



## Optimization of Indonesia-Singapore Border Security Operations to Enhance Maritime Security in the Singapore Strait

Hana Prasetyaji<sup>#1</sup>, Rudi Sumantri<sup>#2</sup>, Erwin Tri Yulianto<sup>#3</sup>

<sup>#</sup> *Strategi Operasi Laut, Politeknik Angkatan Laut*

*Jalan Ciledug Raya No.2, Seskoal, Jakarta selatan, DKI Jakarta, Indonesia 12230*

hanaprasetyaji51@gmail.com

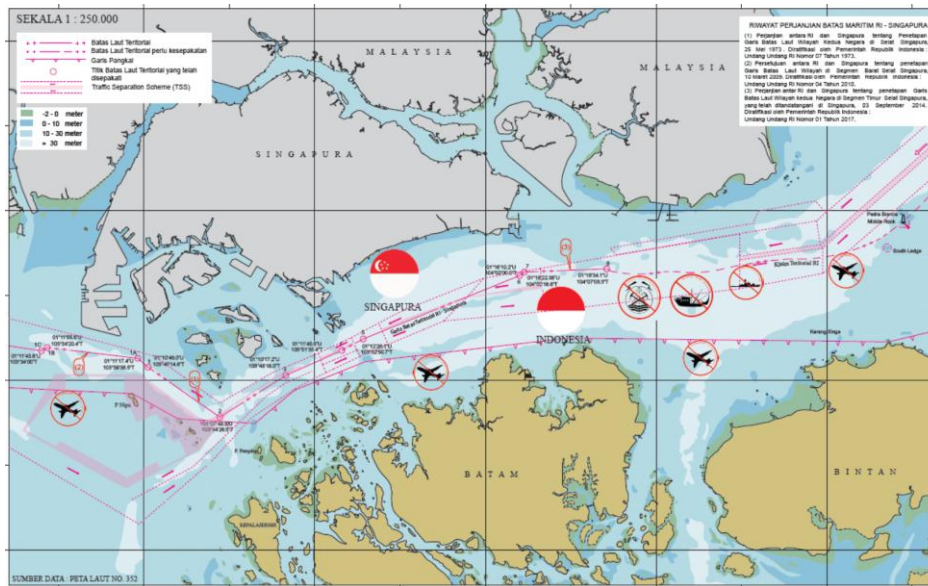
**Abstrak** — *The Singapore Strait is an Indonesia-Singapore sea border area with strategic significance and high economic value. It is one of the world's most densely populated shipping lanes, with more than 70,000 ships passing through each year. The high economic value of the Singapore Strait is directly proportional to the increase in transnational crimes in these waters. Some incidents of lawlessness that occur in the Singapore Strait include piracy, drug trafficking, human trafficking, illegal immigrants, people smuggling, firearms smuggling, electronic goods smuggling, used clothing smuggling and other goods smuggling activities. Indonesia and Singapore have conducted dialogue and negotiations to resolve maritime boundary issues, mainly related to the territorial sea boundary in the eastern segment of the Singapore Strait, to which neither country has fully agreed. This issue poses various maritime security challenges in these waters. Considering the potential and naval threats in the Singapore Strait, the Indonesian Navy has made these waters one of the hot spot areas prioritised for Border Security Operations. The Indonesian Navy has conducted routine Operation Pantas using KRI elements, which aims to provide a sense of security to all sea users in the Singapore Strait from the threat of violence, the threat of law violations, the threat of theft of marine resources and navigation threats.*

**Keywords** — *Border Security Operations, Maritime Security, Singapore Strait*

### I. PENDAHULUAN

Indonesia adalah negara kepulauan dengan jumlah pulau yang mencapai 17.499 pulau dan luas wilayah perairan mencapai 5,8 juta km<sup>2</sup>, serta panjang garis pantai yang mencapai 81.900 km (Amin, 2019). Sebagai negara kepulauan yang besar dan terletak diantara dua benua dan dua samudera, Indonesia memiliki posisi yang sangat strategis karena bertetangga dengan 10 (sepuluh) negara, dan sekaligus juga memberikan tantangan tersendiri bagi Indonesia dalam hal mengelola perbatasan yang cukup besar jumlahnya (Gara *et al.*, 2023). Perbatasan merupakan batas teritorial sebuah negara dan berpengaruh besar terhadap masalah pertahanan dan keamanan atau kedaulatan suatu negara (Bangun, 2017). Dari segi politis, wilayah perbatasan tergolong rawan terjadinya konflik dengan negara tetangga, karena adanya persinggungan batas teritorial dan yurisdiksi, terutama pada wilayah-wilayah perbatasan yang segmen perbatasannya belum disepakati. Sementara itu kegiatan manusia dalam memanfaatkan sumberdaya alam, baik di darat maupun di laut, semakin lama semakin berkembang, sehingga diperlukan upaya pembatasan-pembatasan agar tidak membahayakan kepentingan negara lain.

Selat Singapura merupakan wilayah perbatasan laut antara Republik Indonesia (RI) dan Singapura, yang mempunyai nilai strategis karena menjadi salah satu jalur pelayaran terpadat di dunia. Tercatat lebih dari 70.000 kapal yang melintasi perairan ini setiap tahunnya (Pahlawan, 2021). Selat Singapura merupakan perpanjangan dari Selat Malaka dan memiliki tiga *choke points*, yaitu *choke point* yang berada di Philips Channel (lebar 1.600 m dan 800 m untuk sisi *deep water route* dengan kedalaman 22,5 m), *choke point* di *west bound lane* dekat Buffalo Rock (lebar 532 m dengan kedalaman 20 m) dan *choke point* di Pulau Batuberhenti (lebar 800 m dengan kedalaman 21,2 m) (Irewad, 2011).



Gambar 1. Batas Indonesia-Singapura

Sumber: Pushidrosal, 2023

Selat Singapura memiliki arti strategis dan nilai ekonomi yang tinggi, sehingga berbanding lurus dengan meningkatnya kejahatan transnasional di perairan tersebut. Beberapa kejadian pelanggaran hukum yang terjadi di Selat Singapura, antara lain tindak pidana perompakan, peredaran gelap Narkoba, perdagangan manusia (*human trafficking*), imigran gelap, penyelundupan orang (*people smuggling*), penyelundupan senjata api, penyelundupan barang elektronik, penyelundupan pakaian bekas dan kegiatan penyelundupan barang-barang lainnya (diantaranya bawang merah dan beras pulut) (Suyadi & Priyonggo, 2022).

Indonesia dan Singapura, yang terletak strategis di Asia Tenggara, memiliki kepentingan bersama dalam menjaga keamanan dan stabilitas maritim regional. Kerja sama antara kedua negara telah terjalin dalam berbagai aspek, termasuk pengelolaan dan penegakan hukum di wilayah perbatasan maritim bersama. Tonggak penting dalam hubungan bilateral ini adalah penandatanganan tiga perjanjian batas laut selama beberapa dekade terakhir.

Perjanjian pertama, yang ditetapkan pada tanggal 25 Mei 1973 dan berlaku efektif pada tanggal 29 Agustus 1974, menetapkan batas laut di sepanjang bagian tengah Selat Singapura. Perjanjian ini meletakkan dasar bagi penetapan batas lebih lanjut di wilayah lain dan menunjukkan komitmen kedua negara untuk menyelesaikan perbedaan melalui diplomasi dan negosiasi damai.

Perjanjian kedua, mengenai segmen barat antara Pulau Nipa di Indonesia dan Gosong Sultan (Sultan Shoal) di Singapura, ditandatangani pada tanggal 10 Maret 2009 dan mulai berlaku pada tanggal 30 Agustus 2010. Perjanjian ini memperluas dan memperjelas batas-batas yang telah ditetapkan sebelumnya, memperkuat hubungan bilateral, dan mengurangi potensi konflik. Perjanjian ini juga penting untuk memastikan pengelolaan sumber daya laut yang efektif di kawasan tersebut.

Perjanjian ketiga ditandatangani di Singapura pada tanggal 3 September 2014 mengatur segmen timur antara Changi di Singapura dan Pulau Batam di Indonesia, melengkapi penetapan batas sepanjang 67,3 km dari perbatasan laut di Selat Singapura. Bersama dengan dua perjanjian sebelumnya, perjanjian ini mencakup seluruh batas laut dan secara resmi diberi judul "Traktat Antara Republik Singapura dan Republik Indonesia tentang Penetapan Batas Laut Wilayah di Bagian Timur Selat Singapura." Traktat ini menandai pencapaian penting dalam upaya berkelanjutan kedua negara untuk membina hubungan bilateral yang lebih erat sambil memastikan keamanan dan stabilitas Kawasan.



Gambar 2. Batas Indonesia-Singapura  
Sumber: UN.ORG, 2014

Ketiga perjanjian ini menggambarkan upaya kontinu kedua negara dalam menyelesaikan isu-isu perbatasan mereka melalui dialog konstruktif dan kerja sama yang erat. Namun, masih ada tantangan yang harus dihadapi, terutama terkait dengan batas laut teritorial segmen timur yang belum sepenuhnya disepakati. Keputusan Mahkamah Internasional (*International Court of Justice/ICJ*) pada Mei 2008 menyatakan bahwa kedaulatan atas Pedra Branca berada di tangan Singapura. Lebih lanjut, ICJ memutuskan bahwa kedaulatan atas Middle Rocks berada di tangan Malaysia, sementara kedaulatan atas South Ledge tergantung pada negara yang memiliki perairan teritorial di sekitarnya. Oleh karena itu, kedaulatan atas South Ledge masih belum ditentukan. Ketidakpastian ini berdampak signifikan terhadap keamanan maritim dan hubungan bilateral antara Indonesia dan Singapura. Selama kedaulatan atas South Ledge belum ditentukan, penetapan batas maritim yang jelas antara Indonesia dan Singapura di segmen timur tidak dapat diselesaikan. Hal ini mempengaruhi upaya pengamanan wilayah perbatasan maritim, yang berpotensi menimbulkan berbagai tantangan keamanan.

Dengan mempertimbangkan potensi dan ancaman maritim di Selat Singapura, TNI AL menjadikan perairan ini sebagai salah satu *hot spot area* yang menjadi prioritas Operasi Pengamanan Perbatasan (Pamtas). TNI AL telah menggelar Operasi Pamtas secara rutin dengan menggunakan unsur-unsur KRI jajaran Komando Armada (Koarmada) I. Untuk memastikan keamanan maritim di wilayah ini, TNI AL juga menggelar operasi bersama dengan Singapura, yang bernama Patroli Terkoordinasi Indonesia-Singapura (Patkor Indosin). Selain itu, Pangkalan Utama TNI AL (Lantamal) IV Batam dengan unsur-unsur KRI-nya juga melakukan operasi keamanan laut terbatas di wilayah perairan ini. Operasi Pamtas yang dilakukan oleh Koarmada I dan Lantamal IV bertujuan untuk memberikan rasa aman kepada seluruh pengguna laut di Selat Singapura dari ancaman kekerasan, ancaman pelanggaran hukum, ancaman pencurian sumber daya laut dan ancaman navigasi (Sianturi, 2015).

Namun fakta empiris menunjukkan bahwa kejahatan maritim di Selat Singapura masih marak terjadi. Pada tahun 2018 Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) Kepri telah melakukan penindakan terhadap 349 kapal dan hingga September 2019, telah ditindak 311 kapal penyelundup pakaian bekas (Suyadi & Priyonggo, 2022). DJBC Kepri juga menggagalkan penyelundupan handphone yang berjumlah 3.304 unit berbagai merk seperti iPhone, Samsung, Google Pixel dan merk lainnya dengan nilai total mencapai Rp. 12 miliar dan





berpotensi menimbulkan kerugian negara mencapai Rp. 2,5 miliar, serta menggagalkan penyelundupan 95.750 baby lobster dengan nilai total mencapai Rp. 12 M.

Laporan mingguan yang disusun oleh *Regional Cooperation Agreement Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia (ReCAAP) Information Sharing Centre (ISC)* menyebutkan bahwa pada bulan November 2020, terjadi tiga kali perompakan di Selat Singapura. Tiga perompakan itu masuk dalam kategori 4, yang artinya pelaku tanpa senjata dan tidak ada awak kapal yang terluka. Pada bulan Februari 2021, TNI AL menangkap lima pelaku pencurian terhadap kapal tongkang Linau-133 berbendera Malaysia yang berlayar di perairan Selat Singapura. Sepanjang tahun 2021, telah terjadi tiga peristiwa pencurian terhadap tongkang yang berlayar di Selat Singapura pada posisi yang sama. Sedangkan pada tahun 2022, telah terjadi 10 kejadian perompakan kapal di Selat Singapura. Tujuh diantaranya terjadi di jalur timur Selat Singapura dan empat insiden terjadi di lepas pantai Nongsa Point, Pulau Batam, Indonesia.

Fenomena yang terjadi di perairan perbatasan Indonesia-Singapura saat ini adalah ketidakpastian batas laut teritorial segmen timur Indonesia-Singapura (Bintan-South Ledge/Middle Rock/Pedra Branca), maraknya kejahatan maritim di Selat Singapura, Operasi Pengamanan Perbatasan (Pamtas) yang belum optimal, gelar Operasi Pamtas belum bersifat Operasi Gabungan, belum adanya regulasi yang mengatur secara khusus tentang Operasi Pamtas dan keterbatasan sarana dan prasarana pendukung Operasi Pamtas di Selat Singapura.

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka permasalahan dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

- a. Bagaimana TNI AL dapat mendukung upaya pemerintah Indonesia dalam penyelesaian penetapan batas maritim dengan Singapura?
- b. Bagaimana gelar Operasi Pamtas di Selat Singapura saat ini?
- c. Bagaimana regulasi yang mengatur Operasi Pamtas saat ini?
- d. Bagaimana kondisi Sarpras pendukung Operasi Pamtas di Selat Singapura saat ini?

Untuk mendukung pembahasan dalam penelitian ini sehingga dapat mewujudkan konsep hasil penelitian yang komprehensif, maka peneliti menggunakan landasan pemikiran sebagai berikut:

- a. Undang-Undang RI Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI. Undang-Undang RI Nomor 34 tahun 2004 tentang TNI pasal 7 ayat (2) menyebutkan bahwa tugas pokok TNI dilakukan dengan Operasi Militer Perang (OMP) dan Operasi Militer Selain Perang (OMSP), dimana salah satunya adalah mengamankan wilayah perbatasan. Pasal ini memiliki relevansi dengan pasal 9 yang menyebutkan bahwa tugas TNI AL adalah melaksanakan tugas TNI matra laut di bidang pertahanan, menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi, melaksanakan tugas diplomasi Angkatan laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang ditetapkan oleh pemerintah, melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut, serta melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut.
- b. Teori *Sea Power*. A.T Mahan dalam bukunya *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783* memperkenalkan "*Sea Power*" yang juga menyertakan konsep "*command of the sea*" melalui keunggulan kekuatan angkatan laut yang dikombinasikan dengan unsur maritim lainnya. Menurut tulisannya, Mahan juga berpendapat bahwa angkatan laut seharusnya digunakan secara *offensive* dan pada prinsipnya digunakan untuk menghancurkan kekuatan armada/gugus tempur lawan. Untuk efektifitas, maka armada seharusnya dapat bertindak secara otonom. Untuk menjadi bangsa yang besar, suatu bangsa harus dapat menguasai kepentingannya di laut dan membutuhkan Angkatan Laut yang kuat untuk melindungi dan meningkatkan kepentingannya yang lebih luas lagi (Mahan, 1890). Berkaitan dengan hubungan antar bangsa, penerapan strategi langsung (*direct strategy*) tetap perlu diupayakan sebagaimana dianjurkan oleh Mahan (1890) dengan menggunakan kapal-kapal dan persenjataan besar.
- c. Teori Keamanan Maritim. Konsep keamanan maritim berada diantara dua pemikiran yang berbeda yaitu kerangka pemikiran tradisional dan kerangka non-tradisional. Kelompok tradisional cenderung untuk membatasi konsep keamanan, sedangkan konsep non-tradisional memiliki kecenderungan untuk memperluasnya. Sama halnya seperti yang disampaikan Till (2013) bahwa maritim erat kaitannya dengan angkatan laut dan membedakan angkatan laut menjadi dua yaitu angkatan laut modern dan tradisional. Istilah "keamanan maritim" dapat memiliki arti yang berbeda pada setiap orang dan organisasi tergantung dari kepentingan organisasi yang sedang berlangsung, atau kepentingan politik maupun pandangan ideologis. Keamanan Maritim tidak pernah diartikan sebagai sebuah sektor isu yang independen. Rahman (2009) menyebutkan bahwa literatur yang sudah ada terkait dengan keamanan



maritim cenderung fokus pada karakteristik perairan dan penggunaannya, serta ancaman-ancaman yang terjadi di perairan (Rahman, 2009).

Konsep keamanan maritim adalah pendekatan komprehensif yang melibatkan upaya untuk melindungi kepentingan nasional di perairan melalui pengawasan, pengendalian, dan penanggulangan ancaman yang terkait dengan kegiatan maritim. Hal ini mencakup perlindungan terhadap ancaman tradisional seperti serangan militer, serta ancaman non-tradisional seperti perompakan, penyelundupan senjata, perdagangan ilegal, terorisme maritim, pencurian sumber daya alam, dan kerusakan lingkungan laut.

## II. METODE

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Metode kualitatif digunakan untuk merumuskan gejala-gejala, informasi-informasi dan keterangan-keterangan terkait operasi pengamanan perbatasan Indonesia-Singapura guna meningkatkan keamanan maritim di Selat Singapura. Penelitian kualitatif diartikan sebagai proses penyelidikan untuk memahami masalah sosial atau manusia, berdasarkan membangun gambaran holistik kompleks, dibentuk dengan kata-kata dan melaporkan pandangan rinci dari informan. Masalah dalam penelitian kualitatif bersifat sementara, tentatif dan akan berkembang atau berganti setelah peneliti berada di lapangan. Penelitian kualitatif dimulai dengan berpikir secara induktif, menangkap berbagai fakta atau fenomena melalui pengamatan, lalu menganalisa dan melakukan teorisasi berdasarkan apa yang diamati. Proses induktif mengilustrasikan usaha peneliti untuk mengolah secara berulang-ulang tema dan data base penelitian hingga dapat membangun tema yang utuh. Penelitian kualitatif ini dilakukan untuk mendeskripsikan tentang operasi pengamanan perbatasan Indonesia-Singapura di Selat Singapura. Pendekatan penelitian ini menekankan pada pendekatan yang holistik dan tidak parsial, sehingga diperoleh pemahaman yang utuh tentang suatu objek.

## III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka permasalahan dalam tulisan ini dapat diuraikan sebagai berikut:

a. Dukungan TNI AL kepada Pemerintah Indonesia dalam penyelesaian penetapan batas maritim dengan Singapura saat ini.

Dukungan TNI AL dalam penetapan batas maritim dengan Singapura, meskipun krusial, masih menghadapi sejumlah tantangan yang menghambat optimalisasi. Partisipasi TNI AL mencakup survei hidro-oseanografi, pemetaan wilayah perbatasan, dan pengamanan wilayah tersebut selama proses negosiasi. Namun, beberapa kendala perlu diatasi, yaitu:

1) Keterbatasan sumber daya dan anggaran. TNI AL membutuhkan investasi dalam peralatan survei dan pemetaan yang canggih untuk menghasilkan data yang akurat dan kredibel. Selain itu, pengamanan wilayah perbatasan yang luas dan kompleks memerlukan personel dan alutsista yang memadai. Keterbatasan anggaran dapat menghambat pengadaan dan pemeliharaan peralatan serta program pelatihan personel yang memadai.

2) Koordinasi antar instansi terkait perlu ditingkatkan. Penetapan batas maritim melibatkan berbagai pemangku kepentingan, termasuk Kementerian Luar Negeri, Kementerian Pertahanan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, serta Badan Informasi Geospasial. Koordinasi yang belum optimal dapat menyebabkan inkonsistensi data dan interpretasi, menghambat proses negosiasi, dan berpotensi menimbulkan konflik kepentingan.

3) Dinamika geopolitik regional. Klaim tumpang tindih dari negara tetangga, aktivitas ilegal di wilayah perbatasan, serta perubahan kondisi lingkungan dapat mempengaruhi proses penetapan batas maritim. TNI AL perlu meningkatkan kapabilitas intelijen dan pengawasan untuk mengidentifikasi dan merespons dinamika tersebut secara efektif.

b. Gelar Operasi Pamtas di Selat Singapura saat ini.

Pelaksanaan Operasi Pengamanan Perbatasan (Pamtas) di Selat Singapura saat ini didominasi oleh TNI AL, dengan unsur-unsur matra lainnya yang beroperasi di wilayah tersebut belum terintegrasi secara optimal. Hal ini mengakibatkan penggunaan alutsista yang cenderung sektoral, dengan komando yang terpisah dan tidak terintegrasi, serta belum memenuhi prinsip-prinsip interoperabilitas. Kondisi ini secara signifikan mempengaruhi efektivitas dan efisiensi Operasi Pamtas di Selat Singapura.

Dominasi TNI AL dalam Operasi Pamtas di Selat Singapura menimbulkan tantangan dalam hal integrasi dan koordinasi dengan matra lainnya, seperti TNI AD dan TNI AU. Setiap matra memiliki doktrin, prosedur, dan sistem komando yang berbeda, sehingga menyulitkan pengintegrasian operasi secara menyeluruh. Kurangnya koordinasi yang efektif dapat menyebabkan tumpang tindih tugas, duplikasi usaha, dan bahkan potensi konflik antar matra.

Penggunaan alutsista yang sektoral juga menjadi masalah krusial. Sebagai contoh, TNI AL mungkin memiliki kapal patroli canggih, sementara TNI AU memiliki pesawat intai maritim yang tidak dimanfaatkan secara optimal dalam operasi gabungan. Hal ini menyebabkan pemborosan sumber daya dan mengurangi efektivitas operasi secara keseluruhan.

Interoperabilitas, yaitu kemampuan sistem dan organisasi untuk bekerja sama secara efektif, juga menjadi tantangan dalam Operasi Pamtas di Selat Singapura. Kurangnya standarisasi prosedur, perbedaan sistem komunikasi, dan ketidakcocokan peralatan antar matra dapat menghambat pertukaran informasi dan koordinasi yang cepat dan akurat.

c. Regulasi yang mengatur Operasi Pamtas saat ini.

Ketiadaan peraturan khusus yang mengatur secara komprehensif dan terperinci mengenai Operasi Pengamanan Perbatasan (Pamtas) telah menciptakan sejumlah kesenjangan signifikan yang berdampak pada efektivitas dan efisiensi operasi. Kesenjangan pertama adalah ketidakjelasan mekanisme koordinasi antar matra TNI. Tanpa regulasi yang jelas, koordinasi menjadi tidak terstruktur dan tidak efisien, menyebabkan tumpang tindih tugas, miskomunikasi, dan lambatnya pengambilan keputusan. Contohnya, kurangnya koordinasi antara TNI AL dan TNI AU dalam pemantauan wilayah perbatasan dapat mengakibatkan celah keamanan yang dapat dimanfaatkan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab.

Kesenjangan kedua adalah pola tindak yang tidak optimal. Kurangnya pedoman yang jelas mengenai pola tindak dalam Operasi Pamtas membuat setiap matra TNI cenderung bertindak sendiri-sendiri tanpa adanya keselarasan strategi dan taktik. Hal ini mengakibatkan operasi tidak berjalan optimal dan bahkan kontraproduktif. Misalnya, TNI AL mungkin melakukan patroli di satu area sementara TNI AU melakukan operasi di area lain tanpa koordinasi yang baik, sehingga mengurangi efektivitas keseluruhan operasi.

Ketiga, pemborosan sumber daya menjadi masalah akibat ketiadaan regulasi yang mengatur pembagian tugas dan penggunaan sumber daya antar matra. Beberapa matra TNI mungkin menggunakan peralatan yang sama untuk tugas yang sama, padahal sumber daya tersebut dapat dialokasikan untuk tugas lain yang lebih membutuhkan.

Keterbatasan kewenangan juga menjadi kesenjangan yang signifikan. Dalam beberapa kasus, TNI mungkin menghadapi kendala dalam mengambil tindakan tegas terhadap pelanggaran di wilayah perbatasan karena keterbatasan kewenangan yang diatur dalam peraturan perundang-undangan yang ada. Hal ini dapat menghambat upaya TNI dalam menjaga keamanan dan kedaulatan wilayah perbatasan.

Oleh karena itu, penyusunan peraturan khusus yang mengatur Operasi Pamtas secara komprehensif dan detail sangat diperlukan. Peraturan ini harus mencakup mekanisme koordinasi yang jelas, pola tindak yang terpadu, pemanfaatan teknologi, kerja sama lintas sektor, dan kewenangan yang memadai bagi TNI.

d. Kondisi Sarpras pendukung Operasi Pamtas di Selat Singapura saat ini.

Operasi Pengamanan Perbatasan (Pamtas) di Selat Singapura merupakan tugas krusial yang diemban oleh TNI AL, dengan dukungan dari matra lainnya. Keberhasilan operasi ini sangat bergantung pada ketersediaan dan kapabilitas sarana dan prasarana (sarpras) pendukung, terutama yang berkaitan dengan dukungan logistik bagi Kapal Republik Indonesia (KRI) dan Pesawat Udara (Pesud).

Evaluasi terhadap fasilitas pangkalan TNI AL di sekitar Selat Singapura, yaitu Tanjung Pinang, Batam, dan Tanjung Uban, mengindikasikan adanya beberapa kekurangan yang dapat mempengaruhi efektivitas operasi pengamanan perbatasan.

Pertama, Lantamal IV/Batam belum memiliki dermaga khusus untuk KRI (Kapal Republik Indonesia), sehingga terjadi penggunaan bersama dengan kapal sipil. Kondisi ini berpotensi menimbulkan risiko keamanan dan gangguan operasional. Kedua, dermaga di Tanjung Pinang, meskipun tersedia, memiliki keterbatasan dalam mengakomodasi kapal dengan draft yang dalam, sehingga membatasi jenis KRI yang dapat beroperasi di wilayah tersebut. Ketiga, fasilitas labuh di Tanjung Uban, hanya mampu mendukung KRI dengan panjang kurang dari 100 meter, tidak memadai untuk KRI yang lebih besar dan modern.



Keterbatasan sarana dan prasarana ini memiliki dampak yang luas terhadap efektivitas Operasi Pamtas. Pertama, mobilisasi KRI menjadi terhambat sehingga menyebabkan keterlambatan dalam merespons ancaman dan gangguan keamanan. Kedua, pemeliharaan dan perbaikan (Harkan) KRI terganggu karena kurangnya fasilitas yang memadai, seperti bengkel perbaikan kapal yang modern dan peralatan perbaikan elektronik yang mutakhir. Hal ini berpotensi menurunkan kesiapan operasional dan meningkatkan risiko kerusakan pada KRI. Ketiga, dukungan pembekalan logistik cair (Logca) juga terkendala, termasuk keterbatasan kapasitas penyimpanan bahan bakar dan air bersih. Akibatnya, KRI mungkin harus lebih sering kembali ke pangkalan untuk mengisi ulang persediaan, mengurangi waktu patroli dan pengawasan di wilayah perbatasan.

Selain itu, keterbatasan fasilitas pangkalan juga dapat menghambat efektivitas dukungan logistik lainnya, seperti dukungan kesehatan bagi personel KRI, dukungan pemeliharaan pesawat udara, dan dukungan komunikasi. Hal ini dapat menurunkan moral dan motivasi personel yang bertugas, serta mengurangi efektivitas keseluruhan operasi.

Oleh karena itu, peningkatan dan pengembangan sarpras pendukung di pangkalan TNI AL di sekitar Selat Singapura menjadi suatu keharusan. Pembangunan dermaga khusus TNI AL di Lantamal IV/Batam, perluasan dan modernisasi dermaga di Tanjung Pinang, serta peningkatan kapasitas fasilitas labuh di Tanjung Uban merupakan langkah-langkah penting yang perlu segera diambil. Selain itu, investasi dalam peralatan Harkan yang modern, peningkatan kapasitas penyimpanan Logca, dan pengembangan fasilitas pendukung lainnya juga perlu diprioritaskan.

Untuk mengatasi permasalahan di atas, maka perlu dilakukan upaya-upaya, meliputi:

a. Upaya TNI AL untuk mendukung Pemerintah Indonesia dalam penyelesaian penetapan batas maritim dengan Singapura.

TNI AL memiliki peran krusial dalam mendukung pemerintah Indonesia dalam proses penetapan batas maritim dengan Singapura. Namun, terdapat beberapa kendala yang perlu diatasi untuk optimalisasi peran tersebut. Keterbatasan anggaran dan sumber daya menjadi hambatan utama, mengingat kebutuhan akan peralatan survei dan pemetaan modern, serta alutsista yang memadai untuk pengamanan wilayah perbatasan. Selain itu, koordinasi antar instansi terkait perlu ditingkatkan guna memastikan konsistensi data, kelancaran negosiasi, dan menghindari potensi konflik kepentingan. Dinamika geopolitik regional juga menjadi faktor yang perlu diantisipasi, sehingga TNI AL perlu meningkatkan kapabilitas intelijen dan pengawasan.

Untuk mengatasi keterbatasan anggaran dan sumber daya, TNI AL dapat mengupayakan peningkatan alokasi anggaran dari pemerintah untuk mendukung kegiatan penetapan batas maritim. Selain itu, menjalin kerja sama dengan pihak swasta atau lembaga internasional dapat menjadi alternatif untuk memperoleh sumber daya tambahan, seperti peralatan survei dan pemetaan yang canggih. Pemanfaatan teknologi modern juga dapat membantu meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan sumber daya yang ada.

Penguatan koordinasi antar instansi terkait merupakan langkah penting lainnya. TNI AL perlu membangun komunikasi yang intensif dan transparan dengan Kementerian Luar Negeri, Kementerian Pertahanan, Kementerian Kelautan dan Perikanan, serta Badan Informasi Geospasial. Pembentukan tim koordinasi khusus yang melibatkan perwakilan dari semua instansi terkait dapat menjadi solusi untuk memastikan kelancaran pertukaran informasi, sinkronisasi data, dan pengambilan keputusan yang terpadu.

Dalam menghadapi dinamika geopolitik regional, TNI AL perlu meningkatkan kapabilitas intelijen dan pengawasan di wilayah perbatasan. Hal ini dapat dilakukan melalui peningkatan patroli laut dan udara, penggunaan teknologi pengawasan seperti radar dan satelit, serta pengumpulan dan analisis informasi dari berbagai sumber. Selain itu, TNI AL juga perlu memperkuat kerja sama dengan angkatan laut negara-negara tetangga untuk berbagi informasi dan melakukan operasi gabungan dalam menjaga keamanan dan stabilitas regional.

Peningkatan kapasitas dan kapabilitas personel TNI AL juga menjadi fokus utama. Pelatihan dan pendidikan yang relevan dengan penetapan batas maritim, seperti teknik survei hidro-oseanografi, pemetaan wilayah perbatasan, negosiasi, dan hukum laut internasional, perlu ditingkatkan. Selain itu, rotasi penugasan personel secara berkala dapat memberikan pengalaman dan pengetahuan yang lebih luas bagi personel TNI AL dalam menangani isu-isu perbatasan.

Dengan mengatasi kendala-kendala tersebut dan melaksanakan langkah-langkah strategis yang tepat, TNI AL dapat mengoptimalkan perannya dalam mendukung pemerintah Indonesia dalam



penyelesaian penetapan batas maritim dengan Singapura. Upaya ini akan berkontribusi pada terwujudnya batas maritim yang jelas, adil, dan diterima oleh kedua negara, serta memperkuat keamanan dan stabilitas di kawasan Selat Singapura.

b. Gelar Operasi Gabungan TNI untuk mengamankan perbatasan Indonesia-Singapura di Selat Singapura.

Berdasarkan teori *Sea Power* Mahan (1980), konsep "*command of the sea*" dapat dicapai melalui superioritas kekuatan angkatan laut yang terintegrasi dengan elemen maritim lainnya. Untuk mewujudkan pengendalian laut di Selat Singapura, TNI AL dapat menggelar operasi yang mencakup penempatan berbagai jenis KRI (Kapal Perang Republik Indonesia) seperti korvet, frigat, kapal selam, dan kapal patroli cepat. Selain itu, Pesud (Pesawat Udara) seperti pesawat intai maritim dan helikopter dapat dikerahkan untuk memperluas jangkauan pengawasan dan memberikan respons cepat terhadap ancaman. Pangkalan TNI AL di sekitar Selat Singapura, seperti di Batam dan Tanjung Pinang, juga dapat diperkuat untuk mendukung operasi ini.

Operasi ini bertujuan untuk mencegah dan mengatasi potensi ancaman di Selat Singapura. Ancaman tradisional yang mungkin terjadi meliputi pembajakan, perompakan, penyelundupan, dan pelanggaran wilayah. Sementara itu, ancaman non-tradisional seperti terorisme maritim, penangkapan ikan ilegal, pencemaran laut, dan bencana alam juga perlu diantisipasi.

Selain TNI AL, operasi matra darat dapat dilakukan dalam bentuk operasi pengamanan wilayah secara berkelanjutan. Pasukan TNI AD dapat ditempatkan di pulau-pulau sekitar Selat Singapura untuk mencegah infiltrasi dan aktivitas ilegal. Operasi ini juga dapat melibatkan kerja sama dengan otoritas sipil setempat untuk meningkatkan keamanan di wilayah pesisir. Sementara itu, matra udara dapat melaksanakan patroli udara secara rutin menggunakan pesawat tempur, pesawat intai, dan drone untuk memantau lalu lintas kapal dan mendeteksi aktivitas mencurigakan di Selat Singapura.

Operasi yang dilakukan oleh masing-masing matra harus berada di bawah satu komando terpadu. Hal ini penting untuk memastikan koordinasi yang efektif, respons cepat terhadap ancaman, dan penggunaan sumber daya yang efisien. Komando gabungan ini dapat dibentuk khusus untuk operasi di Selat Singapura atau mengintegrasikan operasi ini ke dalam struktur komando gabungan yang sudah ada.

Gelar operasi ini hendaknya dapat mengerahkan kekuatan secara terpadu dengan mempertimbangkan efektivitas pada saat pelaksanaan operasi. Artinya, kekuatan yang dikerahkan harus sesuai dengan tingkat ancaman yang dihadapi. Selain itu, operasi ini juga perlu memperhatikan aspek-aspek seperti hukum laut internasional, kerja sama dengan negara tetangga, dan dampak terhadap lingkungan.

Dengan melaksanakan operasi gabungan yang komprehensif dan terkoordinasi, TNI dapat meningkatkan keamanan maritim di Selat Singapura secara signifikan. Hal ini tidak hanya akan melindungi kepentingan nasional Indonesia, tetapi juga berkontribusi pada stabilitas dan keamanan regional

c. Penetapan regulasi yang mengatur Operasi Pengamanan Perbatasan.

Operasi Pengamanan Perbatasan (Pamtas) merupakan salah satu tugas pokok TNI dalam menegakkan kedaulatan negara dan menjaga keutuhan wilayah NKRI. Namun, pelaksanaan operasi ini sering kali menghadapi tantangan, salah satunya adalah kurangnya regulasi yang mengatur operasi secara terpadu antar ketiga matra TNI. Hal ini menyebabkan tumpang tindih kewenangan dan inefisiensi dalam pelaksanaan operasi.

Oleh karena itu, penyusunan regulasi yang komprehensif dan terpadu menjadi suatu keharusan. Regulasi ini akan menjadi landasan hukum yang kuat untuk pelaksanaan Operasi Pamtas yang lebih efektif, efisien, dan terkoordinasi. Berikut adalah langkah-langkah strategis yang dapat diambil dalam penyusunan regulasi tersebut:

- 1) Pembentukan Tim Penyusun Regulasi yang Inklusif: Tim ini tidak hanya terdiri dari perwakilan tiap matra TNI, tetapi juga melibatkan ahli hukum militer, pakar keamanan perbatasan, akademisi, dan bahkan perwakilan dari kementerian/lembaga terkait seperti Kementerian Luar Negeri, Kementerian Dalam Negeri, dan Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP). Dengan melibatkan berbagai pihak, diharapkan regulasi yang dihasilkan akan lebih komprehensif dan mengakomodasi kepentingan semua pihak terkait.
- 2) Analisis Kebutuhan Regulasi yang Mendalam: Analisis ini tidak hanya mencakup peraturan perundang-undangan yang relevan dan doktrin operasi, tetapi juga studi kasus dari negara lain yang memiliki pengalaman dalam pengamanan perbatasan. Selain itu, analisis juga



harus mempertimbangkan perkembangan teknologi terbaru yang dapat digunakan dalam Operasi Pamtas, seperti penggunaan drone, sensor, dan sistem informasi terpadu.

3) Pemetaan Tugas, Peran, dan Fungsi yang Detail: Pemetaan ini harus dilakukan secara rinci hingga ke tingkat satuan terkecil di masing-masing matra. Sebagai contoh, regulasi harus menjelaskan secara rinci tugas TNI AD dalam menjaga perbatasan darat, tugas TNI AL dalam menjaga perbatasan laut, dan tugas TNI AU dalam menjaga wilayah udara di perbatasan. Pemetaan ini juga harus mempertimbangkan skenario-skenario khusus, seperti penanganan pelanggaran wilayah perbatasan, penyelundupan, atau konflik di perbatasan.

4) Pengembangan Mekanisme Koordinasi yang Kuat: Mekanisme ini tidak hanya mencakup pembentukan struktur komando gabungan, tetapi juga prosedur koordinasi rutin antar matra, mekanisme pengambilan keputusan bersama, dan sistem komunikasi yang terintegrasi. Selain itu, regulasi juga perlu mengatur mekanisme koordinasi dengan aparat penegak hukum lainnya, seperti Polri, Bea Cukai, dan Imigrasi, untuk penanganan kasus-kasus pelanggaran di perbatasan.

5) Standarisasi Prosedur Operasi yang Komprehensif: Standar Operasional Prosedur (SOP) yang baku harus mencakup seluruh aspek Operasi Pamtas, mulai dari perencanaan, pengumpulan intelijen, patroli, penanganan pelanggaran, hingga pelaporan dan evaluasi. SOP ini harus disusun dengan mempertimbangkan karakteristik wilayah perbatasan yang berbeda-beda, baik perbatasan darat, laut, maupun udara.

6) Ketentuan Penegakan Hukum yang Tegas: Regulasi harus memuat ketentuan yang jelas mengenai wewenang dan prosedur penangkapan, penyelidikan, dan penindakan terhadap berbagai jenis pelanggaran di perbatasan, seperti penyelundupan, perdagangan manusia, dan pelanggaran wilayah. Ketentuan ini harus sejalan dengan hukum nasional dan hukum internasional yang berlaku.

7) Sosialisasi dan Implementasi yang Efektif: Sosialisasi tidak hanya dilakukan melalui pelatihan, tetapi juga melalui media komunikasi internal TNI dan media massa untuk meningkatkan kesadaran publik akan pentingnya Operasi Pamtas. Implementasi regulasi harus diawasi secara ketat untuk memastikan kepatuhan semua pihak.

8) Evaluasi dan Revisi Berkala yang Berkelanjutan: Evaluasi harus dilakukan secara berkala, misalnya setiap tahun, untuk mengukur efektivitas regulasi dan mengidentifikasi area-area yang perlu diperbaiki. Hasil evaluasi harus digunakan sebagai dasar untuk melakukan revisi dan penyempurnaan regulasi secara berkelanjutan, sehingga regulasi selalu relevan dengan perkembangan situasi di lapangan.

Dengan langkah-langkah strategis ini, diharapkan regulasi Operasi Pamtas terpadu dapat menjadi instrumen yang efektif dalam meningkatkan koordinasi antar matra TNI, mengoptimalkan penggunaan sumber daya, dan pada akhirnya, memperkuat pengamanan wilayah perbatasan NKRI.

d. Peningkatan sarana dan prasarana pendukung Operasi Pengamanan Perbatasan di Selat Singapura.

Peningkatan efektivitas Operasi Pengamanan Perbatasan (Pamtas) di Selat Singapura membutuhkan optimalisasi dukungan logistik yang komprehensif, terutama dalam hal kemampuan pemeliharaan dan perbaikan (Harkan), perbekalan (Fasbek), dan fasilitas pelabuhan (Disfaslan).

1) Peningkatan Kemampuan Harkan: Pangkalan TNI AL di sekitar Selat Singapura harus memiliki fasilitas Harkan yang memadai, termasuk bengkel perbaikan kapal yang modern, fasilitas pengisian bahan bakar, dan peralatan perbaikan elektronik yang mutakhir. Selain itu, ketersediaan suku cadang yang cepat dan efisien perlu dijamin melalui kerjasama dengan industri pertahanan dalam negeri dan manajemen inventaris yang optimal. Pelatihan dan pengembangan kompetensi tenaga teknis Harkan juga perlu ditingkatkan untuk memastikan pemeliharaan dan perbaikan KRI yang efektif.

2) Peningkatan Kemampuan Fasbek: Kapasitas gudang penyimpanan di pangkalan TNI AL perlu ditingkatkan untuk menampung berbagai jenis perbekalan, seperti bahan makanan, air bersih, bahan bakar, dan amunisi. Sistem logistik harus dioptimalkan untuk memastikan distribusi perbekalan yang cepat dan efisien ke KRI yang beroperasi di Selat Singapura. Penggunaan teknologi informasi dan komunikasi yang canggih dapat diimplementasikan untuk meningkatkan efisiensi manajemen logistik.

3) Peningkatan Kemampuan Disfaslan: Perluasan dan modernisasi dermaga di pangkalan TNI AL diperlukan untuk mengakomodasi KRI yang lebih besar dan lebih banyak. Pembangunan dermaga baru di lokasi strategis juga dapat dipertimbangkan untuk meningkatkan fleksibilitas operasional. Fasilitas pendukung seperti stasiun pengisian bahan bakar, stasiun pengisian air



bersih, dan fasilitas perbaikan kapal harus tersedia di dermaga untuk memenuhi kebutuhan KRI. Pelabuhan di sekitar Selat Singapura harus dikembangkan menjadi pelabuhan modern dengan sistem manajemen lalu lintas kapal yang canggih, sistem keamanan yang ketat, dan fasilitas pendukung lainnya.

Dengan mengoptimalkan ketiga aspek dukungan logistik ini, TNI AL dapat memastikan kesiapan operasional KRI, mempercepat waktu respons terhadap ancaman, dan meningkatkan efektivitas Operasi Pamantas di Selat Singapura.

#### IV. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian pemecahan masalah yang ditemukan terkait Optimalisasi Operasi Pengamanan Perbatasan Indonesia-Singapura guna meningkatkan keamanan maritim dalam rangka mendukung pertahanan negara, maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

- a. Peran TNI AL dalam mendukung penetapan batas maritim dengan Singapura memerlukan pendekatan komprehensif yang meliputi peningkatan anggaran, penguatan koordinasi antar instansi, serta pengembangan strategi adaptif terhadap dinamika geopolitik.
- b. Gelar operasi berpengaruh terhadap Operasi Pengamanan Perbatasan Indonesia-Singapura guna meningkatkan keamanan maritim dalam rangka mendukung pertahanan negara. Untuk mengatasi permasalahan tersebut diperlukan interoperability melalui metode: penyusunan SOP dan operasi gabungan.
- c. Regulasi berpengaruh terhadap Operasi Pengamanan Perbatasan Indonesia-Singapura guna meningkatkan keamanan maritim dalam rangka mendukung pertahanan negara. Untuk mengatasi permasalahan tersebut diperlukan penetapan regulasi melalui metode: regulasi
- d. Sarana dan prasarana pendukung berpengaruh terhadap Operasi Pengamanan Perbatasan Indonesia-Singapura guna meningkatkan keamanan maritim dalam rangka mendukung pertahanan negara. Untuk mengatasi permasalahan tersebut diperlukan upaya peningkatan Sarpras melalui metode: pembangunan dan pemenuhan/penyediaan.

#### REFERENSI

- Amin, Choirul. "Penetapan Tapal Batas Wilayah Laut Indonesia Dengan Singapura di Bagian Barat Selat Singapura Menurut Unclos III 1982." PhD diss., Universitas Islam Riau, 2019.
- AT Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History*. (Boston: Little Brown and Company, 1890).
- Bangun, Budi Hermawan. "Konsepsi dan pengelolaan Wilayah perbatasan negara: perspektif hukum internasional." *Tanjungpura Law Journal* 1, no. 1 (2017): 52-63.
- Gara, E. G., Winata Winata, and M. Baharun. "Kebijakan Keamanan Nasional Dan Keamanan Maritim Negara Singapura Dan Dampaknya Bagi Kepentingan Nasional Indonesia." *Innovative: Journal Of Social Science Research* 3, no. 5 (2023): 8117-8128.
- Irewad, A, *Dinamika Perbatasan Wilayah Laut di Selat Malaka Singapura*, Jurnal Penelitian Politik, Vol. 8, No. 2 (2011).
- Pahlawan, Adhytia. "Keputusan Presiden Jokowi Menjadikan Poros Maritim Dunia Sebagai Agenda Utama Kebijakan Luar Negeri Indonesia Periode 2014-2019." *Electronical Journal Of Social And Political Sciences (E-Sospol)* 8, no. 1 (2021): 1-14.
- Rahman, Chris. *Concepts of maritime security*. (New Zealand: Centre for Strategic Studies, 2009).
- Sianturi, H. M. P, *Peranan TNI AL dalam Melakukan Penyidikan Terhadap Tindak Pidana SDA di dan atau lewat Laut* (Doctoral dissertation, Brawijaya University) (2015).
- Suyadi, M. S., & Priyonggo, S. Panduan Operasional Penegakan Hukum di Perbatasan Laut RI-Singapura di Wilayah Kerja Pangkalan Utama TNI AL IV/TPI. *Jurnal Maritim Indonesia*, 10 (1), (2022).
- Till, Geoffrey. *Seapower: A guide for the twenty-first century*. (Routledge, 2013).