

The Impact of Maritime Diplomacy and Rules of Engagement Implementation on Maritime Security in the Malacca Strait

Bayu Indra Wirawan^{#1}, Buddy Suseto^{#2}, Ditto R. Saputra^{#3}

[#] *Strategi Operasi Laut, Politeknik Angkatan Laut*

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

baywirawan.pro@gmail.com

Abstract — *The Strait of Malacca is a vital strategic maritime route for global trade and holds significant economic value, yet it remains vulnerable to various maritime security threats such as piracy, smuggling, illegal fishing, and illegal migration. Although a trilateral cooperation between Indonesia, Malaysia, and Singapore has been established through the Malsindo Coordinated Patrol, its implementation still faces serious challenges. The main issues include the unresolved maritime boundary delimitation, differing perspectives on the involvement of external actors, disparities in capacity among the littoral states, and the absence of a jointly agreed standing Rules of Engagement (RoE). This study aims to: 1) Analyze the influence of maritime diplomacy and RoE on maritime security in the Strait of Malacca; 2) Examine the policies, strategies, and efforts to enhance maritime security in the Strait through maritime diplomacy and RoE; and 3) Assess the impact of the absence of a standing RoE on maritime security in the Strait of Malacca. The population of this study consists of 1,721 crew members of Indonesian warships under the First Fleet Command (who are involved in maritime security operations in the Strait of Malacca). The sample was determined using Slovin's formula with a 10% precision level, resulting in a total of 95 respondents. This research employs a mixed-method approach. The findings of the study reveal that: 1) Maritime diplomacy and RoE implementation have a significant effect on improving maritime security in the Strait of Malacca, both partially and simultaneously; 2) The general policy formulated in this study emphasizes the enhancement of maritime security in the Strait through maritime diplomacy and RoE implementation. This policy is elaborated into three main strategies: First, strengthening the trilateral cooperation forum among Indonesia, Malaysia, and Singapore to align national interests in securing global shipping routes; Second, formulating a standing RoE that is adaptive to regional dynamics and global economic interests; and Third, increasing human resource capacity and maritime technology in less developed countries, supported by advancements in science and international cooperation.*

Keywords — *maritime diplomacy, rules of engagement, maritime security*

I. PENDAHULUAN

Selat Malaka merupakan jalur perairan strategis yang terletak antara Pulau Sumatera dan Semenanjung Malaya, menghubungkan Samudera Hindia dengan Laut China Selatan melalui Laut Andaman dan Selat Singapura. Selat ini memiliki panjang sekitar 520 mil laut dan lebar yang bervariasi dari 3,6 hingga 126 mil laut. Keempat negara pesisir, yaitu Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand, berbagi yurisdiksi atas wilayah ini melalui Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan landas kontinen (Roach, 2005). Meski demikian, persoalan batas maritim antara Indonesia dan negara-negara tetangga di Selat Malaka masih belum sepenuhnya terselesaikan.

Sebagai salah satu selat internasional paling penting di dunia, Selat Malaka memiliki nilai strategis tinggi dalam aspek ekonomi, politik, dan sumber daya alam. Selat ini berfungsi sebagai jalur komunikasi dan perdagangan laut global (*Sea Lanes of Communication/SLOC* dan *Sea Lanes of Trade/SLOT*), pelabuhan transit internasional, serta kawasan kaya akan sumber daya laut. Volume pergerakan minyak dan gas melalui selat ini terus meningkat, diproyeksikan mencapai 30 juta barel per hari pada 2025. Selain komoditas energi, barang non-energi seperti pangan, logam, kendaraan, dan bahan kimia juga melintasi selat ini dengan nilai perdagangan mencapai USD 390 miliar per tahun (KBRI Singapura, 2005).

Namun, tingginya aktivitas di Selat Malaka menjadikan kawasan ini rentan terhadap berbagai ancaman keamanan maritim. Beberapa kejahatan yang sering terjadi mencakup penyelundupan narkoba, perdagangan manusia, *illegal fishing* dan pembajakan kapal (Suhirwan & Prakoso, 2019). Meski angka pembajakan sempat menurun pada 2021, intensitas kejahatan laut tetap menjadi perhatian serius. Tingkat kerentanan ini menegaskan pentingnya penguatan sistem keamanan melalui kolaborasi regional yang efektif dan berkelanjutan.

Menanggapi tantangan tersebut, Indonesia, Malaysia, dan Singapura membentuk kerja sama trilateral Malsindo Trilateral Coordinated Patrol pada tahun 2004 (Wijaya, 2017). Inisiatif ini melibatkan tiga bentuk operasi: *Eyes in the Sky* (EIS), *Malacca Strait Sea Patrol* (MSSP), dan *Intelligence Exchange Group* (IEG). Namun, implementasi diplomasi maritim ini menghadapi hambatan, terutama belum tuntasnya delimitasi batas maritim, perbedaan sikap terkait keterlibatan aktor eksternal serta ketimpangan sumber daya antar negara. Perbedaan persepsi mengenai kedaulatan dan ancaman juga mempersulit koordinasi patroli bersama.

Hambatan lainnya adalah belum disepakatinya aturan pelibatan (*Rules of Engagement/RoE*) antar negara yang terlibat, yang berisiko menimbulkan ketidakaturan penggunaan kekuatan bersenjata di laut. Ketiadaan standing RoE tidak hanya berdampak pada ketidakpastian tindakan aparat di lapangan, tetapi juga berpotensi menimbulkan konflik hukum dan diplomatik. Oleh karena itu, penting untuk mengkaji hubungan antara diplomasi maritim, implementasi RoE dan keamanan maritim guna memperkuat kolaborasi regional dalam menjaga stabilitas Selat Malaka secara menyeluruh.

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

a. Teori Diplomasi Maritim

Menurut Le Mière, diplomasi adalah pengelolaan hubungan internasional dan karena itu diplomasi maritim adalah manajemen hubungan internasional melalui domain maritim (Le Mière, 2014). Diplomasi maritim adalah pemanfaatan sumber daya maritim untuk mengatur hubungan antar negara, tidak hanya untuk menyelesaikan konflik di wilayah perairan sesuai dengan ketentuan hukum laut internasional. Le Mière secara berurutan membagi diplomasi maritim dalam tiga kategori yakni diplomasi maritim kooperatif, persuasif dan koersif.

- 1) Diplomasi maritim kooperatif (*cooperative maritime diplomacy*) adalah suatu bentuk diplomasi maritim yang meliputi beragam aktivitas kelautan yang dapat dilaksanakan oleh berbagai aktor yang aktivitasnya bertujuan untuk membangun pengaruh, aliansi ataupun kepercayaan.
- 2) Diplomasi maritim persuasif (*persuasive maritime diplomacy*) adalah suatu bentuk diplomasi maritim yang aktivitasnya bertujuan untuk meningkatkan pengakuan kekuatan maritim atau nasional seseorang, dan membangun prestise bagi bangsa di atas panggung internasional.
- 3) Diplomasi maritim koersif (*coercive maritime diplomacy*) adalah suatu bentuk diplomasi maritim yang memiliki kemiripan dengan *gunboat diplomacy* atau *naval diplomacy*. Pada dasarnya, strategi diplomasi ini berfokus pada penggunaan angkatan laut dan aset maritimnya untuk mengintimidasi pihak lawan.

Berdasarkan keseluruhan teori di atas, maka peneliti mensintesisakan pengertian diplomasi maritim sebagai pelaksanaan politik luar negeri yang bertujuan untuk mengoptimalkan potensi kelautan guna memenuhi kepentingan nasional sesuai dengan ketentuan nasional dan hukum internasional, dengan indikator: 1) Diplomasi maritim kooperatif; 2) Diplomasi maritim persuasif; dan 3) Diplomasi maritim koersif.

b. Teori *Rule of Engagement* (RoE)

Panglima TNI menetapkan Keputusan Panglima TNI Nomor KEP/1537/XII/2023 Tanggal 27 Desember 2023 tentang Aturan Pelibatan/*Rules of Engagement* (RoE) Satuan Operasional TNI Pada Masa Damai, sebagai pedoman bagi prajurit TNI dalam melaksanakan tugas. Penetapan RoE ini dilakukan untuk menjamin agar pelibatan yang terjadi dilaksanakan sesuai dengan ketentuan dan hukum yang berlaku.

Dalam Keputusan Panglima TNI tersebut disebutkan bahwa Aturan Pelibatan/*Rules of Engagement* (RoE) adalah aturan yang dikeluarkan oleh pejabat militer yang berwenang tentang hal-hal yang diperbolehkan atau hal-hal yang dilarang dalam penggunaan kekuatan untuk menghadapi suatu ancaman serta tindakan-tindakan untuk melakukan beladiri. Peraturan tersebut juga membagi RoE menjadi dua jenis, yaitu:

- 1) Aturan pelibatan yang bersifat tetap (*standing RoE*), yaitu RoE yang dikeluarkan oleh komando militer tertinggi pada masa damai (*peace time*) berisikan tentang instruksi yang berkaitan dengan aturan tentang penggunaan kekuatan/senjata dalam rangka hak bela diri (*self defence*), nasional, kolektif, perorangan/satuan dalam menghadapi suatu ancaman

2) Aturan pelibatan yang bersifat khusus (*particular* RoE), yaitu RoE yang merupakan instruksi /perintah/arahan dari komando atas, yang harus dimutakhirkan mengikuti perkembangan situasi konflik di daerah operasi, disesuaikan dengan macam dan jenis operasi, daerah operasi dan tingkat eskalasi kekerasan bersenjata/ancaman yang terjadi.

Berdasarkan keseluruhan teori diatas, maka peneliti mensintesisakan pengertian aturan pelibatan/*Rules of Engagement* sebagai pedoman yang digunakan oleh komandan militer untuk menentukan kapan dan bagaimana kekuatan militer dapat digunakan dalam situasi tertentu, dengan indikator: 1) *Standing* RoE; dan 2) *Particular* RoE.

c. Teori Keamanan Maritim

Menurut McNicholas (2008), keamanan maritim adalah langkah-langkah yang diambil oleh pemilik, operator, administrator kapal, fasilitas pelabuhan, instalasi lepas pantai, serta organisasi kelautan untuk melindungi wilayah laut dari pembajakan, sabotase, penyitaan, pencurian, dan gangguan lainnya. Kesulitan dalam merumuskan konsep keamanan maritim dapat dikatakan terjadi karena menghindari tindakan *pre-emptive* terhadap forum-forum keamanan maritim yang berada di luar mekanisme PBB, keinginan pemisahan konsep keamanan maritim dengan keselamatan maritim, serta definisi keamanan maritim yang kaku mengakibatkan berkurangnya otoritas keamanan nasional dalam pengelolaan laut. Hal ini berarti keamanan maritim tidak hanya berfokus pada aksi militer (gencatan senjata) saja, tetapi juga aktivitas perikanan, pencemaran laut yang disengaja, serta kegiatan penelitian atau survei yang bertempat di laut.

Bueger (2015) menjelaskan bahwa ancaman yang dihadapi dalam keamanan maritim adalah: 1) *Marine Safety (Marine Environment)*; 2) *Blue Economy (Economic Development)*; 3) *Sea Power (National Security)*; dan 4) *Resilience (Human Security)*.

Keamanan maritim sangat terkait dengan kemampuan dan kekuatan maritim (*sea power*) suatu negara untuk mengelola wilayah perairannya guna mewujudkan tujuan dan kepentingan nasionalnya. Mahan (2020) menjelaskan bahwa tidak semua bangsa dapat membangun *sea power*. Terdapat sejumlah persyaratan yang harus dipenuhi untuk membangun *sea power*, yaitu: 1) Letak Geografi (*Geographical Position*); 2) Bangun Muka Bumi (*Physical Conformation*); 3) Luas Wilayah (*Extent of Territory*); 4) Karakter Masyarakat (*Character of the People*); 5) Jumlah Penduduk (*Number of Population*); dan 6) Karakter Pemerintahan (*Character of Government*).

Berdasarkan keseluruhan teori di atas, maka peneliti mensintesisakan pengertian keamanan maritim sebagai sebuah keadaan dimana segala kegiatan perekonomian yang dilakukan di laut terbebas dari ancaman bahaya yang menyebabkan kerugian finansial dan korban jiwa, dengan dimensi: 1) *Marine Safety (Marine Environment)*; 2) *Blue Economy (Economic Development)*; 3) *Sea Power (National Security)*; 4) *Resilience (Human Security)*.

Hipotesis adalah suatu pernyataan yang pada waktu diungkapkan belum diketahui kebenarannya, tetapi memungkinkan untuk diuji dalam kenyataan empiris (Gulo, 2010). Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian. Berikut adalah hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini:

a. Pengaruh diplomasi maritim (X_1) terhadap keamanan maritim (Y) di Selat Malaka.

$$H_0 : \beta_{YX1} \leq 0$$

$$H_1 : \beta_{YX1} > 0$$

b. Pengaruh *rules of engagement* (X_2) terhadap keamanan maritim (Y) di Selat Malaka.

$$H_0 : \beta_{YX2} \leq 0$$

$$H_1 : \beta_{YX2} > 0$$

c. Terdapat pengaruh diplomasi maritim (X_1) dan *rules of engagement* (X_2) secara simultan terhadap keamanan maritim (Y) di Selat Malaka.

$$H_0 : \beta_{YX1X2} \leq 0$$

$$H_1 : \beta_{YX1X2} > 0$$

II. METODE

Metode Penelitian.

Dalam penelitian ini, peneliti ini menggunakan metode campuran (mixed method) antara kuantitatif dengan kualitatif. Metode campuran atau pendekatan campuran adalah metode yang memanfaatkan kekuatan metode kuantitatif dan kualitatif sekaligus (Creswell, 2014). Pendekatan ini dipilih untuk mendapatkan pemahaman yang lebih luas dan mendalam terhadap pertanyaan-pertanyaan penelitian yang diajukan. Pendekatan campuran lahir dari keprihatinan bahwa salah satu metode saja sering dianggap tidak mampu untuk menjawab sebuah masalah penelitian yang kompleks. Metode-metode lapangan yang tidak melibatkan wawancara dengan informan dan sampling dipandang sempit dan tidak memadai.

Populasi dan Sampel Penelitian.

Populasi adalah wilayah generalisasi berupa subjek atau objek yang diteliti untuk dipelajari dan diambil kesimpulan (Sugiyono, 2016). Populasi dalam penelitian ini adalah ABK KRI jajaran Koarmada I yang melaksanakan Operasi Keamanan Laut di Selat Malaka (Satuan Kapal Eskorta, Satuan Kapal Cepat, Satuan Kapal Ranjau) dan ABK KRI Satrol Lantamal I Belawan, yang berjumlah 1.721 orang

Sampel adalah sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi, sedangkan teknik pengambilan sampel disebut dengan *sampling* (Sugiyono, 2016). Metode yang digunakan untuk menentukan jumlah sampel dalam penelitian ini adalah rumus Slovin dengan tingkat presisi sebesar 10%. Berdasarkan perhitungan rumus Slovin tersebut, didapatkan jumlah sampel penelitian sebanyak 95 orang.

Narasumber.

Data kualitatif dalam penelitian ini diperoleh melalui wawancara secara mendalam kepada para narasumber, yaitu: Asops Kasal, Pangkoarmada I dan Laksda Purn Kresno Buntoro (Pengamat Militer).

Instrumen Penelitian.

a. Variabel Diplomasi Maritim.

Tabel 1. Kisi-kisi Instrumen Diplomasi Maritim

VARIABEL	INDIKATOR	BUTIR INSTRUMEN	NO. BUTIR	JML. BUTIR
Diplomasi Maritim (Le Mièrè, 2014).	1. Diplomasi maritim kooperatif.	a. Dialog. b. Kerja sama. c. Patroli bersama. d. <i>Information sharing</i> .	1,2,3,4	4
	2. Diplomasi maritim persuasif	a. Pengaruh politik. b. Pengaruh ekonomi. c. Pengaruh militer d. Propaganda.	5,6,7,8	4
	3. Diplomasi maritim koersif	a. Kekuatan bersenjata. b. Pembatasan akses. c. Blokade. d. Hukum laut internasional.	9,10,11,12	4

Sumber: data diolah peneliti, 2025

b. Variabel *Rule of Engagement (RoE)*.

Tabel 2. Kisi-kisi Rules of Engagement

VARIABEL	INDIKATOR	BUTIR INSTRUMEN	NO. BUTIR	JML. BUTIR
<i>Rules of Engagement</i> (Kep Pang TNI Nomor KEP/1537/XII/2023).	1. <i>Standing RoE</i>	a. Sifat tetap b. Proporsional c. Terbatas d. Hukum Internasional e. Bela diri f. <i>Non lethal</i>	1,2,3,4,5,6	4
	2. <i>Particular RoE</i>	a. Sifat khusus b. Jenis operasi c. Waktu operasi d. Tempat operasi e. Niat musuh f. Aksi musuh	7,8,9,10,11,12	4

Sumber: data diolah peneliti, 2025

c. Variabel Keamanan Maritim.

Tabel 3. Kisi-kisi Instrumen Keamanan Maritim

VARIABEL	INDIKATOR	BUTIR INSTRUMEN	NO. BUTIR	JML. BUTIR
Keamanan Maritim (Bueger, 2015)	1. <i>Marine Safety (Marine Environment)</i>	a. Kecelakaan kapal b. Pencemaran Laut c. Peraturan Pelayaran	1,2,3	3
	2. <i>Blue Economy (Economic Development)</i>	a. Pertumbuhan ekonomi b. Peningkatan investasi c. Perlindungan sumber daya laut	4,5,6	3
	3. <i>Sea Power (National Security)</i>	a. Penegakan hukum di laut b. Pertahanan laut c. Strategi maritim	7,8,9	3
	4. <i>Resilience (Human Security)</i> .	a. Pengelolaan sumber daya laut b. Keamanan maritim c. Perlindungan lingkungan	10,11,12	3

Sumber: data diolah peneliti, 2025

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Uji Validitas dan Uji Reliabilitas.

Uji validitas dan reliabilitas digunakan untuk mengukur akurasi dan ketepatan instrumen pengukur melalui pertanyaan/ Pernyataan yang diajukan dalam penelitian. Pengujian validitas data menggunakan rumus korelasi *product moment* dari Pearson, sedangkan uji reliabilitas menggunakan koefisien *Cronbach Alpha*. Dalam penelitian ini sampel untuk uji validitas kuesioner sebanyak 30 orang dengan signifikansi 5% ($\alpha = 0,05$), sehingga:

Nilai $df = n - 2$
 $df = 30 - 2$
 $df = 28$.

Berdasarkan nilai r-tabel diperoleh hasil $r(28) = 0,361$.

a. Variabel Diplomas Maritim (X_1)

Instrumen yang digunakan dalam menghimpun data dari responden untuk variabel Diplomas Maritim (X_1) sebanyak 12 pernyataan. Hasil uji validitas dengan menggunakan SPSS versi 25 adalah sebagai berikut:

Tabel 4. Hasil Uji Validitas Diplomas Maritim

Variabel	Item	r hitung	r tabel	Kesimpulan
Diplomas Maritim	1	0.626	0,361	Valid
	2	0.828	0,361	Valid
	3	0.795	0,361	Valid
	4	0.735	0,361	Valid
	5	0.721	0,361	Valid
	6	0.846	0,361	Valid
	7	0.774	0,361	Valid
	8	0.879	0,361	Valid
	9	0.623	0,361	Valid
	10	0.884	0,361	Valid
	11	0.695	0,361	Valid
	12	0.799	0,361	Valid

Sumber: data diolah peneliti, 2025

Berdasarkan hasil uji validitas dengan bantuan *software* SPSS 25 diketahui bahwa 12 butir pernyataan di atas, memiliki nilai r-hitung lebih besar dari r-tabel (0,361), sehingga dapat disimpulkan bahwa butir-butir tersebut merupakan alat ukur yang valid atas variabel Diplomas Maritim.

Adapun hasil uji reliabilitas dapat ditunjukkan pada tabel 5 sebagai berikut:

Tabel 5. Hasil Uji Reliabilitas Diplomas Maritim

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.936	12

Sumber: data diolah peneliti, 2025

Berdasarkan tabel 5 di atas, diketahui bahwa nilai *Cronbach Alpha* variabel Diplomas Maritim memiliki nilai lebih besar dari 0,60, sehingga dapat disimpulkan bahwa butir-butir tersebut adalah reliabel.

b. Variabel Rule of Engagement (RoE) (X_2)

Instrumen yang digunakan dalam menghimpun data dari responden untuk variabel RoE (X_2) sebanyak 12 pernyataan. Hasil uji validitas dengan menggunakan SPSS versi 25 adalah sebagai berikut:

Tabel 6. Hasil Uji Validitas RoE

Variabel	Item	r _{hitung}	r _{tabel}	Kesimpulan
Rule of Engagement (RoE)	1	0.602	0,361	Valid
	2	0.521	0,361	Valid
	3	0.661	0,361	Valid
	4	0.596	0,361	Valid
	5	0.620	0,361	Valid
	6	0.715	0,361	Valid
	7	0.682	0,361	Valid
	8	0.691	0,361	Valid
	9	0.726	0,361	Valid
	10	0.782	0,361	Valid
	11	0.571	0,361	Valid
	12	0.447	0,361	Valid

Sumber: data diolah peneliti, 2025

Berdasarkan hasil uji validitas dengan bantuan *software* SPSS 25 diketahui bahwa 12 butir pernyataan di atas, memiliki nilai r-hitung lebih besar dari r-tabel (0,361), sehingga dapat disimpulkan bahwa butir-butir tersebut merupakan alat ukur yang valid atas variabel RoE.

Adapun hasil uji reliabilitas dapat ditunjukkan pada tabel sebagai berikut:

Tabel 7. Hasil Uji Reliabilitas RoE

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.864	12

Sumber: data diolah peneliti, 2025

Berdasarkan tabel 7 di atas, diketahui bahwa nilai *Cronbach Alpha* variabel RoE memiliki nilai lebih besar dari 0,60, sehingga dapat disimpulkan bahwa butir-butir tersebut adalah reliabel.

c. Variabel Keamanan Maritim (Y).

Instrumen yang digunakan dalam menghimpun data dari responden untuk variabel Keamanan Maritim (Y) sebanyak 12 pernyataan. Hasil uji validitas dengan menggunakan SPSS versi 25 adalah sebagai berikut:

Tabel 8. Hasil Uji Validitas Keamanan Maritim

Variabel	Item	r hitung	r tabel	Kesimpulan
Keamanan Maritim	1	0.751	0,361	Valid
	2	0.691	0,361	Valid
	3	0.681	0,361	Valid
	4	0.608	0,361	Valid
	5	0.659	0,361	Valid
	6	0.725	0,361	Valid
	7	0.720	0,361	Valid
	8	0.780	0,361	Valid
	9	0.646	0,361	Valid
	10	0.725	0,361	Valid
	11	0.641	0,361	Valid
	12	0.702	0,361	Valid

Sumber: data diolah peneliti, 2025

Berdasarkan hasil uji validitas dengan bantuan *software* SPSS 25 diketahui bahwa 12 butir pernyataan di atas, memiliki nilai r-hitung lebih besar dari r-tabel (0,361), sehingga dapat disimpulkan bahwa butir-butir tersebut merupakan alat ukur yang valid atas variabel Keamanan Maritim.

Adapun hasil uji reliabilitas dapat ditunjukkan pada tabel sebagai berikut:

Tabel 9. Hasil Uji Reliabilitas Keamanan Maritim

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.901	12

Sumber: data diolah peneliti, 2025

Berdasarkan tabel 9 di atas, diketahui bahwa nilai *Cronbach Alpha* variabel Keamanan Maritim memiliki nilai lebih besar dari 0,60, sehingga dapat disimpulkan bahwa butir-butir tersebut adalah reliabel.

Uji Asumsi Klasik.

Uji asumsi klasik adalah serangkaian pengujian statistik yang dilakukan untuk memastikan bahwa model regresi linear berganda yang berbasis *Ordinary Least Square* (OLS) memenuhi asumsi-asumsi dasar yang mendasarinya. Uji asumsi klasik terdiri dari uji normalitas, uji multikolinearitas, uji heteroskedastisitas dan uji linearitas.

a. Uji Normalitas.

Uji Normalitas dilakukan untuk mengetahui sebaran data pada variabel bebas dan terikat terdistribusi normal atau tidak. Pada penelitian ini, teknik yang digunakan dalam pengujian normalitas data menggunakan teknik *One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test*.

Tabel 10. Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test			
		Unstandardized Residual	
N		95	
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000	
	Std. Deviation	3.24880411	
Most Extreme Differences	Absolute	.107	
	Positive	.064	
	Negative	-.107	
Test Statistic		.107	
Asymp. Sig. (2-tailed) ^c		.093	
Monte Carlo Sig. (2-tailed) ^d	Sig.	.008	
	99% Confidence Interval	Lower Bound	.006
		Upper Bound	.011
a. Test distribution is Normal.			
b. Calculated from data.			
c. Lilliefors Significance Correction.			
d. Lilliefors' method based on 10000 Monte Carlo samples with starting seed 2000000.			

Sumber: SPSS 2025

Berdasarkan uji statistik normalitas pada tabel 10 di atas, diketahui bahwa nilai signifikansi *Unstandardized Residual* adalah sebesar 0,093 (lebih besar dari 0,05), sehingga dapat disimpulkan bahwa data-data sudah terdistribusi normal dan bisa dilanjutkan untuk analisa regresi.

b. Uji Multikolinearitas.

Uji Multikolinieritas dilakukan untuk mengetahui adanya hubungan atau korelasi antara variabel bebas. Model regresi yang baik ditunjukkan jika antar sesama variabel bebas tidak saling berkorelasi, sehingga masing-masing variabel benar-benar bersifat independen.

Tabel 11. Hasil Uji Multikolinearitas

Coefficients ^a								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	22.944	4.860		4.721	.000		
	DIPLOMASI_MARITIM	.118	.081	.138	1.462	.147	.805	1.243
	ROE	.497	.092	.511	5.425	.000	.805	1.243

a. Dependent Variable: KEAMANAN_MARITIM

Sumber: SPSS 2025

Berdasarkan data pada tabel 11 di atas, diketahui bahwa nilai VIF (*Variance Inflation Factor*) variabel Diplomasi Maritim dan RoE adalah sebesar 1,243 (kurang dari 10) dan nilai *tolerance* sebesar 0,805 (lebih besar dari 0,1), sehingga dapat disimpulkan bahwa dalam penelitian ini tidak terjadi multikolinearitas sehingga data variabel tersebut memenuhi syarat untuk dilanjutkan dalam uji regresi linear berganda.

c. Uji Heteroskedastisitas.

Uji heteroskedastisitas merupakan tahapan pengujian berikutnya dari uji asumsi klasik yang bertujuan untuk mengetahui apakah model regresi yang digunakan pada penelitian ini terdapat ketidaksamaan variance dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Metode yang digunakan dalam pengujian Heteroskedastisitas ini menggunakan uji Glejser yang dilakukan dengan cara meregresikan antara variabel bebas dengan nilai absolut residualnya.

Tabel 12. Hasil Uji Heteroskedastisitas

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	13.376	2.669		5.012	.000
	DIPLOMASI_MARITIM	-.053	.044	-.128	-1.194	.236
	ROE	-.151	.050	-.321	-3.002	.310

a. Dependent Variable: RES2

Sumber: SPSS 2025

Berdasarkan data pada tabel 12 di atas, diketahui bahwa nilai signifikansi variabel X₁ (Diplomasi Maritim) sebesar 0,236 dan variabel X₂ (RoE) sebesar 0,310. Kedua nilai variabel independen ini lebih besar dari 0,05, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gangguan heteroskedastisitas sehingga data variabel tersebut memenuhi syarat untuk dilanjutkan dalam uji regresi linear berganda.

d. Uji Linearitas.

Uji linearitas digunakan untuk menilai apakah hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat dalam model regresi adalah linier atau tidak. Dalam model regresi linier, diasumsikan bahwa hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat adalah linier, artinya perubahan pada variabel bebas akan menghasilkan perubahan yang proporsional pada variabel terikat.

Tabel 13. Hasil Uji Linearitas

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
KEAMANAN_MARITIM* DIPLOMASI_MARITIM	Between Groups	(Combined)	370.656	11	33.696	2.456	.010
		Linearity	199.763	1	199.763	14.561	.000
		Deviation from Linearity	170.893	10	17.089	1.246	.275
	Within Groups		1138.649	83	13.719		
	Total		1509.305	94			

Sumber: SPSS 2025

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
KEAMANAN_MARITIM * ROE	Between Groups	(Combined)	685.658	14	48.976	4.757	.000
		Linearity	494.122	1	494.122	47.994	.000
		Deviation from Linearity	191.536	13	14.734	1.431	.164
	Within Groups		823.647	80	10.296		
	Total		1509.305	94			

Sumber: SPSS 2025

Berdasarkan perhitungan pada tabel 13 di atas, diketahui bahwa nilai *Sig. Deviation from Linearity* variabel Diplomas Maritim adalah sebesar 0,275 (lebih besar dari 0,05) dan nilai *Sig. Deviation from Linearity* variabel RoE adalah sebesar 0,164 (lebih besar dari 0,05), sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang linear antara variabel bebas dengan variable terikat serta data-data variabel tersebut telah memenuhi syarat untuk dilanjutkan dalam uji regresi linear berganda.

Uji Hipotesis.

a. Pengaruh Diplomas Maritim (X₁) Terhadap Keamanan Maritim (Y).

Tabel 14. Hasil Pengujian Hipotesis Pertama

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	38.755	4.444		8.720	.000
	DIPLMASI_MARITIM	.311	.083	.364	3.767	.000

a. Dependent Variable: KEAMANAN_MARITIM

Sumber: SPSS 2025

Nilai t-tabel = t (0,05;93) = 1,985 (lihat tabel nilai t untuk sampel (N) berjumlah N – 2 = 93, dengan α = 0,05)

Berdasarkan perhitungan pada tabel 14 di atas, menunjukkan bahwa t-hitung = 3,767 > t-tabel = 1,985 yang berarti H₀ ditolak atau H₁ (hipotesis penelitian) diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa variabel X₁ berpengaruh langsung positif terhadap variabel Y.

b. Pengaruh Implementasi RoE (X₂) Terhadap Keamanan Maritim (Y)

Tabel 15. Hasil Pengujian Hipotesis Kedua

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	26.140	4.367		5.986	.000
	ROE	.556	.083	.572	6.728	.000

a. Dependent Variable: KEAMANAN_MARITIM

Sumber: SPSS 2025

Nilai $t\text{-tabel} = t(0,05;93) = 1,985$ (lihat tabel nilai t untuk sampel (N) berjumlah $N - 2 = 93$, dengan $\alpha = 0,05$)

Berdasarkan perhitungan pada tabel 15 di atas, menunjukkan bahwa $t\text{-hitung} = 6,728 > t\text{-tabel} = 1,985$ yang berarti H_0 ditolak atau H_1 (hipotesis penelitian) diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa variabel X_2 berpengaruh langsung positif terhadap variabel Y .

c. Pengaruh Diplomas Maritim (X_1) dan Implementasi RoE (X_2) Secara Simultan Terhadap Keamanan Maritim (Y)

Tabel 16. Hasil Pengujian Hipotesis Simultan

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	517.161	2	258.580	23.978	.000 ^b
	Residual	992.144	92	10.784		
	Total	1509.305	94			
a. Dependent Variable: KEAMANAN_MARITIM						
b. Predictors: (Constant), ROE, DIPLOMASI_MARITIM						

Sumber: SPSS 2025

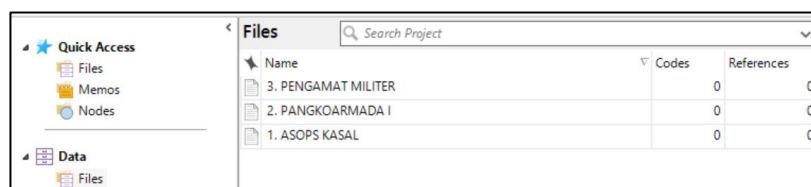
Berdasarkan data pada tabel 16 di atas, diketahui bahwa nilai $F\text{-hitung}$ (23,978) lebih besar dari nilai $F\text{-tabel}$ (3,10), dan nilai signifikansi sebesar 0,000, lebih kecil dari nilai probabilitas 0,05, sehingga dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak dan H_1 diterima, artinya bahwa terdapat pengaruh Diplomas Maritim dan RoE secara simultan terhadap Keamanan Maritim.

Analisis NVivo.

Berdasarkan data-data yang didapatkan dari hasil wawancara, peneliti melakukan pengolahan dan analisis data menggunakan *software* NVivo 12 dengan tahapan sebagai berikut:

a. Menyusun transkrip data wawancara dari para narasumber ke format NVivo 12.

Tahap awal yang dilakukan dalam pengolahan data menggunakan NVivo adalah memindahkan data transkrip wawancara yang sudah dipisahkan masing-masing narasumber dan dikelompokkan dalam satu folder agar lebih memudahkan dalam pengolahan datanya, seperti terlihat pada gambar 1.

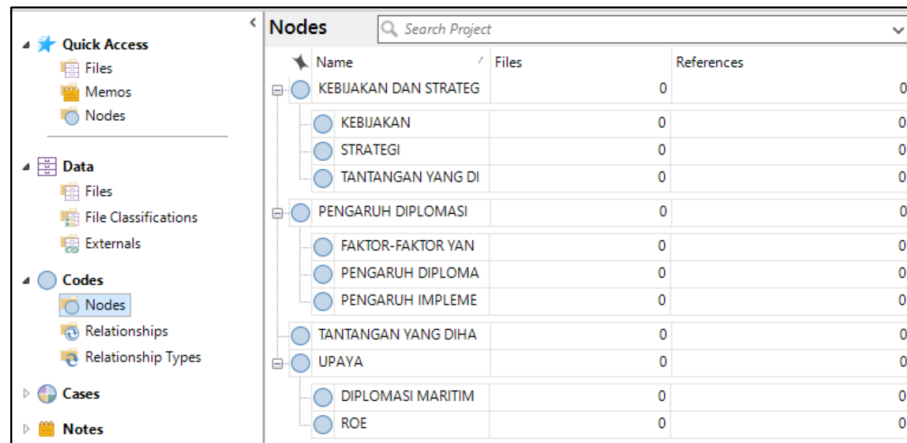


Gambar 1. Transkrip data wawancara dalam folder files NVivo 12

Sumber: NVivo 12, 2025

b. Membaca dan memahami masing-masing transkrip data wawancara.

Pada tahap ini, peneliti membaca dan memahami masing-masing transkrip data wawancara untuk memperoleh gambaran umum berdasarkan topik-topik utama yang muncul dari hasil wawancara, kemudian membuat poin-poin penting (*nodes*) berdasarkan rumusan masalah dan pertanyaan penelitian. Fitur yang digunakan adalah fitur *Node*. File terkait penelitian yang sudah diimpor dalam *software* NVivo 12 kemudian dibaca dan dipahami untuk menemukan kalimat-kalimat yang ingin dianalisis. Setelah ditemukan, kalimat tersebut dikelompokkan sesuai dengan *node* yang dibuat. Hal ini akan mempermudah peneliti untuk melakukan *review* terhadap transkrip data wawancara serta untuk mengklasifikasikan data yang digunakan dalam penelitiannya. Hasilnya seperti terlihat pada gambar 2.

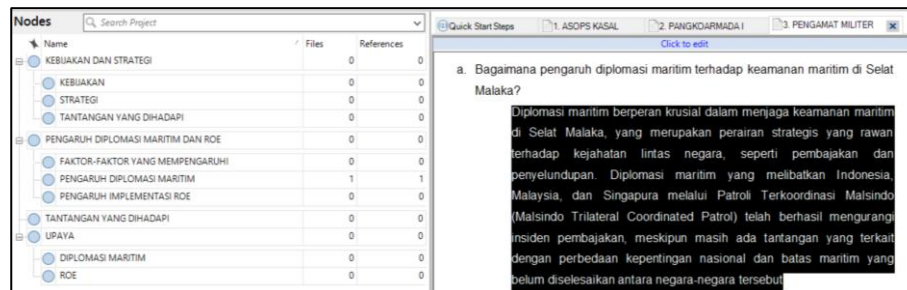


Gambar 2. Pembuatan nodes pada NVivo 12

Sumber: NVivo 12, 2025

c. Melakukan koding terhadap transkrip data wawancara.

Pada tahap ini, peneliti melakukan proses mengisi nodes dengan informasi-informasi dari transkrip data wawancara yang berkaitan dengan rumusan masalah dan pertanyaan penelitian. Peneliti juga melakukan proses reduksi data (*data reduction*), yaitu menyatukan semua nodes yang memiliki karakteristik informasi yang sama dan mengeluarkan (menghapus) semua kategori yang kurang relevan dengan topik dan masalah penelitian untuk menghasilkan tema-tema utama yang hendak dilaporkan peneliti. Hasilnya seperti terlihat pada gambar 3.

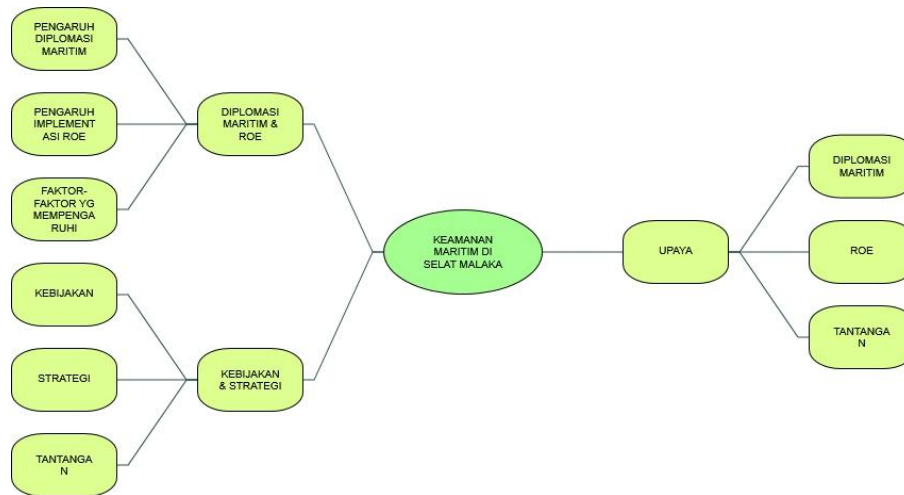


Gambar 3. Hasil proses koding pada Nvivo 12

Sumber: NVivo 12, 2025

d. Proses mind mapping hasil penelitian.

Setelah data di-import ke dalam program NVivo, tahap selanjutnya adalah melakukan tahapan *Mind Mapping*, yang bertujuan untuk mempermudah cara pemahaman peneliti terhadap model penelitiannya yang tertuang pada tampilan di layout, hasil *Mind Mapping* dalam penelitian ini terlihat pada gambar 4 sebagai berikut:



Gambar 4. Proses Mind Mapping

Sumber: NVivo 12, 2025

e. **Word Frequency**

Langkah selanjutnya adalah memvisualisasikan hasil *word frequency* terhadap *coding* kelompok narasumber pada pertanyaan penelitian, sehingga diperoleh hasil sebagai berikut:



Gambar 5. Word Frequency

Sumber: NVivo 12, 2025

Analisis SWOT.

Tahap awal yang dilakukan dalam analisis SWOT adalah mengidentifikasi faktor-faktor internal (*strengths* dan *weakness*) dan faktor-faktor eksternal (*opportunity* dan *threats*) untuk menentukan suatu langkah yang tepat dan ditujukan terhadap objek dan subjek dalam penelitian, sebagaimana tergambar dalam tabel sebagai berikut:

Tabel 17. Faktor-Faktor Internal (*Internal Factors Analysis Summary / IFAS*)

Faktor – Faktor Internal	
<i>Strength</i>	<i>Weakness</i>
Kerjasama regional.	Perbedaan kepentingan nasional.
Kapasitas diplomasi internasional Indonesia.	Kesenjangan kapasitas antar negara anggota.
Patroli terkoordinasi oleh negara-negara pantai.	Belum adanya <i>standing</i> RoE.
Kompetensi prajurit.	Perbedaan RoE masing-masing negara anggota.

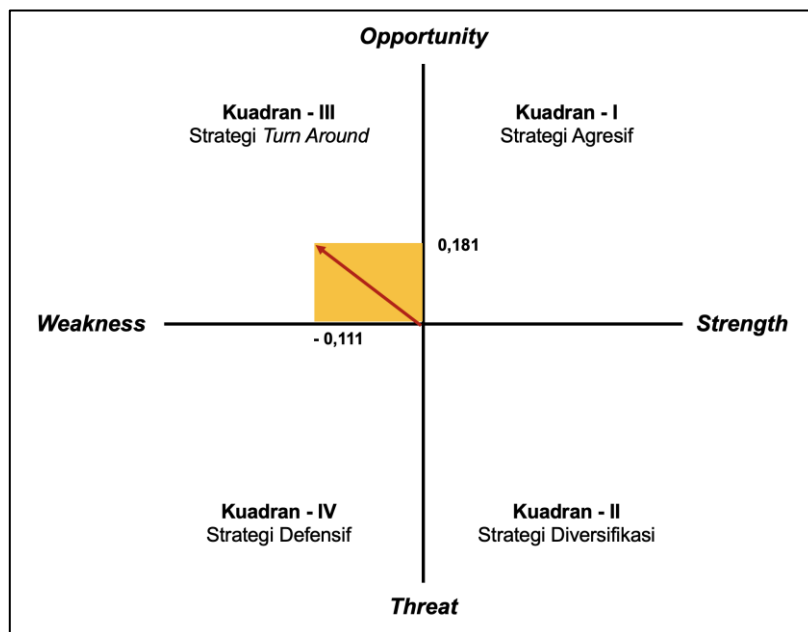
Sumber: Data diolah peneliti, 2025

Tabel 18. Faktor-Faktor Eksternal (*External Factors Analysis Summary / IFAS*)

Faktor – Faktor Eksternal	
<i>Opportunity</i>	<i>Threat</i>
Letak geografis Selat Malaka yang strategis.	Geopolitik regional
Aktivitas pelayaran dan perdagangan global.	Intervensi kekuatan eksternal
Kekayaan SDA Selat Malaka yang melimpah.	Sengketa batas maritim
Perkembangan Iptek	Ancaman keamanan maritim

Sumber: Data diolah peneliti, 2025

Setelah mendapatkan analisa dari faktor-faktor yang mempengaruhi dari internal (*strength* dan *weakness*) maupun eksternal (*opportunity* dan *threat*), maka dapat diketahui kuadaran strategi terpilih dan matriks strategi untuk digunakan sebagai pemecahan masalah, seperti terlihat pada gambar 6 berikut:



Gambar 6. Diagram SWOT

Sumber: Data diolah penulis, 2025

Dari hasil analisis SWOT diketahui bahwa hasil perhitungan berada pada Kuadran III (W – O), sehingga strategi yang digunakan adalah model Strategi *Turn Around*. Strategi ini berorientasi untuk memanfaatkan peluang jangka panjang melalui mobilisasi sumber daya untuk mengubah *Weakness* (W) menjadi *Opportunity* (O). Sebagaimana dapat dilihat pada tabel matrik kombinasi strategi dibawah ini:

Tabel 19. Matriks Strategi SWOT

IFAS EFAS	Kekuatan (S)	Kelemahan (W)
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kerjasama regional (S1) 2. Kapasitas diplomasi internasional Indonesia (S2). 3. Patroli terkoordinasi oleh negara-negara pantai (S3). 4. Kompetensi prajurit (S4). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Perbedaan kepentingan nasional (W1). 2. Kesenjangan kapasitas antar negara anggota (W2). 3. Belum adanya standing RoE (W3). 4. Perbedaan RoE masing-masing negara anggota (W4).
Peluang (O)	STRATEGI S-O	STRATEGI W-O
<ol style="list-style-type: none"> 1. Letak geografis Selat Malaka yang strategis (O1). 2. Aktivitas pelayaran dan perdagangan global (O2). 3. Kekayaan SDA Selat Malaka yang melimpah (O3). 4. Perkembangan Iptek (O4). 		
Ancaman (T)	STRATEGI S-T	STRATEGI W-T
<ol style="list-style-type: none"> 1. Geopolitik regional (T1). 2. Intervensi kekuatan eksternal (T2). 3. Sengketa batas maritim (T3). 4. Ancaman keamanan maritim (T4) 		

Sumber: Data diolah penulis, 2025

Pembahasan.

Pada bagian ini akan dibahas mengenai pengaruh diplomasi maritim dan implementasi RoE secara parsial dan simultan terhadap keamanan maritim di Selat Malaka serta kebijakan, strategi dan upaya untuk meningkatkan keamanan maritim di Selat Malaka melalui diplomasi maritim dan implementasi RoE.

a. Pengaruh Diplomasi Maritim (X₁) Terhadap Keamanan Maritim (Y).

Berdasarkan hasil analisis kuantitatif menggunakan SPSS, penelitian ini menemukan bahwa Diplomasi Maritim (X₁) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap Keamanan Maritim (Y), ditunjukkan oleh nilai t-hitung sebesar 3,767 yang lebih besar dari t-tabel (1,985), serta nilai signifikansi sebesar 0,000 yang lebih kecil dari 0,05. Nilai korelasi sebesar 0,664 menunjukkan hubungan yang kuat, sementara nilai R-square sebesar 0,441 mengindikasikan bahwa 44,1% variasi dalam Keamanan Maritim dipengaruhi oleh variabel Diplomasi Maritim, dengan sisanya dipengaruhi faktor lain. Temuan ini menguatkan bahwa diplomasi memainkan peran penting dalam penguatan keamanan maritim, khususnya melalui kerja sama dan koordinasi antarnegara pantai di wilayah strategis seperti Selat Malaka.

Selaras dengan teori diplomasi dan keamanan maritim, temuan ini menunjukkan bahwa pendekatan non-konfrontatif melalui kerja sama bilateral dan multilateral efektif dalam menciptakan stabilitas kawasan. Diplomasi maritim terbukti menjadi instrumen penting dalam membangun kepercayaan, pertukaran intelijen, serta pelaksanaan patroli terkoordinasi seperti Patkor Malsindo dan *Eyes in the Sky*. Wawancara dengan Asosp Kasal, Laksda TNI Yayan Sofiyan dan Pangkoarmada I, Laksda TNI Fauzi juga menegaskan bahwa diplomasi mampu menjembatani perbedaan kepentingan antarnegara dan memperkuat kapasitas kolektif dalam menghadapi ancaman maritim. Temuan ini konsisten dengan studi terdahulu oleh Sinaga (2017) dan Suproboningrum & Kurniawan (2018), yang

menunjukkan bahwa diplomasi maritim berkontribusi nyata dalam penguatan sistem keamanan laut berbasis kerja sama regional.

b. Pengaruh Implementasi RoE (X_2) Terhadap Keamanan Maritim (Y).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Implementasi RoE memiliki pengaruh signifikan terhadap Keamanan Maritim. Nilai t-hitung sebesar 6,728 yang lebih besar dari t-tabel (1,985), serta nilai signifikansi $0,000 < 0,05$, mengindikasikan bahwa H_0 ditolak dan H_1 diterima. Koefisien korelasi (R) sebesar 0,672 menunjukkan hubungan yang kuat antara kedua variabel, dengan nilai R-square sebesar 0,452, yang berarti bahwa 45,2% variasi dalam Keamanan Maritim dapat dijelaskan oleh Implementasi RoE. Temuan ini memperkuat peran penting RoE sebagai instrumen operasional yang mendukung tindakan aparat keamanan laut dalam menghadapi berbagai ancaman secara legal, terukur, dan efektif.

Secara teoritis, RoE berfungsi sebagai pedoman hukum dan operasional yang menjamin bahwa setiap tindakan aparat di laut tetap dalam koridor hukum nasional dan internasional. Implementasi RoE yang baik mencegah terjadinya eskalasi konflik, meningkatkan respons cepat terhadap ancaman seperti perompakan atau penyelundupan, serta memfasilitasi koordinasi lintas batas dalam operasi maritim multinasional seperti di Selat Malaka. Namun, ketidakharmonisan implementasi RoE antarnegara dapat menimbulkan ketidakefektifan di lapangan. Temuan ini konsisten dengan studi Andhika et al. (2021) dan Gunawan et al. (2020) yang menekankan pentingnya RoE dalam menciptakan keselarasan tindakan antarinstansi dan memperkuat sinergi dalam pengamanan laut dari berbagai bentuk kejahatan lintas negara.

c. Pengaruh Diplomasi Maritim (X_1) dan Implementasi RoE (X_2) Secara Simultan Terhadap Keamanan Maritim (Y).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara simultan, Diplomasi Maritim (X_1) dan Implementasi RoE (X_2) memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap Keamanan Maritim (Y). Hal ini ditunjukkan oleh nilai F-hitung sebesar 23,978 yang melebihi F-tabel (3,10), serta nilai signifikansi sebesar 0,000 yang lebih kecil dari 0,05. Nilai koefisien korelasi (R) sebesar 0,585 menunjukkan adanya hubungan kategori sedang antara kedua variabel independen dengan variabel dependen, dan nilai R-square sebesar 0,343 mengindikasikan bahwa kontribusi kedua variabel terhadap Keamanan Maritim adalah sebesar 34,3%. Sisanya, 65,7%, dipengaruhi oleh variabel lain di luar cakupan penelitian ini, seperti faktor politik, teknologi, atau kapasitas sumber daya manusia.

Secara teoritis, temuan ini mendukung integrasi pendekatan diplomatik dan operasional dalam kerangka keamanan maritim. Diplomasi maritim berfungsi sebagai instrumen soft power untuk membangun kepercayaan, mencegah konflik, dan mendorong kerja sama regional, sementara RoE berperan sebagai hard power normatif yang mengatur batas tindakan aparat secara legal dan proporsional. Sinergi keduanya memungkinkan pembentukan sistem keamanan laut yang lebih responsif, stabil, dan efektif. Faktor-faktor seperti kepentingan ekonomi strategis, isu kedaulatan, tingkat kepercayaan antarnegara, dan kesiapan kelembagaan menjadi penentu keberhasilan implementasi diplomasi dan RoE, khususnya di kawasan strategis seperti Selat Malaka. Kombinasi keduanya mampu menjawab tantangan keamanan maritim secara komprehensif tanpa mengabaikan kedaulatan dan kepentingan nasional masing-masing negara.

d. Kebijakan, Strategi dan Upaya.

Adapun kebijakan strategi dan upaya untuk meningkatkan keamanan maritim di Selat Malaka melalui diplomasi maritim dan implementasi RoE, dapat dirumuskan sebagai berikut:

1) Kebijakan.

Dengan memperhatikan faktor-faktor strength, weakness, opportunity dan threat serta kondisi nyata terkait dengan keamanan maritim di Selat Malaka, maka perlu dirumuskan suatu kebijakan umum yang digunakan sebagai pedoman dalam mengoptimalkan peran diplomasi maritim dan implementasi RoE. Adapun kebijakan umum tersebut adalah:

“Terwujudnya keamanan maritim di Selat Malak melalui peningkatan diplomasi maritim dan implementasi RoE guna meningkatkan efektivitas patroli terkoordinasi dalam rangka mendukung pertahanan negara di laut”

2) Strategi.

Berdasarkan analisis SWOT yang telah diuraikan pada penjelasan sebelumnya, diketahui bahwa hasil perhitungan berada pada Kuadran III (W – O), sehingga strategi yang digunakan adalah model Strategi Turn Around. Strategi ini berorientasi untuk memanfaatkan peluang jangka panjang melalui mobilisasi sumber daya untuk mengubah *Weakness* (W) menjadi *Opportunity* (O).

Berdasarkan arah kebijakan yang telah ditetapkan dan pendekatan kualitatif dari Kuadran SWOT, maka dapat dirumuskan strategi-strategi sebagai berikut:

- a) Strategi Pertama, meningkatkan forum kerjasama trilateral (Indonesia, Malaysia dan Singapura) guna menyelaraskan kepentingan nasional masing-masing negara dalam menjaga keamanan jalur pelayaran dan perdagangan global (W1, O2)
- b) Strategi Kedua, menyusun standing RoE dengan mempertimbangkan kepentingan nasional masing-masing negara dan kepentingan ekonomi global (W3, W1, O2)
- c) Strategi Ketiga, meningkatkan kapasitas SDM dan teknologi untuk negara-negara yang masih tertinggal, dengan memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi (W2, O4)

3) Upaya.

Dalam rangka mewujudkan sasaran kebijakan dan strategi di atas, maka dilaksanakan upaya-upaya untuk mengatasi semua pokok-pokok persoalan yang ditemukan, dengan mempertimbangkan landasan pemikiran dan faktor-faktor yang mempengaruhi (eksternal dan internal). Berdasarkan pendekatan-pendekatan dalam teori kesiapan, teori kompetensi SDM dan teori tindak pidana pencurian, maka dapat dirumuskan upaya-upaya yang dilaksanakan sebagai penjabaran strategi, sebagai berikut:

- a) Upaya Strategi – 1. Untuk mewujudkan strategi – 1, yaitu meningkatkan forum kerjasama trilateral (Indonesia, Malaysia dan Singapura) guna menyelaraskan kepentingan nasional masing-masing negara dalam menjaga keamanan jalur pelayaran dan perdagangan global, maka dilakukan upaya-upaya sebagai berikut:
 - (1) Kementerian Pertahanan secara aktif mengikuti *Trilateral Ministerial Meetings* serta dialog maritim di forum ASEAN dan ADMM *Plus*, guna menyelaraskan kepentingan keamanan dengan mitra trilateral.
 - (2) TNI AL berpartisipasi aktif dalam forum *Trilateral Malacca Straits Patrol Joint Coordinating Committee* (MSP-JCC) untuk membahas evaluasi, koordinasi operasional dan peningkatan interoperabilitas antarangkatan laut dalam patroli terkoordinasi di Selat Malaka.
 - (3) TNI AL melaksanakan pertukaran data intelijen dan informasi maritim dengan negara mitra trilateral guna meningkatkan kerjasama dan koordinasi dalam penegakan hukum di Selat Malaka.
- b) Upaya Strategi – 2. Untuk mewujudkan strategi – 2, yaitu menyusun standing RoE dengan mempertimbangkan kepentingan nasional masing-masing negara dan kepentingan ekonomi global, maka dilakukan upaya-upaya sebagai berikut:
 - (1) Kementerian Pertahanan mendorong pembentukan *standing* RoE yang fleksibel dan disesuaikan dengan karakteristik masing-masing negara pantai.
 - (2) Mabes TNI Menyusun konsep operasi RoE nasional yang dapat diintegrasikan secara bertahap dengan mitra regional, dengan tetap menjamin terwujudnya kepentingan nasional.
 - (3) TNI AL berperan aktif dalam forum teknis dan koordinasi operasional trilateral, seperti *Malacca Straits Patrol Coordinating Committee* untuk menyusun *standing* RoE.
- c) Untuk mewujudkan strategi – 3, yaitu meningkatkan kapasitas SDM dan teknologi untuk negara-negara yang masih tertinggal, dengan memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, maka dilakukan upaya-upaya sebagai berikut:
 - (1) Kementerian Pertahanan dan Kementerian Luar Negeri mengembangkan kerja sama internasional bidang teknologi pertahanan dan maritim dengan negara-negara maju (seperti: Jepang, Korea Selatan, AS dan Uni Eropa) melalui program hibah, transfer teknologi dan pelatihan.

(2) Mabes TNI meningkatkan program pendidikan dan pelatihan bagi prajurit TNI, khususnya di bidang maritim dan teknologi melalui kerjasama dengan negara-negara sahabat.

(3) TNI AL melaksanakan latihan bersama dengan Malaysia (*Exercise Malapura*) dan Singapura (*Exercise Eagle Indopura*) untuk meningkatkan kompetensi prajurit.

e. Dampak dari belum adanya standing RoE terhadap keamanan maritim di Selat Malaka.

Belum adanya *standing* RoE dalam patroli terkoordinasi oleh negara-negara pantai di Selat Malaka memberikan dampak yang signifikan terhadap efektivitas dan stabilitas keamanan maritim di kawasan tersebut. Dalam konteks operasional, ketiadaan *standing* RoE menyebabkan ketidakharmonisan prosedur dalam merespons ancaman maritim, seperti penyelundupan, perompakan, atau pelanggaran wilayah. Dari sisi hukum, ketiadaan *standing* RoE ini juga menimbulkan ketidakpastian hukum bagi aparat militer dan penegak hukum dalam bertindak, sehingga memperlemah posisi mereka dalam melakukan penindakan di perairan Selat Malaka.

IV. KESIMPULAN

Kesimpulan penelitian ini secara umum adalah terdapat pengaruh Diplomasi Maritim (X_1) dan Implementasi RoE (X_2) secara parsial dan simultan terhadap Keamanan Maritim (Y) di Selat Malaka dan tiga hipotesis yang diajukan seluruhnya terbukti diterima. Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya, maka dapat disimpulkan beberapa hasil penelitian sebagai berikut:

a. Berdasarkan hasil analisis data dan kajian teoritis, dapat disimpulkan bahwa diplomasi maritim dan implementasi RoE memiliki pengaruh yang signifikan terhadap peningkatan keamanan maritim di Selat Malaka, baik secara parsial maupun simultan. Diplomasi maritim terbukti sebagai instrumen strategis dalam membangun kerjasama, mencegah konflik, serta menyelaraskan kepentingan nasional dan regional melalui pendekatan dialogis dan multilateral. Sementara itu, implementasi RoE memberikan kerangka hukum dan operasional yang jelas bagi aparat keamanan dalam bertindak secara profesional, terukur, dan sah, sehingga mampu meningkatkan efektivitas pengawasan dan penindakan terhadap ancaman maritim. Secara simultan, kedua variabel tersebut saling melengkapi dan berkontribusi terhadap pembentukan sistem keamanan maritim yang preventif, kolaboratif, dan stabil.

b. Dalam rangka meningkatkan keamanan maritim di Selat Malaka, penelitian ini merumuskan satu kebijakan umum yang menekankan pentingnya penguatan diplomasi maritim dan implementasi RoE sebagai upaya strategis untuk mendukung efektivitas patroli terkoordinasi dalam menjaga pertahanan negara di laut. Berdasarkan analisis SWOT, strategi yang diambil adalah strategi Turn Around, dengan fokus pada pemanfaatan peluang jangka panjang untuk mengatasi kelemahan struktural. Strategi tersebut dijabarkan menjadi tiga fokus utama: Pertama, peningkatan forum kerja sama trilateral antara Indonesia, Malaysia, dan Singapura guna menyelaraskan kepentingan nasional dalam menjaga jalur pelayaran global; Kedua, penyusunan *standing* RoE yang adaptif terhadap dinamika kawasan dan kepentingan ekonomi global; dan Ketiga, peningkatan kapasitas SDM serta teknologi maritim bagi negara-negara yang masih tertinggal, dengan dukungan perkembangan ilmu pengetahuan dan kerja sama internasional. Upaya-upaya praktis dari masing-masing strategi dirancang secara lintas sektor dan institusi dengan melibatkan Kementerian Pertahanan, Mabes TNI dan TNI AL guna menciptakan sistem keamanan maritim yang sinergis, responsif, dan berbasis kolaborasi regional.

c. Ketidadaan *standing* RoE dalam patroli terkoordinasi di Selat Malaka berdampak signifikan terhadap efektivitas dan stabilitas keamanan maritim kawasan. Ketidakharmonisan prosedur antarnegara dalam merespons ancaman, seperti penyelundupan, perompakan, dan pelanggaran wilayah menyebabkan lemahnya koordinasi operasional dan meningkatnya risiko kesalahpahaman serta gesekan diplomatik. Selain menimbulkan ketidakpastian hukum bagi aparat di lapangan, ketidadaan *standing* RoE juga dapat melemahkan legitimasi tindakan penegakan hukum. Dari perspektif regional dan global, kondisi ini mengancam stabilitas jalur pelayaran internasional yang vital, menurunkan kepercayaan pelaku industri maritim, dan berpotensi meningkatkan biaya logistik akibat gangguan keamanan.

REFERENSI

1. Bueger, Christian. "What is maritime security?" *Marine policy* 53 (2015).

2. Creswell, J. W., *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches (4th ed.)* CA: SAGE Publications. 2014.
3. Hariyasasti, Y., & Purwanto, A. (2025). The Role of Competence, Occupational Safety and Health, Leadership, Work Motivation, Satisfaction and 5R Culture on Performance. *Journal of Industrial Engineering & Management Research*, 6(4), 1-6. <https://doi.org/10.7777/jiemar.v6i4.587>
4. Hariyasasti, Y., & Purwanto, A. (2025). The Role of Competence, Salary, Work Environment, Job Satisfaction, Compensation, Communication on Elementary School Teacher Performance. *Journal of Industrial Engineering & Management Research*, 6(3), 58-63. <https://doi.org/10.7777/jiemar.v6i3.586>
5. KBRI Singapura. *Aksi Kejahatan Terhadap Kapal-kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura: Suatu Ancaman Politik dan Ekonomi*. Singapura: Kedutaan Besar Republik Indonesia, 2005.
6. Le Mière, Christian, *Maritime Diplomacy in the 21st Century: Drivers and Challenger*. London: Routledge, 2014.
7. Mahan, A. T. *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. Good Press, 2020.
8. McNicholas, Michael. *Maritime Security an Introduction*. Oxford: Elsevier, 2008.
9. Roach, J. Ashley. Enhancing Maritime Security in the Stratits of Malacca and Singapore. *Journal of International Affairs*, Vol. 49, No. 1 (2005).
10. Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta CV, 2016.
11. Suhirwan, S., & Prakoso, L. Y. "Forum Maritim Kunci Sukses Penanggulangan Ancaman Asimetris di Selat Sunda". In *Seminar dan Lokakarya Kualitatif Indonesia (2019)*.
12. Wijaya, Sri Magfirah Indriani, Tri Cahyo Utomo, and Sheffi Puspapertiwi. Usaha Malsindo Trilateral Coordinated Patrol dalam Menangani Perampokan Bersenjata di Selat Malaka. *Journal of International Relations Diponegoro* Vol. 3, No. 4 (2017).