Panjang yang berada di Bandar Lampung. Kemudian juga terdapat jalur penyebrangan pelabuhan merak dan bakhuni yang menghubungkan pulau Jawa dengan Pulau Sumatra. Selain itu di Selat Sunda juga terdapat *Traffic Separation Scheme* (TSS) yang diterapkan untuk mengurangi risiko kecelakaan, sebagaimana pada gambar sebagai berikut.



Gambar 1. Selat Sunda
Sumber: Pushidrosal

Selain lokasinya yang strategis tersebut, Selat Sunda juga menyimpan banyak kekayaan akan potensi perikanan. Banyaknya spot-spot karang menjadikan Selat Sunda dihuni oleh beberapa jenis ikan seperti jenis ikan Kembung yang dapat di Pulau Peucang, Pulau Panaitan, Teluk Paraja, dan Tanjung Alang-Alang (Tarigan, Cahyadi, et al., 2020), kemudian ikan kembung terdapat di daerah penangkapan Pulau Peucang, Sumur, Pulau Mangir, dan Teluk Paraja (Tarigan, Sasongko, et al., 2020).

Dibalik posisinya yang strategis, membuat Selat Sunda rentan terhadap tindak kejahatan maritim, seperti yang tercatat dalam laporan Polda Banten 2024 sebagai berikut:

Tabel 1. Jumlah LP yang masuk ke Polda Banten tahun 2024

No	Kejadian	Jumlah
1.	<i>People Smugling</i>	15
2.	<i>Illegal Fishing</i>	27
3.	Perompakan	7
4.	<i>Smugling</i>	18
5.	Laka Laut	9
6.	Pelanggaran Pelayaran	37

Sumber: Polda Banten, 2025

Berdasarkan LP tersebut, dapat diketahui bahwa pada tahun 2024 dilaporkan kejadian *People Smugling* sebanyak 15 kejadian, *Illegal Fishing* 27 kejadian, Perompakan 7 kejadian, *Smugling* 18 kejadian, Laka Laut 9 kejadian, Pelanggaran Pelayaran 37 kejadian. Kondisi tersebut, menunjukkan bahwa tingkat pelanggaran maupun tindak pidana yang terjadi di Selat Sunda masih tinggi, sehingga

memerlukan pengamanan secara intensif untuk menjaga keamanan, ketertiban masyarakat (kamtibmas), dan keberlanjutan sumber daya laut di wilayah Banten.

Kepolisian Negara Republik Indonesia, berdasarkan Pasal 13 UU No. 2 Tahun 2002, bertugas memelihara kamtibmas, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. Dalam konteks perairan, Direktorat Kepolisian Perairan (Ditpolair) Polda Banten, melaksanakan mandat Perkapolri Nomor 14 Tahun 2018 Pasal 34, Ditpolair berbagai upaya untuk memelihara kamtibmas seperti patroli rutin, operasi *hotspot*, operasi intelijen, pemolisian masyarakat, pembinaan nelayan, dan sambang desa. Namun demikian, adanya keterbatasan jumlah kapal, jenis dan *type* kapal luasnya wilayah pengawasan, dan cuaca buruk menyebabkan pelaksanaan tugas menjadi kurang optimal. Selain dari pada hal tersebut, adanya efisiensi anggaran sebesar 20,5T pada tahun ini oleh pemerintah semakin membuka celah penurunan kesiapan operasional dan menjadikan pelaksanaan patroli menjadi kurang efektif. Sementara itu ketidakefektifan dalam memelihara kamtibmas maupun penegakan hukum dapat memicu terjadinya pelanggaran maupun kejahatan (Anggoro, 2019) karena minimnya pengawasan Ditpolair operasi di lapangan.

Berdasarkan hal tersebut penelitian ini bertujuan untuk merumuskan strategi pengembangan pola operasi Ditpolair Polda Banten guna meningkatkan efektivitas keamanan laut di Selat Sunda. Secara spesifik, penelitian ini berfokus pada tiga hal yakni (1) mengidentifikasi faktor internal dan eksternal yang memengaruhi efektivitas operasi Ditpolair, (2) merumuskan strategi prioritas, dan (3) menentukan upaya operasional yang konkret untuk mendukung implementasi strategi tersebut. Penelitian ini memiliki urgensi tinggi mengingat peran strategis Selat Sunda sebagai tulang punggung ekonomi maritim Indonesia, serta dampak luas dari kejahatan laut terhadap kesejahteraan masyarakat, stabilitas nasional, dan keberlanjutan sumber daya laut. Dengan pendekatan yang terintegrasi, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi nyata bagi penguatan keamanan maritim di wilayah Selat Sunda, sekaligus mendukung visi Indonesia sebagai negara maritim yang tangguh dan berdaulat.

METODE

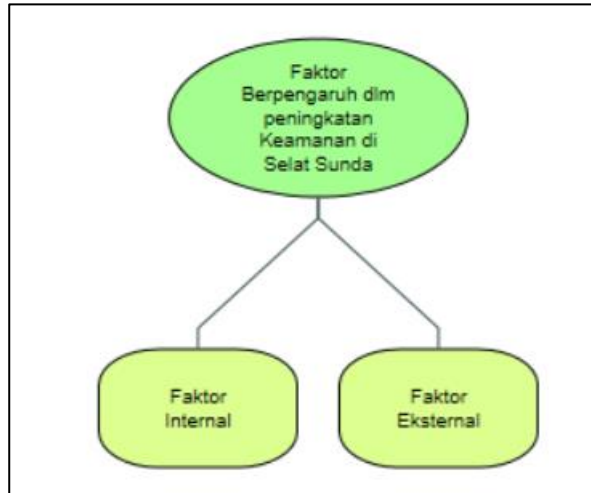
Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan observasi. Metode kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati (Moleong, 2006). Sedangkan jenis penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian deskriptif. Jenis penelitian ini digunakan karena peneliti berkeinginan untuk memberikan gambaran, mencatat, menganalisis dan menginterpretasikan kegiatan dalam mendukung peran Ditpolairud Polda Banten dalam menyiapkan masyarakat pesisir sebagai komponen pendukung sistem ketahanan wilayah perairan. Penelitian ini menggunakan *tools* NVIVO dan SWOT untuk menganalisis data, dan memberikan gambaran mendalam tentang tantangan yang dihadapi, serta merumuskan solusi yang adaptif dan berkelanjutan. Sumber data terdiri dari data primer yang diperoleh melalui wawancara dan kuesioner terhadap 5 (lima) informan atau *expert*. Setelah hasil pengolahan didapatkan, dilanjutkan dengan penentuan strategi menggunakan analisis SWOT, sehingga hasil akhir penelitian adalah didapatkan kebijakan, strategi dan upaya (KSU).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan dua *tools* analisis yakni NVIVO dan SWOT sebagai berikut:

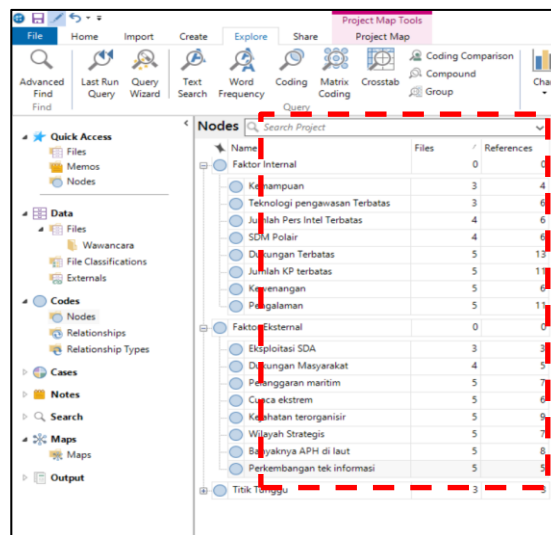
Hasil Analisis Data dengan NVIVO

Untuk mengetahui faktor internal dan eksternal yang mempengaruhi, peneliti melakukan pengumpulan data dengan cara melakukan wawancara dengan informan diantaranya Wadirpolairud, Kasubditgakkum, PS kasubditpatroliairud, Kasibitgakkum, Dankapal dengan pola pikir sebagai berikut.



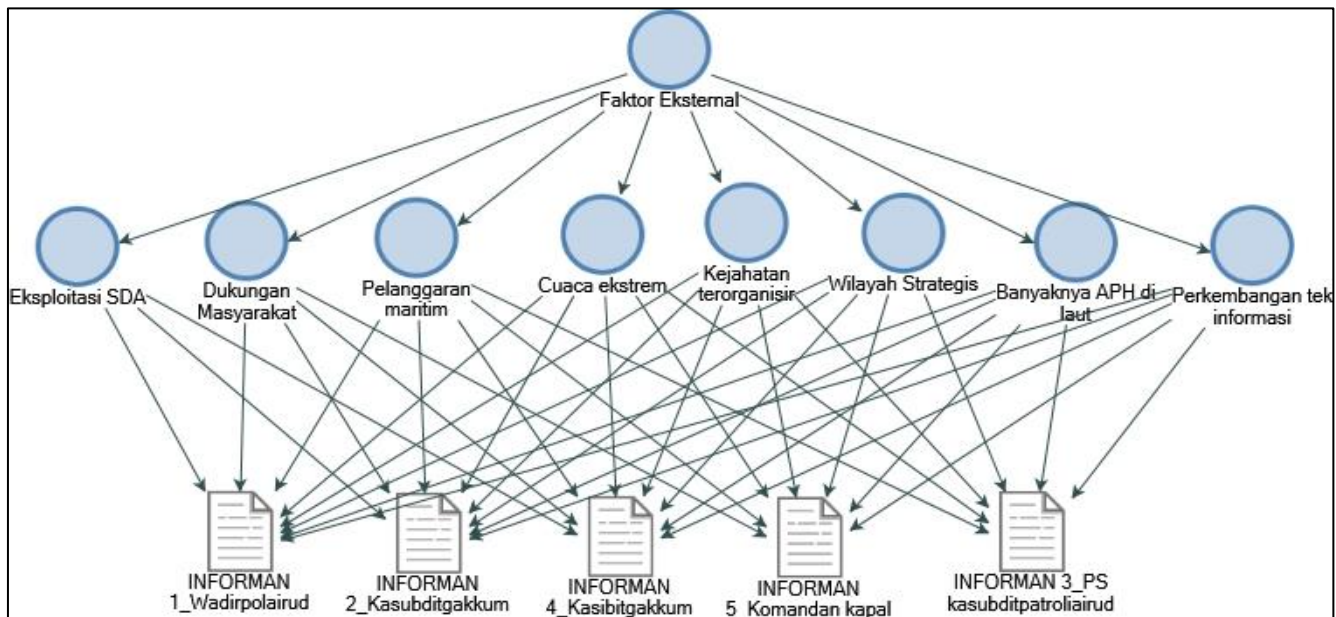
Gambar 2. *Mind Map* Penelitian
 Sumber: Diolah oleh peneliti menggunakan Nvivo

Pada tahap selanjutnya, peneliti membuat *nodes* sekaligus melakukan pengkodean terhadap semua informasi yang peneliti dapatkan dari jawaban informan sebagai berikut:



Gambar 3. Pengkodean
 Sumber: Diolah oleh peneliti menggunakan Nvivo

Dalam tahap lanjutan, peneliti juga melakukan tahapan reduksi data terhadap jawaban yang diberikan oleh para informan dengan tujuan mengeluarkan atau menghapus semua kategori yang kurang relevan dengan topik dan masalah penelitian untuk menghasilkan tema-tema utama dengan hasil sebagai berikut.



Gambar 6. Triangulasi Faktor Eksternal
 Sumber: Diolah oleh peneliti menggunakan Nvivo

Berdasarkan hasil triangulasi data, bahwa faktor eksternal tersusun Eksploitasi SDA, Dukungan Masyarakat, Pelanggaran Maritim, Cuaca Ekstrem, Kejahatan Terorganisir, Wilayah Strategis, Banyaknya APH di laut, Perkembangan teknologi informasi.

Hasil Analisis Data dengan SWOT

Tahapan analisis selanjutnya peneliti menggunakan analisis SWOT. *Baseline* yang digunakan di dasarkan pada hasil triangulasi data dari faktor internal dan faktor eksternal atas jawaban para informan, kemudian peneliti mengklusterisasi kekuatan dan kelemahan, peluang dan ancaman sebagai faktor internal dan faktor eksternal berdasarkan penilaian expert sebagai berikut.

Tabel 2. Klusterisasi faktor Internal

FAKTOR INTERNAL		EXPERT					RATA2	KET
		1	2	3	4	5		
1.	Pengalaman Operasional Patroli	3	4	3	3	3	3,40	S
2.	Keberadaan Sumber Daya Manusia yang Kompeten dan Terlatih:	3	4	3	4	2	3,60	S
3.	Keterbatasan Jumlah Kapal Polisi (KP)	3	3	3	3	3	3,00	W
4.	Keterbatasan Anggaran Operasional	3	4	3	3	3	3,20	W
5.	Kewenangan Polair dalam penegakan hukum	4	3	4	3	3	3,40	S
6.	Keterbatasan Teknologi Pengawasan	3	3	4	3	3	3,20	W
7.	Keterbatasan jumlah intelijen Polair	4	3	3	3	3	3,20	W
8.	Kemampuan untuk Menghadapi Berbagai Ancaman Maritim	3	3	4	3	4	3,40	S
JUMLAH							26,40	
RATA-RATA TOTAL							3,3	N>3,3=S

Sumber: Diolah oleh peneliti

Berdasarkan penilaian yang diberikan oleh ke-5 (lima) *expert* terhadap faktor internal, dapat dijelaskan pada baris no.1 dengan nilai rata-rata 3,40 masuk dalam faktor kekuatan (S). Nilai ini rata-rata yang lebih besar dari nilai rata-rata total (3,3) di kluster kan menjadi faktor kekuatan yang

dimiliki. Namun bila nilai rata-rata kurang dari nilai rata-rata total (3,3) maka termasuk dalam faktor kelemahan. Selanjutnya hasil faktor eksternal adalah sebagai berikut.

Tabel 3. Klusterisasi faktor Eksternal

FAKTOR EKSTERNAL		EXPERT					RATA2	KET
		1	2	3	4	5		
1.	Tingginya Pelanggaran di laut	3	3	3	3	4	3,2	T
2.	Wilayah Selat Sunda yang strategis	4	4	4	4	4	4,0	O
3.	Ancaman dari Cuaca Ekstrem	3	3	3	3	3	3,0	T
4.	Sumber Daya Alam yang Rentan Dieksploitasi:	3	4	3	4	3	3,4	T
5.	Banyaknya APH yang memiliki kewenangan di laut	4	4	4	4	4	4,0	O
6.	Perkembangan teknologi informasi	3	3	4	4	4	3,6	O
7.	Keberadaan Kejahatan Maritim yang Semakin Terorganisir	3	4	3	3	4	3,4	T
8.	Dukungan Masyarakat Pesisir	4	4	3	4	3	3,6	O
JUMLAH							28,2	
RATA-RATA TOTAL							3,5	N>3,5=0

Sumber: Diolah oleh peneliti

Selanjutnya peneliti bobot dan rating pada faktor S,W,O,T yang telah di klusterkan sebelumnya, dengan hasil sebagai berikut:

Tabel 4. Penilaian Bobot faktor IFAS

FAKTOR IFAS		EXPERT					JMLH	BOBOT
		1	2	3	4	5		
No.	FAKTOR KEKUATAN (STRENGTH)							
1.	Pengalaman Operasional Patroli	3	4	3	3	4	17	0,25
2.	Keberadaan Sumber Daya Manusia yang Kompeten dan Terlatih	3	4	3	4	4	18	0,26
3.	Kewenangan Polair dalam penegakan hukum	4	3	4	3	3	17	0,25
4.	Kemampuan untuk Menghadapi Berbagai Ancaman Maritim	3	3	4	3	4	17	0,25
TOTAL							69	1
FAKTOR IFAS		EXPERT					JMLH	BOBOT
		1	2	3	4	5		
No.	FAKTOR KELEMAHAN (WEAKNESS)							
1.	Keterbatasan Jumlah Kapal Polisi (KP)	3	3	3	3	3	15	0,24
2.	Keterbatasan Anggaran Operasional	3	4	3	3	3	16	0,25
3.	Keterbatasan Teknologi Pengawasan	3	3	4	3	3	16	0,25
4.	Keterbatasan jumlah intelijen Polair	4	3	3	3	3	16	0,25
TOTAL							63,0	1

Sumber: Diolah oleh peneliti

Tabel 5. Penilaian Bobot faktor EFAS

FAKTOR EFAS		EXPERT					JMLH	BOBOT
		1	2	3	4	5		
No.	FAKTOR PELUANG (OPPORTUNITY)							

1.	Wilayah Selat Sunda yang strategis	4	4	4	4	4	20	0,26
2.	Banyaknya APH yang memiliki kewenangan di laut	4	4	4	4	4	20	0,26
3.	Perkembangan teknologi informasi	3	3	4	4	4	18	0,24
4.	Dukungan Masyarakat Pesisir	4	4	3	4	3	18	0,24
TOTAL							76,0	1
FAKTOR EFAS		EXPERT					JMLH	BOBOT
		1	2	3	4	5		
No.	FAKTOR ANCAMAN (THREATS)							
1.	Tingginya Pelanggaran dilaut	3	3	3	3	4	16	0,25
2.	Ancaman dari Cuaca Ekstrem	3	3	3	3	3	15	0,23
3.	Sumber Daya Alam yang Rentan Dieksploitasi:	3	4	3	4	3	17	0,26
4.	Keberadaan Kejahatan Maritim yang Semakin Terorganisir	3	4	3	3	4	17	0,26
TOTAL							65,0	1

Sumber: Diolah oleh peneliti

Tabel 6. Penilaian Rating faktor IFAS

FAKTOR IFAS		EXPERT					RATA2
		1	2	3	4	5	
No.	FAKTOR KEKUATAN (STRENGHT)						
1.	Pengalaman Operasional Patroli	3	3	3	3	4	3,2
2.	Keberadaan Sumber Daya Manusia yang Kompeten dan Terlatih:	4	3	3	4	3	3,4
3.	Kewenangan Polair dalam penegakan hukum	3	4	3	3	3	3,2
4.	Kemampuan untuk Menghadapi Berbagai Ancaman Maritim	3	3	3	3	4	3,2
FAKTOR IFAS		EXPERT					RATA2
		1	2	3	4	5	
No.	FAKTOR KELEMAHAN (WEAKNESS)						
1.	Keterbatasan Jumlah Kapal Polisi (KP)	3	4	3	3	4	3,4
2.	Keterbatasan Anggaran Operasional	4	3	4	4	3	3,6
3.	Keterbatasan Teknologi Pengawasan	3	3	4	3	4	3,4
4.	Keterbatasan jumlah intelijen Polair	4	4	3	3	3	3,4

Sumber: Diolah oleh peneliti

Tabel 7. Penilaian Rating faktor EFAS

FAKTOR EFAS		EXPERT					RATA2
		1	2	3	4	5	
No.	FAKTOR PELUANG (OPPORTUNITY)						
1.	Wilayah Selat Sunda yang strategis	4	4	4	4	4	4,0
2.	Banyaknya APH yang memiliki kewenangan di laut	3	4	4	3	4	3,6
3.	Perkembangan teknologi informasi	4	4	3	4	4	3,8
4.	Dukungan Masyarakat Pesisir	4	3	4	4	3	3,6
FAKTOR EFAS		EXPERT					RATA2
		1	2	3	4	5	
No.	FAKTOR ANCAMAN (THREATS)						
1.	Tingginya Kejahatan dan Pelanggaran dilaut	4	3	4	3	3	3,4

2.	Ancaman dari Cuaca Ekstrem	3	3	4	3	4	3,4
3.	Sumber Daya Alam yang Rentan Dieksploitasi:	3	3	3	3	4	3,2
4.	Keberadaan Kejahatan Maritim yang Semakin Terorganisir	4	3	3	4	4	3,6

Sumber: Diolah oleh peneliti

Berdasarkan hasil perhitungan tersebut, dilanjutkan dengan perhitungan matrik dengan mengalikan bobot dengan rating sebagai berikut:

Tabel 8. Pembobotan dan Rating IFAS

NO	IFAS	BOBOT	RATING	TOTAL (BXR)
Kekuatan (Strengths)				
1	Pengalaman operasional patroli	0,25	3,2	0,79
2	Keberadaan Sumber Daya Manusia yang Kompeten dan Terlatih:	0,26	3,4	0,89
3	Kewenangan Polair dalam penegakan hukum	0,25	3,2	0,79
4.	Kemampuan untuk menghadapi berbagai ancaman maritim	0,25	3,2	0,79
		TOTAL		3.25
Kelemahan (Weakness)				
1	Keterbatasan Jumlah Kapal Polisi (KP)	0,24	3,4	0,81
2	Keterbatasan Anggaran Operasional	0,25	3,6	0,91
3	Keterbatasan Teknologi Pengawasan	0,25	3,4	0,86
4.	Keterbatasan jumlah intelijen Polair	0,25	3,4	0,86
		TOTAL		3.45

Sumber: Diolah oleh Peneliti

Tabel 9. Pembobotan dan Rating EFAS

NO	EFAS	BOBOT	RATING	TOTAL (BXR)
Peluang (Opportunity)				
1	Wilayah Selat Sunda yang strategis	0,26	4,0	1,05
2	Banyaknya APH yang memiliki kewenangan di laut	0,26	3,6	0,95
3	Perkembangan teknologi informasi	0,24	3,8	0,90
4.	Dukungan Masyarakat Pesisir	0,24	3,6	0,85
		TOTAL		3.75
Ancaman (Threats)				
1	Tingginya Kejahatan dan Pelanggaran dilaut	0,25	3,4	0,84
2	Ancaman dari Cuaca Ekstrem	0,23	3,4	0,78
3	Sumber Daya Alam yang Rentan Dieksploitasi:	0,26	3,2	0,84
4.	Keberadaan Kejahatan Maritim yang Semakin Terorganisir	0,26	3,6	0,94
		TOTAL		3.40

Sumber: Diolah oleh Peneliti

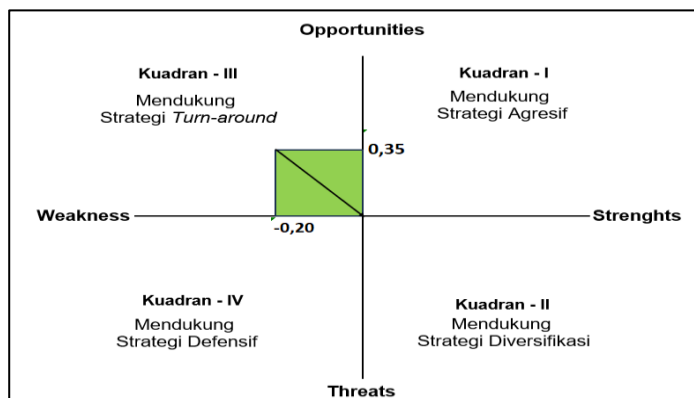
Berdasarkan hasil perhitungan diatas, maka didapatkan nilai akhir dari faktor-faktor internal (Kekuatan dan Kelemahan) sebagai berikut.

Tabel 10. Perhitungan Kuadran Strategi

INTERNAL (X)	NILAI	EKSTERNAL (Y)	NILAI
Kekuatan (<i>Strength</i>)	3.25	Peluang (<i>Opportunity</i>)	3.75
Kelemahan (<i>Weakness</i>)	3.45	Ancaman (<i>Threat</i>)	3.40
Selisih	-0.20	Selisih	0.35

Sumber: Diolah oleh Peneliti

Berdasarkan Tabel tersebut diatas dapat digambarkan dalam diagram kuadran SWOT berikut:



Gambar 3. Diagram Matrik SWOT

Sumber: Diolah oleh Peneliti

Berdasarkan Gambar di atas bahwa strategi terpilih berada pada kuadran III (Strategi *Turn Around*) yang berarti menggunakan semua peluang yang dimiliki untuk mengatasi atau mengurangi bahkan menghilangkan kelemahan yang dimiliki. Dengan demikian, penentuan strategi dapat dilihat pada matrik strategi sebagai berikut:

Tabel 11. Hasil Matrik Strategi

	<p>Kelemahan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Keterbatasan Jumlah Kapal Polisi (KP) (W-1). 2. Keterbatasan Anggaran Operasional. (W-2) 3. Keterbatasan Teknologi Pengawasan. (W-3). 4. Keterbatasan jumlah intelijen Polair (W-4)
<p>Peluang:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wilayah Selat Sunda yang strategis (O-1). 2. Banyaknya APH yang memiliki kewenangan di laut (O-2). 3. Perkembangan teknologi informasi (O-3). 4. Dukungan Masyarakat Pesisir (O-4) 	<p>Kombinasi Strategi yang Dihasilkan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan kerja sama dengan Instansi Lain dalam sharing data dan penegakkan hukum (W-1, W-3, O-2, O-3) 2. Penggunaan pola operasi dengan sistem tunggu (W-1, W-2, O-1, O-2, O-3) 3. Membangun Jejaring Intelijen Maritim Berbasis Masyarakat/Sistem Pelaporan Terpadu Berbasis Komunitas (W-2, W-3, W-4, O-3, O-4)

Sumber: Diolah oleh Peneliti

PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil analisis data baik dengan menggunakan NVIVO maupun SWOT, didapatkan hasil sebagai berikut:

Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Efektivitas Operasi Ditpolair

Berdasarkan hasil analisis menggunakan NVIVO yang diambil dari data primer yakni hasil wawancara dengan ke-5 (lima) informan, didapatkan 2 faktor yang mempengaruhi yakni faktor yang bersumber dari internal Ditpolair sendiri dan faktor eksternal yang bersumber dari luar Ditpolair.

a. Faktor Internal.

Berdasarkan hasil triangulasi data yang telah dilakukan pada analisis data menggunakan NVIVO, didapatkan 8 aspek yang termasuk ke dalam faktor internal, diantaranya:

- 1) Pengalaman Operasional Patroli. Semua informan menyampaikan pengalaman yang dimiliki Ditpolair selama ini dalam memelihara kamtibmas di Selat Sunda, sehingga Pengalaman Ditpolair Polda Banten dalam melaksanakan patroli laut menjadi kekuatan penting dalam menjaga stabilitas keamanan maritim. Jam terbang tinggi dan keterlibatan langsung dalam berbagai operasi memberikan pemahaman mendalam terhadap pola-pola kejahatan laut di Selat Sunda.
- 2) Keberadaan Sumber Daya Manusia yang Kompeten dan Terlatih. Empat informan menyampaikan bahwa SDM yang kompeten dan terlatih juga sangat mempengaruhi pelaksanaan tugas Ditpolair dalam memelihara kamtibmas melalui tindakan preventif, preventif dan represif. SDM yang kompeten dan terlatih dapat dilihat dari strata pendidikan yang dimiliki personel Ditpolair. Berdasarkan data DSP Ditpolair, bahwa dari 198 personel yang dimiliki, semua perwira yang berjumlah 21 personel sudah bergelar S.H, S.I.K bahkan beberapa sudah memiliki gelar M.Si. kemudian pada strata Bintara termasuk Komandan Kapal berjumlah 162 personel, dan 28 personel sudah memiliki gelar S.H termasuk di dalamnya 18 Komandan Kapal. Hal ini menunjukkan kapasitas personel Ditpolair yang kompeten dan terlatih. SDM ini merupakan aset vital dalam keberhasilan operasi. Anggota Polair yang memiliki kualifikasi, pengalaman lapangan, serta pelatihan taktis mampu menanggulangi berbagai bentuk kejahatan di laut.
- 3) Keterbatasan Jumlah Kapal Polisi (KP). Semua informan memberi penekanan atas Jumlah kapal yang terbatas. Komandan Kapal menjelaskan bahwa keterbatasan jumlah dan *type* KP menjadi hambatan signifikan dalam menjangkau seluruh wilayah pengawasan, terutama di area strategis seperti Selat Sunda. Berdasarkan data KP yang dimiliki oleh Ditpolair Polda Banten bahwa saat ini KP berjumlah 18 KP dengan jenis sebatas C-2 dan C3 seperti KPC (kapal pemburu cepat) dengan 4 motor tempel. Meskipun mampu melaju dengan kecepatan tinggi namun tidak mampu menghadapi cuaca buruk. Hal ini berdampak pada efektivitas dan frekuensi patroli, serta mengurangi kecepatan respon terhadap pelanggaran maupun kejahatan yang terjadi.
- 4) Keterbatasan Anggaran Operasional. Semua informan sepakat apabila keterbatasan anggaran akan membatasi ruang gerak Ditpolair dalam mendukung kegiatan operasional, seperti logistik, perawatan kapal, dan pelaksanaan patroli rutin. Efisiensi penggunaan anggaran serta upaya sinergi dengan instansi lain dapat menjadi alternatif solusi dalam menghadapi keterbatasan ini.
- 5) Kewenangan Polair dalam Penegakan Hukum. Semua informan menyampaikan bahwa kewenangan Polair sebagai salah satu penegak hukum akan berpengaruh signifikan atas penegakan hukum di Selat Sunda.
- 6) Keterbatasan Teknologi Pengawasan. Tiga informan salah satunya adalah Komandan Kapal menjelaskan bahwa saat ini pengawasan dan pemantauan hanya memanfaatkan penggunaan teknologi seperti radar, AIS (*Automatic Identification System*). Hal ini menyebabkan *blind spot* pengawasan yang berpotensi dimanfaatkan oleh pelaku kejahatan. Modernisasi peralatan dan digitalisasi sistem pengawasan menjadi kebutuhan mendesak.
- 7) Keterbatasan Jumlah Intelijen Polair. Minimnya personel intelijen menghambat deteksi dini terhadap potensi ancaman, seperti penyelundupan, *illegal fishing*, atau terorisme maritim. Penguatan satuan intelijen dengan pelatihan khusus serta peningkatan jejaring informasi menjadi langkah penting untuk memperkuat fungsi preventif Ditpolair.
- 8) Kemampuan untuk Menghadapi Berbagai Ancaman Maritim. Tiga informan menjelaskan bahwa Ditpolair memiliki kemampuan adaptif dan responsif dalam menghadapi spektrum ancaman maritim, mulai dari kriminalitas umum hingga potensi ancaman terorisme yang menjadi kunci utama dalam menjaga keamanan laut. Namun, tantangan terus berkembang, sehingga peningkatan kapasitas personel, taktik operasi, dan kerja sama dengan lembaga internasional perlu terus didorong.

b. Faktor Eksternal.

Berdasarkan hasil triangulasi data yang telah dilakukan pada analisis data

menggunakan NVIVO, didapatkan 8 aspek yang termasuk ke dalam faktor eksternal, diantaranya:

- 1) Tingginya Kejahatan dan Pelanggaran di laut. Semua informan menekankan bahwa kejahatan dan pelanggaran di Selat Sunda masih tinggi. Hal tersebut juga dapat terlihat dari data yang ada di Ditpolair Polda Banten periode 2024.
- 2) Wilayah Selat Sunda yang strategis. Semua informan sepakat bahwa Selat Sunda berada di titik strategis. Wilayah yang tidak terlalu luas, namun menjadi perlintasan pelayaran internasional di ALKI I yang di dalamnya juga terdapat TSS (*Traffic Separation Scheme*), dan juga terdapat jalur penghubung antara Pulau Jawa dan Pulau Sumatra. Lokasi ini menawarkan peluang besar untuk memanfaatkan potensi ekonomis dan keamanan maritim. Dengan posisinya yang strategis, wilayah ini dapat menjadi pusat pengembangan infrastruktur pelabuhan dan logistik, meningkatkan perdagangan internasional, serta menciptakan peluang kerja bagi masyarakat lokal. Berdasarkan hal tersebut, dengan memelihara kamtibmas, akan semakin meningkatkan kepercayaan masyarakat lokal maupun internasional.
- 3) Ancaman dari Cuaca Ekstrim. Semua informan sepakat bahwa Selat Sunda terhubung dengan Samudra Hindia, sehingga gelombang, angin, arus sangat dipengaruhi oleh kondisi laut di Samudra Hindia. Cuaca ekstrim seperti angin kencang, gelombang tinggi, atau badai, menjadi ancaman signifikan bagi operasi patroli di laut. Kondisi ini dapat membahayakan keselamatan personel, merusak kapal polisi, atau menghambat pelaksanaan tugas, terutama di wilayah terbuka seperti Selat Sunda.
- 4) SDA yang Rentan di eksploitasi. Tiga informan menyampaikan bahwa dengan kekayaan SDA yang dimiliki oleh Selat Sunda seperti ikan, dan terumbu karang, sering menjadi target eksploitasi ilegal. Beberapa kejadian dilaporkan kapal asing melakukan pencurian ikan di Selat Sunda ini. Faktor ini meningkatkan kebutuhan akan pengawasan ketat untuk mencegah kerusakan lingkungan dan kerugian ekonomi.
- 5) Banyaknya APH yang memiliki kewenangan di laut. Semua informan sepakat bahwa banyaknya APH di Selat Sunda seperti TNI AL, Bakamala, Bea Cukai, dan instansi lain yang memiliki kewenangan, mencerminkan potensi kolaborasi yang besar. Banyaknya pihak yang terlibat dapat dimanfaatkan sebagai peluang untuk memperkuat sinergi antar instansi melalui pembagian tugas yang jelas dan koordinasi yang terarah. Dengan pendekatan ini, setiap APH dapat berkontribusi sesuai keahlian masing-masing, sehingga meningkatkan efektivitas operasi dan menciptakan sistem keamanan maritim yang lebih terintegrasi.
- 6) Perkembangan Teknologi Informasi. Perkembangan teknologi informasi, seperti penggunaan GPS, aplikasi pelacakan kapal, atau komunikasi digital, dapat menjadi peluang bagi Ditpolair. Teknologi tersebut mempermudah pengawasan dan koordinasi.
- 7) Keberadaan Kejahatan Maritim yang semakin Terorganisir. Keberadaan kejahatan maritim yang semakin terorganisir, seperti penyelundupan, penangkapan ikan ilegal, atau perdagangan manusia, menunjukkan tingkat ancaman yang lebih kompleks di perairan. Kelompok-kelompok kriminal ini sering kali menggunakan teknologi canggih, jaringan internasional, dan strategi terkoordinasi, yang menyulitkan aparat penegak hukum untuk mendeteksi dan menangani aktivitas ilegal tersebut. Hal ini menuntut peningkatan kapasitas, sumber daya, dan strategi yang lebih canggih untuk melawan kejahatan tersebut.
- 8) Dukungan Masyarakat Pesisir. Masyarakat pesisir memainkan peran penting dalam mendukung keamanan maritim, misalnya dengan melaporkan aktivitas mencurigakan

Strategi Prioritas dalam Pengembangan Operasi

Berdasarkan hasil analisis sebelumnya, bahwa efektivitas operasi Ditpolair di Selat Sunda sangat dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal yang telah teridentifikasi, sehingga guna meningkatkan efektivitas dalam memelihara kamtibmas di Selat Sunda melalui pola operasi, diperlukan sebuah kebijakan strategis yang mendukung. Berdasarkan hal tersebut, maka kebijakan yang diambil yakni "Terwujudnya Kamtibmas Selat Sunda Melalui Peningkatan Kerja Sama Dengan Instansi Lain Dalam Sharing Data Dan Penegakkan Hukum, Penggunaan Pola Operasi Dengan Sistem Tunggu Di Area Strategis, Dan Jejaring Intelijen Maritim Berbasis Masyarakat/Sistem Pelaporan

Terpadu Berbasis Komunitas”.

Guna mengoperasionalkan kebijakan tersebut, maka perlu dijabarkan kedalam peta strategi. Berdasarkan hasil analisis SWOT, maka strategi terpilih pada kuadran III dengan strategi sebagai berikut.

a. Strategi 1: Peningkatan kerja sama dengan Instansi Lain dalam *sharing data* dan penegakkan hukum.

Strategi ini mengatasi kelemahan internal Ditpolair Polda Banten, seperti keterbatasan kapal patroli, minimnya teknologi pengawasan, dan keterbatasan anggaran operasional, dengan memanfaatkan peluang eksternal berupa banyaknya APH yang memiliki kewenangan di laut seperti TNI AL, Bakamla, KKP, dan Kemenhub serta perkembangan teknologi informasi. Melalui kerja sama dan pemanfaatan teknologi informasi yang dimiliki oleh semua APH seperti sistem AIS, sistem deteksi kapal lainnya dan dilakukan dengan *sharing data* maka akan memperingan beban dan tugas semua APH terkait termasuk Ditpolair. Penelitian (Dirgantara et al., 2020) menunjukkan keberhasilan operasi *Trilateral Maritime Patrol Indomalphi* dalam mengurangi pembajakan di Laut Sulu, yang menjadi acuan untuk membagi peran. Ditpolair dapat bekerja sama dengan semua APH terkait yang memiliki kewenangan di laut terutama yang juga beroperasi di Selat Sunda.

Beberapa aparat penegak hukum yang aktif melakukan pengawasan dan penegakan hukum di wilayah Selat Sunda meliputi Bakamla, KPLP Kementerian Perhubungan, TNI AL, Polairud, dan lain sebagainya. Dengan banyaknya APH terkait yang tentunya memiliki kesamaan visi dan misi dalam menjaga keamanan Selat Sunda, dapat dimanfaatkan dengan berbagi peran sesuai kewenangan masing-masing menggunakan kelebihan masing-masing untuk saling melengkapi. Konsep kerja sama antar instansi penegak hukum di Selat Sunda harus berbasis pada *sharing data* dan informasi secara *real-time*, penegakan hukum terpadu melalui operasi gabungan. Melalui pembagian peran antar-instansi, menjadi acuan untuk strategi ini. TNI AL menangani zona terluar, Bakamla fokus pada intelijen dan patroli luas, KPLP memastikan kepatuhan TSS, Basarnas mendukung keselamatan pelayaran, dan KSOP bekerja sama dengan unit pengawasan lain seperti VTS Merak, Bakamla, TNI AL, dan Polairud untuk memastikan kelancaran dan keamanan pelayaran, serta mencegah kecelakaan dan pelanggaran hukum di laut. Sementara itu Ditpolair mengawasi wilayah pesisir dengan kapal cepat untuk respon cepat. Dengan adanya pembagian peran yang terukur tersebut, akan mengoptimalkan kemampuan masing-masing APH termasuk Polair dengan segala keterbatasan yang dimiliki. Terakhir dengan konsep kerja sama tersebut, Polair akan menginisiasi atau sebagai jembatan penghubung antara masyarakat nelayan dengan otoritas pemerintah dalam memberikan kemudahan untuk kepengurusan administrasi atau legalitas. Hal ini mengingat masih banyaknya ditemukan ketidaklengkapan persyaratan saat berlayar. Sinergi ini didukung oleh teknologi modern dan forum koordinasi yang intensif untuk menciptakan keamanan laut yang efektif dan berkelanjutan di Selat Sunda. Hal tersebut sejalan dengan Teori penegakan hukum Soekanto (2004) sangat relevan dalam penelitian ini, yang menegaskan bahwa penegakan hukum tidak dapat dilakukan sendiri oleh Polair tetapi membutuhkan kolaborasi dengan APH lain.

Dalam implementasinya, strategi ini juga mempertimbangkan irisan dari ancaman yang ada yakni masih tingginya angka pelanggaran dan kejahatan dilaut. Artinya kerja sama yang dilakukan ini serta *sharing data* selain untuk mengoptimalkan penegakan hukum dilaut, Ditpolair juga telah mengidentifikasi salah satu *bottle neck* atau akar permasalahan dari tingginya angka pelanggaran yakni ketidakpahaman akan regulasi, dan biaya pengurusan surat-surat membutuhkan waktu serta cukup memakan biaya. Maka dari itu, untuk mengurai permasalahan tersebut, Ditpolair sebagai koordinator mengajak APH terkait melakukan sosialisasi dan memberikan solusi atau kemudahan atas permasalahan sehingga harapannya berkurangnya pelanggaran yang terjadi.

b. Strategi 2: Penggunaan pola operasi dengan sistem tunggu di area strategis.

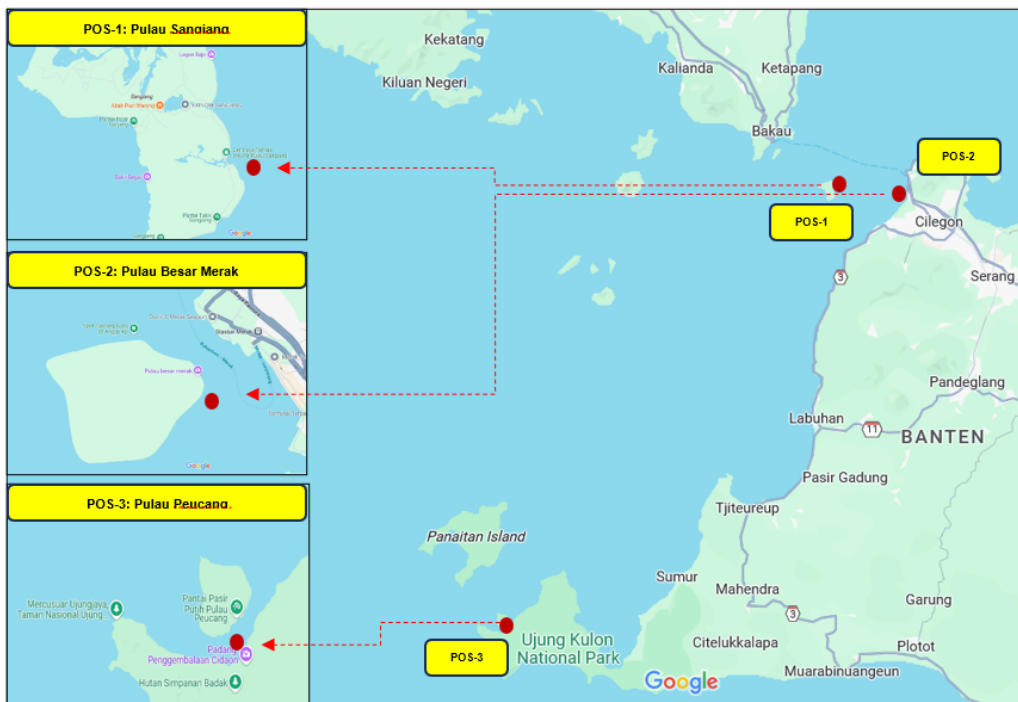
Strategi ini dirancang untuk mengatasi kelemahan internal Ditpolair Polda Banten, yaitu adanya keterbatasan kapal patroli yang hanya berjumlah beberapa unit dengan tipe C-2 hingga C-3 untuk mengawasi Selat Sunda, serta minimnya teknologi pengawasan seperti radar dan AIS yang dimiliki KP, serta keterbatasan dukungan anggaran dengan memanfaatkan

peluang eksternal berupa wilayah yang terbilang strategis dan tidak begitu luas serta banyaknya APH yang memiliki kewenangan di Selat Sunda.

Dalam situasi seperti ini, strategi sistem tunggu menjadi solusi realistis untuk meningkatkan efektivitas pengawasan tanpa membutuhkan tambahan sumber daya yang besar. Sistem ini dijalankan dengan cara menempatkan kapal-kapal patroli secara statis atau semi-aktif di titik-titik strategis yang telah diidentifikasi sebagai rawan pelanggaran berdasarkan analisis data dan intelijen. Dengan cara ini, kapal tidak perlu terus-menerus berlayar, yang berarti penggunaan bahan bakar dan jam kerja kapal bisa lebih efisien, namun tetap memberikan efek kehadiran (*presence effect*) yang dapat mencegah aktivitas ilegal di laut. Berdasarkan hal tersebut, maka secara teoritis akan berkontribusi terhadap kamtibmas di laut, tingkat kejahatan dan pelanggaran dapat ditekan sehingga masyarakat pengguna laut akan merasa terlindungi.

Strategi pola operasi dengan sistem tunggu merupakan pengembangan strategi yang bersifat adaptif atas tuntutan sebagai penegak hukum dan pengayom masyarakat dan aksi damai dengan keterbatasan yang ada. Hal ini sejalan dengan Teori Pengembangan Strategi bahwa pengembangan pada dasarnya menyasar efektivitas dihadapkan pada segala keterbatasan yang ada (Anoraga, 2004). Hal tersebut juga diperkuat dengan Teori strategi pengembangan *Christensen* dalam (Supriyono, 1998) yang menekankan pentingnya penggunaan sumber daya yang terbatas secara efektif untuk mencapai tujuan operasional. Agar operasi dengan pola tunggu ini memiliki tingkat efektivitas dan efisiensi yang tinggi dengan hasil yang maksimal, maka perlu ditentukan titik-titik mana saja yang perlu di jaga. Menurut hasil wawancara dengan informan, terdapat 3 (tiga) titik strategis, diantaranya:

- 1) **Area Pulau Sangiang.** Alasan utama bahwa pulau ini dekat dengan TSS sehingga dapat membantu VTS melakukan pemantauan dan memberikan respon cepat bila dibutuhkan, selain itu Pulau ini juga banyak wisatawan dan terumbu karang. Keberadaan Ditpolair di pulau tersebut akan memberikan rasa aman dan nyaman bagi masyarakat pengguna laut.
- 2) **Pintu Keluar Masuk Pelabuhan Merak.** yang merupakan titik keluar dan masuk kapal ferry penyeberangan dari Merak ke Bakahuni atau sebaliknya.
- 3) **Pulau Peucang.** Selain dekat dengan kawasan konservasi dan wisata, di daerah ini merupakan wilayah dengan potensi perikanan. Keberadaan Ditpolair di posisi ini akan memberikan keamanan dan kenyamanan bagi nelayan setempat.



Gambar 4. Posisi Tunggu KP

Sumber: Diolah oleh Peneliti

Menurut Bueger (2015) keamanan maritim adalah upaya melindungi wilayah laut dari ancaman yang dapat mengganggu stabilitas ekonomi, sosial, dan politik, mencakup aspek keamanan manusia, nasional, lingkungan laut, dan pembangunan ekonomi. Dalam konteks ini, strategi sistem tunggu Ditpolair Polda Banten tidak hanya menjadi solusi atas keterbatasan kapal patroli dan teknologi, tetapi juga bagian dari upaya menjaga keamanan maritim secara menyeluruh. Penempatan kapal di titik strategis bertujuan mencegah kejahatan laut seperti penyelundupan dan pencurian ikan, yang berdampak langsung pada keamanan masyarakat pesisir dan keberlanjutan ekonomi lokal. Selain itu, kehadiran aparat di laut turut melindungi lingkungan dan memperkuat keamanan nasional, terutama jika dilakukan melalui koordinasi dengan instansi lain.

c.Strategi 3: Membangun Jejaring Intelijen Maritim Berbasis Masyarakat/Sistem Pelaporan Terpadu Berbasis Komunitas

Strategi *membangun jejaring intelijen maritim berbasis masyarakat atau sistem pelaporan terpadu berbasis komunitas*, merupakan respon strategis terhadap berbagai keterbatasan internal Ditpolair Polda Banten, khususnya terkait jumlah personel intelijen yang minim dan keterbatasan alat deteksi seperti radar, AIS, maupun sistem pengawasan elektronik lainnya. Dalam kondisi ini, pendekatan yang melibatkan masyarakat pesisir sebagai bagian dari sistem intelijen menjadi alternatif efektif untuk meningkatkan cakupan pengawasan dan deteksi dini terhadap aktivitas ilegal di wilayah laut.

Menurut Soekanto (2004) bahwa penegakan hukum bukan hanya tugas aparat, melainkan proses yang melibatkan interaksi berbagai elemen masyarakat. Berdasarkan hal tersebut maka dalam perspektif **teori intelijen**, jaringan masyarakat dapat berfungsi sebagai *human intelligence (HUMINT)* yang melengkapi kekurangan *technical intelligence (TECHINT)*. Informasi dari nelayan, tokoh masyarakat, dan kelompok sadar laut (Pokmaswas) serta pengguna laut lainnya dapat dikumpulkan, diverifikasi, dan dianalisis untuk membentuk pola ancaman serta mendukung perencanaan operasi Ditpolair. Pendekatan ini memperluas kemampuan deteksi yang sebelumnya sangat bergantung pada personel terbatas dan alat berteknologi tinggi yang belum memadai.

Jika dikaitkan dengan **teori keamanan maritim menurut Bueger (2015)**, strategi ini memperkuat dua dari empat pilar utama: *situational awareness* dan *cooperation*. Masyarakat lokal membantu meningkatkan kesadaran situasional di wilayah pesisir, tempat aparat memiliki keterbatasan jangkauan, sementara sinergi antara Ditpolair dan komunitas pesisir menciptakan model kerja sama horizontal yang lebih responsif dan berkelanjutan. Strategi ini juga mendukung aspek *capacity building* secara tidak langsung, karena memperkuat kapasitas intelijen melalui pelatihan, sosialisasi pelaporan, dan penyediaan kanal komunikasi yang efisien.

Dari sudut pandang **penegakan hukum**, strategi ini sejalan dengan pendekatan *community policing* di laut, di mana pelibatan masyarakat tidak hanya berfungsi dalam deteksi, tetapi juga menciptakan legitimasi sosial terhadap tindakan penegakan hukum. Warga yang merasa dilibatkan akan lebih cenderung mendukung penegakan aturan dan mencegah kejahatan di lingkungannya. Selain itu, informasi yang bersumber dari masyarakat lokal sering kali lebih cepat dan akurat karena mereka mengenal baik pola aktivitas di wilayahnya masing-masing.

Upaya Operasionalitas dari Strategi Prioritas

Upaya dari Strategi 1: Peningkatan kerja sama dengan Instansi Lain dalam *sharing data* dan penegakkan hukum.

Untuk meningkatkan keamanan di Selat Sunda, kerja sama antar instansi penegak hukum seperti Bakamla, KPLP, TNI AL, dan instansi terkait lainnya harus mengedepankan konsep integrasi dengan upaya sebagai berikut:

- a. *Sharing Data* dan Informasi secara *Real-Time*

1) Pemanfaatan teknologi seperti *Vessel Traffic Services (VTS)*, *Automatic Identification System (AIS)*, dan sistem pemantauan berbasis satelit untuk memantau pergerakan kapal dan aktivitas di Selat Sunda secara *real-time*.

2) Data dan informasi yang diperoleh dari satu instansi langsung dibagikan kepada instansi lain untuk mempercepat deteksi pelanggaran, penyelundupan, atau ancaman keamanan lainnya.

3) Pusat pemantauan seperti *Marine Command Center (MCC)* Ditjen Perhubungan Laut berfungsi sebagai *National Data Center* yang mengintegrasikan data dari berbagai sumber untuk mendukung pengambilan keputusan dan koordinasi operasi di lapangan

b. Penegakan Hukum Terpadu dan Operasi Gabungan

1) Melakukan operasi patroli bersama secara rutin dengan pembagian tugas yang jelas sesuai kewenangan masing-masing instansi, sehingga penegakan hukum dapat dilakukan secara efektif dan menyeluruh.

2) Penyusunan dan harmonisasi SOP serta regulasi penegakan hukum yang disepakati bersama untuk menghindari tumpang tindih kewenangan dan mempercepat proses penindakan pelanggaran.

3) Penanganan kasus pelanggaran dilakukan secara terkoordinasi mulai dari identifikasi, pemeriksaan, hingga proses hukum di pengadilan.

c. Penguatan Koordinasi dan Forum Komunikasi

1) Menyelenggarakan forum koordinasi rutin antar instansi penegak hukum untuk evaluasi, perencanaan operasi bersama, dan pembaruan prosedur kerja.

2) Pengembangan jejaring komunikasi yang efektif agar respons terhadap insiden di laut dapat dilakukan secara cepat dan terintegrasi.

Dalam implementasi upaya-upaya tersebut diatas sebagai turunan operasional dari strategi terpilih, maka diperlukan penentuan indikator keberhasilan untuk mengukur efektivitas, memastikan akuntabilitas, mendukung adaptasi strategi, dan mengoptimalkan sumber daya yang ada. Pada intinya indikator keberhasilan digunakan untuk mengukur atau melihat apakah strategi yang digunakan tercapai atau tidak. Berdasarkan hal tersebut, indikator keberhasilan dalam strategi ini adalah:

a. Peningkatan Cakupan Pengawasan Wilayah. Indikator ini mengukur keberhasilan satgas gabungan dalam memperluas area yang terpantau.

b. Kenaikan Kepatuhan Administrasi Masyarakat Nelayan. Nelayan yang mematuhi prosedur dokumen pelayaran akan semakin banyak melalui sosialisasi intensif oleh KPLP dan Ditpolair di 15 desa pesisir.

c. Penurunan angka pelanggaran dan kejahatan. Dengan kerja sama yang baik antar APH, angka pelanggaran dan kejahatan semakin menurun. Termasuk tingkat kepercayaan publik meningkat.

Upaya dari strategi 2: Penggunaan pola operasi dengan sistem tunggu di area strategis.

Untuk mengimplementasikan strategi ini dengan efektif dan efisien, Ditpolair Polda Banten dapat melakukan upaya sebagai berikut:

a. Pemetaan Titik Tunggu Strategis dengan Analisis Intelijen. Melakukan analisis intelijen berbasis data historis kejahatan 2024 dan wawancara *stakeholders* untuk memvalidasi dan memetakan ulang titik tunggu strategis, dengan pembaruan setiap 3 bulan untuk menangkap perubahan pola ancaman.

b. Penjadwalan Rotasi Kapal dengan Efisiensi Maksimal. Menyusun jadwal rotasi kapal setiap 24 jam di 3 titik strategis tersebut, menggunakan kapal tipe C-2 dan C-3 Ditpolair, untuk meminimalkan konsumsi bahan bakar dan memastikan cakupan yang optimal.

c. Melakukan dan meningkatkan Koordinasi dengan APH untuk Dukungan Operasional. Mengintegrasikan operasi dengan TNI AL, Bakamla, dan KPLP melalui satgas gabungan, yang digelar di beberapa *hotspot*.

d. Membentuk tim intelijen kecil untuk mengumpulkan dan menganalisis data *real-time* dari nelayan, VTS Ditjen Hubla, dan laporan Bakamla, guna memetakan sumber ancaman (kapal asing, cuaca buruk) dan menyesuaikan titik tunggu secara dinamis.

e. Berkoordinasi dengan BMKG untuk mendapatkan prakiraan cuaca harian, menjadwalkan patroli hanya pada kondisi aman gelombang di bawah 1 meter.

Selanjutnya untuk memastikan capaian keberhasilan dari strategi dan upaya yang dilakukan, maka perlu ditentukan indikator keberhasilan sebagai berikut:

a. Penurunan Waktu Respon terhadap Laporan Kejahatan. Artinya dengan Ditpolair berada di titik tunggu yang strategis, akan mempercepat waktu respon dalam menghadapi ancaman yang ada termasuk kecepatan dalam merespon laporan dari masyarakat pengguna laut di Selat Sunda.

b. Penurunan jumlah pelanggaran dan kejahatan di Selat Sunda.

c. Peningkatan efektivitas patroli. Artinya dengan sumber daya yang terbatas, namun tugas dapat terlaksana dengan baik.

Upaya dari strategi 3: Jejaring Intelijen Maritim Berbasis Masyarakat/Sistem Pelaporan Terpadu Berbasis Komunitas

Upaya yang dapat dilakukan Ditpolair meliputi beberapa langkah strategis sebagai berikut:

a. Pengembangan Sistem Pelaporan Terpadu Berbasis Teknologi

1) Pengembangan dan penerapan aplikasi pelaporan digital (misalnya e-Dumas Airud) yang mudah diakses oleh masyarakat pesisir untuk melaporkan aktivitas mencurigakan atau pelanggaran di wilayah perairan.

2) Integrasi aplikasi pelaporan dengan Sentra Pelayanan Kepolisian Terpadu (SPKT) yang beroperasi 24 jam untuk memastikan penerimaan dan tindak lanjut laporan secara cepat dan transparan.

3) Pemanfaatan infrastruktur teknologi komunikasi dan informasi yang memadai untuk mendukung pertukaran data intelijen secara *real-time* antara Ditpolair, instansi terkait, dan masyarakat. Dalam hal ini untuk sementara dapat menggunakan aplikasi *Whatsap, telegram, facebook, instagram*.

b. Pembentukan komunitas PEDULI SEGORO.

1) Pelibatan aktif masyarakat pesisir sebagai mitra pengawasan melalui program pelatihan, sosialisasi, dan pemberdayaan komunitas dalam pengawasan maritim yang tergabung dalam komunitas PEDULI SEGORO.

2) Pengembangan mekanisme *reward* dan penghargaan bagi masyarakat atau kelompok yang memberikan kontribusi signifikan dalam pelaporan dan pengawasan.

c. Sosialisasi dan Edukasi Kepada Masyarakat Pesisir

1) Pelaksanaan program edukasi berkelanjutan mengenai peraturan maritim, pentingnya keamanan laut, dan prosedur pelaporan pelanggaran kepada masyarakat pesisir.

2) Penggunaan media sosial, pertemuan komunitas, dan media lokal untuk menyebarkan informasi dan meningkatkan kesadaran hukum masyarakat.

3) Pengembangan materi edukasi yang mudah dipahami dan relevan dengan kondisi lokal untuk meningkatkan partisipasi aktif masyarakat dalam menjaga keamanan laut.

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis dan pembahasan, dalam artikel ilmiah ini dapat disimpulkan sebagai berikut:

- a. Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan menggunakan NVIVO bahwa terdapat 8 faktor internal yang mempengaruhi diantaranya Pengalaman Operasional Patroli, Keberadaan Sumber Daya Manusia yang Kompeten dan Terlatih, Kewenangan Polair dalam penegakan hukum, Kemampuan untuk Menghadapi Berbagai Ancaman Maritim, Keterbatasan Jumlah Kapal Polisi (KP), Keterbatasan Anggaran Operasional, Keterbatasan Teknologi Pengawasan, Keterbatasan jumlah intelijen Polair. Kemudian juga terdapat 8 faktor eksternal yang mempengaruhi diantaranya Wilayah Selat Sunda yang strategis, Banyaknya APH yang memiliki kewenangan di laut, Perkembangan teknologi informasi, dan Dukungan Masyarakat Pesisir.
- b. Berdasarkan hasil pengolahan dan pembahasan menggunakan analisis SWOT, bahwa dalam meningkatkan kamtibmas di Selat Sunda, diperlukan 3 (tiga) strategi utama yakni Peningkatan kerja sama dengan Instansi Lain dalam *sharing data* dan penegakkan hukum sebagai strategi 1, kemudian penggunaan pola operasi dengan sistem tunggu di area strategis sebagai strategi 2, dan Jejaring Intelijen Maritim Berbasis Masyarakat/Sistem Pelaporan Terpadu Berbasis Komunitas sebagai strategi 3.
- c. Upaya dari strategi 1 yakni *Sharing Data* dan Informasi secara *Real-Time*, Penegakan Hukum Terpadu dan Operasi Gabungan, Penguatan Koordinasi dan Forum Komunikasi. Sementara itu upaya dari strategi 2 adalah Pemetaan Titik Tunggu Strategis dengan Analisis Intelijen, Penjadwalan Rotasi Kapal dengan Efisiensi Maksimal, Melakukan dan meningkatkan Koordinasi dengan APH untuk Dukungan Operasional, Berkoordinasi dengan BMKG untuk mendapatkan prakiraan cuaca harian, menjadwalkan patroli hanya pada kondisi aman gelombang di bawah 1 meter dan Membentuk tim intelijen kecil untuk mengumpulkan dan menganalisis data *real-time* dari nelayan, VTS Ditjen Hubla, dan laporan Bakamla. Kemudian upaya dari strategi 3 adalah Pengembangan Sistem Pelaporan Terpadu Berbasis Teknologi, Pembentukan komunitas PEDULI SEGORO, dan Sosialisasi dan Edukasi Kepada Masyarakat Pesisir

REFERENSI

- Anggoro, Rully Tri. "Effect Of Operating Patterns On The Effectiveness Of Law Enforcement In The Sea." *International Journal of ASRO* Volume 10, no. No 3 (2019).
- Anoraga, P. (2004). *Manajemen Bisnis* (Cet ke-3). PT. Rineka Cipta.
- Bueger, Christian. "What Is Maritime Security?" *Jurnal Marine Policy*, 2015.
- Danial, Afandi Sitamala, and Belardo. "Keamanan Dan Pertahanan Di Selat Sunda, Studi Alur Laut Kepulauan Indonesia." *Jurnal Idea Hukum* Volume 6, no. No 1 (2020).
- Dirgantara, Octav Bayu, Tatit Eko W, and Donny Suharto. "Efektivitas Pelaksanaan Operasi Trilateral Maritime Patrol Indomalphi Dalam Menjaga Keamanan Maritim Di Wilayah Laut Sulu." *Jurnal Maritim Indonesia* Volume 8, no. No 1 (2020).
- Kamarulah, Rizki Pratama. "Operasi Badan Keamanan Laut Dalam Menghadapi Ancaman Penyelundupan Manusia Di Selat Sunda Guna Meningkatkan Pertahanan Laut." *Jurnal Pertahanan Dan Bela Negara* Volume 14, no. No 2 (2024).
- Larasati, S. (2018). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. CV.Budi Utama.
- Moleong, L. J. (2006). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. PT Remaja Rosdakarya.
- Sajidin, Muhammad, Inggar Saputra, and Wida Nofiasari. "Strategi Keamanan Maritim Indonesia Dalam Menghadapi Ancaman Kejahatan Transnasional Di Asia Tenggara." *Jurnal Lemhannas RI* Volume 11, no. 3 (2023).
- Soekanto, S. (2004). *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum* (Pertama). Rajawali Pers
- Sukarnaprawira, A. K. (2007). *Intelijen: Dilema dan tantangan*. Centre for the Study of Intelligence and Counterintelligence.
- Sukoco, Windy Darmawan, and Naszifa Indradi. "Peran Korps Kepolisian Perairan Dan Udara (Korpolairud) Dalam Menjaga Keamanan Di Wilayah Selat Sunda." *Jurnal Strategi Pertahanan Udara* Volume 8, no. 2 (2022).
- Supriyono. (1998). *Manajemen Strategi dan Kebijakan Bisnis*. BPFE-Yogyakarta.
- Tanjung, A P, Mangisi Simanjuntak, and Tasdik Mustika Alam. "Pengaruh Kemampuan Operasi Keamanan Laut Pangkalan TNI Angkatan Laut Terhadap Penegakan Hukum Di Laut." *Jurnal Maritim Indonesia* Volume 8, no. 2 (2020).

- Tarigan, D. J., Cahyadi, F. D., Sasongko, A. S., Yonanto, L., & Rahayu, B. D. (2020). Daerah Penangkapan Ikan Kembung (*Rastrelliger Sp*) Di Selat Sunda Pada Musim Peralihan. *Jurnal Teknologi Perikanan Dan Kelautan, Volume 11*(1).
- Terry, G. R. (1992). *Dasar-Dasar Manajemen*. PT. Bumi Aksara
- Wafi, Hanif, Gatot Yulianto, Mennofatria Boer, and Rahmat Kurnia. "Distribusi Pendapatan Nelayan Pada Perikanan Skala Kecil Dan Besar Di Selat Sunda." *Jurnal Agribisnis Perikanan* Volume 13, no. Nomor 1 (2020).
- Warsiman, Ervina Sari Sipahutar, and Anjani Sipahutar. "Tinjauan Yuridis Penangkapan Ikan Secara Illegal (Illegal Fishing) Menurut Undang Undang Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perikanan." *Journal of Education, Humaniora and Social Sciences (JEHSS)* Volume 5, no. No 3 (2023).
- Wheelen, T. L., & Hunger, J. D. (2011). *Strategic Management and Business Policy: Toward Global Sustainability* (Thirteenth). Prentice Hall.
- Yuwono, I. D. (2011). *Kupas tuntas intelijen negara dari A Sampai Z*. Pustaka Yustisia.