

PEMBERDAYAAN ANGKUTAN LAUT NASIONAL INDONESIA DALAM RANGKA MEMPERKUAT PERTAHANAN NASIONAL

THE EMPOWEREMENT OF INDONESIA NATIONAL SEA TRANSPORTATION TO STRENGTHEN NATIONAL DEFENCE

Boy Anugerah

Universitas Indonesia (UI), Jakarta,
email: boy.anugerahsip@gmail.com

Diserahkan: 31/12/2021; Diperbaiki: 30/04/2022; Disetujui: 21/06/2022

DOI : DOI 10.47441/jkp.v17i1.237

Abstrak

Sebagai sebuah negara maritim, pengelolaan angkutan laut nasional adalah sebuah keharusan untuk dilakukan oleh Pemerintah Indonesia. Angkutan laut tidak hanya berperan sebagai sarana mobilisasi orang dan barang saja, tapi juga sebagai penghubung antarpulau. Pemerintah Indonesia telah melakukan pengelolaan yang cukup baik hingga saat ini, hanya saja pengelolaannya masih berfokus pada aspek transportasi semata. Padahal, pengelolaan angkutan laut nasional juga harus mencakup aspek pertahanan negara sebagai konsekuensi bangsa dan negara maritim. Penelitian ini bertujuan untuk merumuskan solusi terkait mekanisme pengelolaan angkutan laut nasional berbasis pemberdayaan yang mampu memperkokoh pertahanan negara, khususnya pertahanan maritim. Penelitian ini menggunakan pendekatan tinjauan pustaka. Pengumpulan data dilakukan melalui metode *desk research*. Analisis data menggunakan metode *literature review*. Hasil dari penelitian ini adalah diperlukan pemberdayaan angkutan laut nasional sebagai komponen cadangan dalam rangka memperkokoh sistem pertahanan negara.

Kata Kunci: Pemberdayaan, Pengelolaan, Angkutan Laut Nasional

Abstract

As a maritime country, the management of national sea transportation is essential for the government of Indonesia. Sea transportation acts not only as a means of mobilizing people and goods but also as an interconnector among the islands. The government of Indonesia has carried out fairly good management so far. However, the management only focused on the transportation aspect. The management of the national sea transportation must also include state defence aspects as a consequence of maritime state and nation. This research aims to formulate solutions for the empowerment-based national sea transportation management mechanism that can strengthen state defence. This research uses the literature review and desk research as the data collection and analysis methods. The result of the research is the urgency to conduct the empowerment of national sea transportation as a reserve component to strengthen the state defence system.

Keywords: Empowerment, Management, National Sea Transportation

PENDAHULUAN

Indonesia sebagai sebuah negara-bangsa yang berdaulat dapat dikategorikan sebagai negara maritim (*maritime state*) atau negara bahari. Penyematan status sebagai negara maritim tersebut tidak terlepas dari atribut geografis nasional yang dimiliki. Mengacu pada Data Rujukan Kelautan Nasional yang dirilis pada 10 April 2018 oleh Pusat Hidrografi dan Oseanografi Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL), Badan Informasi Geospasial (BIG), serta Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Kemkenko Marves), wilayah perairan Indonesia seluas 6,4 juta kilometer persegi dengan kepemilikan atas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) seluas 3 juta kilometer persegi. Indonesia juga memiliki garis pantai sepanjang 108 ribu kilometer, serta penguasaan terhadap kurang lebih 17.504 pulau (Susmoro 2019).

Atribut nasional sebagai negara maritim tersebut tentu saja memberikan nilai strategis bagi Indonesia, terutama dari sisi perdagangan dan perekonomian. Namun demikian, situasi dan kondisi sedemikian juga menghadirkan potensi ancaman terhadap penyelenggaraan pertahanan negara (Anugerah 2021). Bentang wilayah geografis yang luas, khususnya pada bentang perairan, membutuhkan perangkat pertahanan yang tangguh, baik dari sisi sumber daya manusia maupun sarana dan prasarananya (Sarpras). Dalam konteks sistem pertahanan negara semesta (Sishanta), upaya menegakkan kedaulatan nasional menjadi tanggung jawab segenap komponen bangsa dengan memberdayakan segenap potensi sumber daya nasional yang dimiliki. Oleh sebab itu, penyelenggaraan pertahanan negara, khususnya pertahanan maritim, membutuhkan sinergi antara TNI AL sebagai komponen utama pertahanan negara dengan para pemangku kepentingan lainnya.

Salah satu pemangku kepentingan di bidang maritim adalah para penyelenggara transportasi atau angkutan laut nasional, baik yang berstatus badan usaha milik negara/daerah, maupun yang dimiliki oleh pihak swasta. Pasal 1 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Selanjutnya disebut sebagai UU Pelayaran) menyebutkan bahwa angkutan laut termasuk jenis angkutan perairan yang didefinisikan sebagai kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Secara sederhana, angkutan laut bisa juga didefinisikan sebagai aktivitas pengangkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan di laut. Selanjutnya Pasal 7 UU Pelayaran menyatakan bahwa angkutan laut terdiri atas angkutan laut dalam negeri, angkutan laut luar negeri, angkutan laut khusus, serta angkutan laut pelayaran rakyat (Tan 2020).

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (Kemenhub RI) melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Ditjen Hubla) adalah regulator utama dalam pengelolaan angkutan laut nasional. Instansi pemerintah ini mengemban visi untuk mewujudkan penyelenggaraan transportasi laut nasional yang efektif, efisien, berdaya saing, serta memberikan nilai tambah sebagai infrastruktur dan tulang punggung kehidupan berbangsa dan bernegara sebagaimana dinyatakan dalam UU Pelayaran. Kemenhub RI mengemban tugas pokok dan fungsi, yakni: (1) perumusan kebijakan di bidang perhubungan laut, (2) pelaksana kebijakan di bidang perhubungan laut, (3) penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang perhubungan laut, (4) pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan evaluasi di bidang perhubungan laut, serta (5) pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Kemenhub RI 2008).

Merujuk pada visi serta tugas pokok dan fungsi yang diemban, jelas terlihat bahwa fokus utama Kemenhub RI (termasuk juga para aktor pelaksana angkutan laut nasional) benar-benar terfokus pada aspek transportasi, belum memuat dimensi pertahanan negara, khususnya pertahanan maritim di dalamnya. Padahal dalam konteks penyelenggaraan pertahanan negara di bidang maritim, peran regulator dan pelaksana angkutan laut nasional sangatlah vital. Pertahanan negara yang tangguh, tidak hanya ditopang oleh kapasitas militer saja sebagai komponen utama pertahanan negara, tapi juga aspek non-militer yang mana angkutan nasional termasuk di dalamnya.

Secara teoretis, hal ini dapat dijelaskan dalam pandangan Alfred Tayer Mahan yang menyatakan bahwa kekuatan laut (*Sea Power*) terletak pada pengangkutan laut (*Sea Transportation Power*) yang sangat vital bagi terselenggaranya garis perhubungan di antara pasukan dengan sumber perbekalannya (*Connection between home front and battle front*) (Mulya 2013). Merujuk pada pendapat tersebut, merupakan sebuah hal yang memiliki urgensi tinggi untuk melakukan pemberdayaan dan penguatan pada aspek angkutan atau transportasi laut nasional, serta membangun sinergi dan harmoni antara pelaku angkutan nasional melalui regulator terkait dengan TNI AL sebagai alat pertahanan negara di bidang maritim guna mendukung terciptanya pertahanan negara yang tangguh di masa yang akan datang.

Merujuk pada latar belakang tersebut, maka penulis mengajukan rumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut: ***“Bagaimana teknis pemberdayaan angkutan laut nasional dalam rangka memperkuat pertahanan nasional?”***. Dari rumusan masalah tersebut, maka pertanyaan-pertanyaan penelitian yang akan dijawab dalam penelitian ini adalah sebagai berikut: bagaimana kondisi angkutan laut nasional saat ini dalam kaitannya dengan penyelenggaraan pertahanan nasional? mengapa angkutan laut nasional menjadi sebuah kebutuhan untuk dilibatkan dalam penyelenggaraan pertahanan nasional?, dan bagaimana teknis pemberdayaan (*Empowerment*) angkutan laut nasional guna mendukung pertahanan nasional?

Previous Studies merupakan tinjauan pustaka tentang hasil-hasil penelitian dan kajian yang telah dilakukan oleh para peneliti dan pengkaji terdahulu, tetapi masih terdapat relevansi dengan topik penulisan artikel hasil penelitian ini. Terkait dengan objek penelitian yang diangkat, yakni angkutan laut nasional dan pertahanan negara, penulis mendapatkan beberapa judul kajian. Pertama, studi yang dilakukan oleh Adenantha L. Dewa, Izza Mafruhah, dan Indah Susilowati dari Universitas Negeri Sebelas Maret (UNS) Surakarta dalam jurnalnya yang berjudul “Peran Transportasi Laut Pada Poros Maritim Dalam Pengurangan Disparitas Antar-Wilayah di Indonesia”. Penelitian yang dilakukan mengkaji kaitan antara transportasi dengan program Poros Maritim Dunia yang digagas oleh Presiden Joko Widodo dalam rangka menyajikan solusi atas permasalahan disparitas antarwilayah di Indonesia. Disparitas antarwilayah tidak hanya ditangani melalui pembangunan infrastruktur, tapi juga terpenuhinya kualitas jaringan antarwilayah yang terbangun melalui ketersediaan transportasi laut.

Merujuk pada studi tersebut, terdapat setidaknya empat solusi untuk pengembangan transportasi laut yang meliputi; (1) pembangunan pelabuhan-pelabuhan di berbagai pulau terpencil dan terluar sehingga distribusi barang dan jasa menjadi lebih merata, (2) kebutuhan akan dukungan terhadap upaya pembuatan kapal-kapal modern yang dilakukan oleh industri strategis nasional seperti PT. PAL, sehingga selain dapat meningkatkan jumlah dan mendukung program modernisasi kapal, juga dapat membuka lapangan pekerjaan, (3) peningkatan kualitas pelayanan pelabuhan bagi para pengguna sehingga dapat meningkatkan kenyamanan, keamanan, dan keselamatan baik bagi kapal penumpang maupun kapal kargo, serta (4) peningkatan kualitas sumber daya manusia dan tata kelola transportasi laut.

Kedua, penelitian yang dilakukan oleh Nurcahya Dwi Asmoro, Budi Setiarso, serta Sukarno dari Sekolah Tinggi Teknologi Angkatan Laut (STTAL) Surabaya dalam jurnal yang berjudul “Perumusan Strategi Penguasaan Industri Maritim Untuk Memperkuat Pertahanan Negara”. Temuan menarik dalam penelitian ini adalah bahwa kebijakan pemerintah yang mewajibkan seluruh pelaku angkutan barang dan jasa dalam negeri untuk menggunakan kapal-kapal berbendera Indonesia yang dikelola oleh perusahaan dalam negeri, atau yang lazim disebut sebagai azas *cabotage*, merupakan sebuah peluang besar untuk menghidupkan dan membesarkan industri maritim nasional. Mengingat adanya peningkatan kebutuhan barang dan jasa, maka kebijakan azas *cabotage* tersebut pada akhirnya akan mendorong semakin besar kebutuhan dan ketergantungan terhadap angkutan atau transportasi laut Indonesia.

Kedua penelitian di atas berfokus pada urgensi angkutan laut nasional dalam menjalankan tugas pokoknya sebagai sarana transportasi untuk memindahkan barang dan jasa dari satu tempat ke tempat lainnya. Penelitian pertama berfokus pada permasalahan dalam angkutan laut nasional dan fungsi angkutan laut nasional dalam mengurangi disparitas antarwilayah, sedangkan penelitian kedua berfokus pada upaya pemerintah untuk mendorong para pelaku angkutan laut nasional untuk menggunakan kapal berbendera Indonesia yang dikelola oleh perusahaan dalam negeri. Namun demikian, pembahasan mengenai angkutan laut pada kedua penelitian tersebut belum sepenuhnya terfokus pada kaitan dan peran angkutan laut nasional dalam mendukung upaya penyelenggaraan pertahanan negara. Hal inilah yang membedakan dengan penulisan artikel hasil penelitian ini. Pembahasan mengenai urgensi pemberdayaan angkutan laut nasional dalam kaitannya dengan upaya untuk mendukung pertahanan negara diharapkan dapat menjadi unsur kebaruan (*Novelty*) dalam penulisan artikel hasil penelitian ini.

Penelitian ini menggunakan dua kerangka teoretis yang akan digunakan sebagai pisau analisis pada pembahasan. Pertama adalah Teori Kekuatan Laut dari Alfred Tayer Mahan. Kedua adalah Teori Pemberdayaan Organisasi dari Sumodiningrat. Alfred Tayer Mahan dikenal sebagai pakar maritim berpengaruh di Amerika Serikat pada paruh terakhir abad ke-19. Dalam bukunya yang berjudul "*The Influence of Sea Power Upon History*", ia menjelaskan secara komprehensif mengenai hal-hal yang diperlukan oleh sebuah negara untuk menjadi kekuatan maritim dunia. Teori-teori yang dipaparkan Mahan lebih lanjut menjadi dasar strategi maritim negara-negara besar untuk mencapai bentuk sebagai negara maritim yang ideal. Dalam karyanya, Mahan menjelaskan bahwa untuk membentuk dan mengembangkan kekuatan laut, sedikitnya terdapat enam karakter yang harus dimiliki oleh sebuah negara antara lain kedudukan geografis, bangun muka bumi yang meliputi bentuk tanah dan pantai, luas wilayah, jumlah penduduk yang turun ke laut, karakter nasional (penduduk), serta karakter pemerintah, termasuk lembaga-lembaga nasional (Mulya 2013).

Sedangkan Sumodiningrat mendefinisikan pemberdayaan sebagai upaya memberikan otonomi, wewenang, dan kepercayaan kepada setiap individu di dalam suatu organisasi, serta mendorong mereka untuk kreatif agar dapat melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya sebaik mungkin. Sedangkan pemberdayaan organisasi merupakan suatu sistem dan mekanisme yang memiliki komponen yang saling berkaitan dan mempengaruhi antara komponen satu dengan komponen lainnya untuk memproduksi suatu *output*. Pemberdayaan organisasi juga erat kaitannya dengan pemberdayaan masyarakat yang merupakan sebuah konsep pembangunan ekonomi yang merangkum nilai-nilai sosial (Sumodiningrat 1998). Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis secara mendalam mengenai teknis pemberdayaan angkutan laut nasional dalam rangka memperkuat pertahanan nasional.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah tinjauan pustaka. Proses pengumpulan data dilakukan dengan *desk research* melalui pengumpulan data sekunder dari sumber yang relevan dengan objek penelitian. Proses analisis data dilakukan melalui *literature review* dengan menggunakan teknik *annotated bibliography*, yakni pemilahan dan pemilihan data-data yang akan digunakan sebagai rujukan dari sumber-sumber sekunder yang digunakan. Untuk menguji validitas dan reliabilitas data yang dikumpulkan, penulis melakukan proses triangulasi. Penelitian ini menggunakan pendekatan pembinaan, pemberdayaan, dan pertahanan, untuk memahami dan menganalisis secara mendalam variabel-variabel yang menjadi objek penelitian dengan analisis multidisiplin ilmu sesuai dengan tinjauan pustaka yang digunakan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Lanskap Angkutan Laut Nasional Indonesia

Di sebuah negara maritim seperti Indonesia, angkutan laut nasional memegang peranan penting dan menjadi medium utama perpindahan barang, jasa, dan manusia. Angkutan laut juga memiliki signifikansi penting dalam mengkatalisasi pembangunan nasional. Indonesia terdiri atas ribuan pulau-pulau yang tersebar dari Sabang sampai Merauke. Masing-masing wilayah dan pulau-pulau tersebut memiliki keunggulan komparatif masing-masing yang berbeda antara satu dengan lainnya. Seringkali suatu wilayah surplus sumber daya alam tertentu, tapi minim akan sumber daya lainnya. Begitu juga sebaliknya dengan wilayah lainnya. Perbedaan tipologi sumber daya alam ini akan berdampak pada kualitas pembangunan yang dilakukan. Dalam konteks penanganan disparitas tersebut, dibutuhkan kerja sama antarwilayah, baik pusat dan daerah maupun antardaerah. Kerja sama tersebut hanya dapat terwujud apabila didukung oleh sistem angkutan atau transportasi nasional yang baik.

Sebagai ilustrasi, wilayah pesisir Indonesia merupakan wilayah yang kaya akan sumber daya laut, terutama dalam hal perikanan dan perhutanan (sebagai contoh hutan bakau). Namun demikian, wilayah pesisir yang notabene berada dalam cakupan pulau-pulau terluar, terdepan, dan terbelakang tersebut kerap mengalami kendala yang menghambat keunggulan komparatif di bidang perikanan dan perhutanan yang dimiliki. Masyarakat di Pulau Bawean, Jawa Timur misalnya, kerap kesulitan dalam menangkap ikan karena tidak lancarnya pasokan bahan bakar minyak yang digunakan oleh perahu-perahu motor mereka untuk melaut. Mereka juga terkendala dalam penyimpanan hasil tangkapan mereka karena keterbatasan *storage* dan listrik yang kerap padam. Merujuk pada sirkumstansi ini, jelas terlihat bahwa lancarnya pasokan bahan bakar, alat-alat pendukung, termasuk jaminan ketersediaan listrik, merupakan kebutuhan bagi masyarakat pesisir Pulau Bawean tersebut. Di sinilah urgensi angkutan laut nasional. Tanpa angkutan laut yang baik yang memobilisasi barang-barang yang dibutuhkan tersebut dari daratan atau wilayah lainnya, masyarakat Bawean tersebut akan tetap terkendala.

Pengelolaan angkutan laut nasional merupakan tugas dan tanggung jawab Kemenhub RI, khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Ditjen Hubla) Kemenhub RI, yang memiliki tugas untuk melakukan formulasi, mengimplementasikan kebijakan, serta melakukan standarisasi teknis di bidang perhubungan laut. Sedangkan secara teknis, Ditjen Perhubungan Laut Kemenhub RI ini membawahi Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut yang bertugas melakukan formulasi dan eksekusi kebijakan, pembuatan norma, standard, prosedur dan kriteria, memberikan bimbingan teknis dan pengarahan, serta melakukan monitoring, evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas dan angkutan laut. Tak hanya satu direktorat itu saja, demi menjamin penyelenggaraan transportasi laut yang tersistematis, Kemenhub RI juga dilengkapi oleh direktorat lainnya, seperti Direktorat Kepelabuhan, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Kenavigasian, Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai, serta Unit Pelaksana Teknis. Masing-masing direktorat mendukung dan menunjang kinerja satu sama lain (Ditjen Hubla Kemenhub RI 2008).

Eksistensi dari pengampu kebijakan di bidang angkutan laut nasional, dalam hal ini adalah Kemenhub RI, merupakan jaminan bahwa pemerintah telah memberikan atensi yang cukup terhadap pengelolaan sektor transportasi laut nasional. Sebagai langkah lanjutan, dibutuhkan analisis terhadap kinerja pengelolaan sektor angkutan laut nasional tersebut. Analisis ini membutuhkan instrumen yang akurat. Untuk mengukur kinerja sektor angkutan laut nasional tersebut, setidaknya ada tiga indikator yang bisa digunakan, yakni Indeks Persaingan Global (*Global Competitiveness Index/GCI*), Indeks Performansi Logistik (*Logistic Performance Index/LPI*), serta situasi dan kondisi transportasi laut itu sendiri. Dalam konteks *GCI*, peringkat indeks konektivitas Indonesia di sektor transportasi laut mengalami peningkatan pada 2014-2015 dibandingkan dengan 2012-2013, yakni dari

posisi 104 menjadi posisi ke 77. Namun demikian, dibandingkan dengan negara Asia Tenggara lainnya, yakni Thailand dan Malaysia, Indonesia masih berada di bawah kedua negara tersebut (Bappenas RI 2015).

Dalam konteks *LPI*, peringkat global Indonesia cenderung mengalami penurunan. Merujuk pada data Bank Dunia, Indonesia berada pada peringkat 63 dari 160 negara di dunia yang dianalisis pada 2016. Peringkat ini jauh mengalami penurunan dibandingkan dengan dua tahun sebelumnya yang menempatkan Indonesia pada posisi ke 53. Secara umum, posisi 50-60 tersebut telah menempatkan Indonesia pada posisi menengah dunia, akan tetapi masih berada di bawah performansi negara-negara Asia Tenggara lainnya, seperti Malaysia, Thailand, dan Vietnam. Capaian peringkat Indonesia tersebut sejatinya merupakan wajah riil dari permasalahan sebenarnya yang dihadapi, yakni kinerja sistem logistik nasional yang belum optimal seperti (a) ketersediaan infrastruktur angkutan laut nasional yang belum memadai, (b) belum efektifnya intermoda pengangkutan dan ketersalinghubungan antara sarana prasarana pelabuhan, pergudangan, serta (c) pelabuhan *hub* yang belum dimanajemen secara terintegrasi dan efektif-efisien (Dewa 2020).

Situasi dan kondisi transportasi laut adalah aspek yang tak kalah penting untuk ditelaah secara mendalam. Merujuk pada temuan Bappenas RI, nilai potensi perekonomian nasional yang berasal dari ranah maritim kurang lebih sebesar US\$ 20 miliar per tahun, sementara di lain hal, rata-rata Produk Domestik Bruto (PDB) sektor transportasi laut hanya 9-10 persen dari total nilai potensi. Konklusi yang bisa ditarik dari temuan tersebut adalah fakta bahwa manajemen atau tata kelola di sektor angkutan laut belum optimal dalam menyokong perekonomian nasional. Kondisi ini adalah suatu hal yang wajar apabila melihat wajah angkutan laut nasional itu sendiri secara riil. Kapal-kapal laut yang digunakan untuk angkutan barang dan penumpang masih berupa kapal-kapal tua dengan teknologi yang usang, sehingga menimbulkan ketidakefektifan dan inefisiensi dalam operasionalnya. Sebagai contoh, Kapal Lawit yang melakukan pelayaran di wilayah Semarang-Sampit-Kumai-Surabaya, hanya berkecepatan 10 knot per jam. Sedangkan kontur perairan yang dilintasi adalah arus dengan gelombang 2 knot per jam. Hal ini mengakibatkan perjalanan antarpelabuhan menjadi lama dan kedatangan kapal sering terlambat (Dewa 2020).

Keterbatasan dalam kualitas teknologi kapal tersebut diperburuk oleh kondisi sarana dan prasarana yang ada, khususnya pelabuhan. Sebagian besar pelabuhan di Indonesia belum cukup bisa mengakomodasi kapal-kapal besar berteknologi modern yang melakukan pelayaran. Ini dikarenakan kontur pelabuhan Indonesia yang dangkal, sehingga belum bisa menggunakan dan dilalui oleh kapal-kapal besar berteknologi canggih tersebut. Permasalahan lainnya yang cukup krusial terkait dengan eksistensi dan pengelolaan angkutan laut nasional adalah terjadinya disparitas atau kesenjangan antarwilayah. Situasi dan kondisi ini cukup ironis karena di era reformasi dan pembangunan yang berkeadilan seperti saat ini, ketimpangan antarwilayah seperti yang dialami pada masa orde baru masih tetap terjadi. Data Bappenas RI pada 2015 misalnya menyebutkan bahwa jumlah daerah tertinggal di kawasan Indonesia Barat jauh lebih sedikit dibandingkan dengan kawasan Indonesia Timur. Temuan lainnya adalah 84,43 persen atau sedikitnya 103 kabupaten di kawasan Indonesia Timur masuk kategori daerah tertinggal (Dewa 2020).

Ketimpangan sosial dan ekonomi antara kawasan Indonesia Barat dan kawasan Indonesia Timur bukanlah suatu kondisi yang tidak bisa dijelaskan. Pemerintah pada masa itu belum membuat kebijakan penanganan yang memadai. Kawasan Indonesia Timur seperti Nusa Tenggara Timur, Maluku, hingga Papua, bukanlah kawasan yang bisa ditempuh dalam tempo yang singkat mengingat jarak geografisnya yang jauh. Sedangkan membuka jalur laut ke wilayah-wilayah tersebut membutuhkan biaya yang sangat besar dan memakan waktu yang tidak singkat dalam kacamata politis pemerintahan. Sebagai konsekuensinya, ada banyak permasalahan ekonomi yang terjadi, seperti kelangkaan barang dan jasa yang dibutuhkan oleh masyarakat setempat, inflasi yang tinggi sebagai

konsekuensi hukum *supply* dan *demand* yang berlaku, hingga pada taraf selanjutnya mengakibatkan kemiskinan dan rendahnya tingkat kesejahteraan masyarakat di kawasan tersebut. Sekali lagi, hal ini terjadi karena kebijakan pengelolaan angkutan laut nasional yang tidak dijalankan secara terukur dan komprehensif pada masa itu, bahkan hingga kini bisa dikatakan belum sepenuhnya diatasi meskipun sudah dibuka jalur-jalur pelayaran baru (masih butuh proses agar lebih *smooth*).

Diskursus mengenai angkutan laut nasional tidak akan lengkap apabila tidak membahas mengenai moda-moda transportasi laut yang ada. Di tengah banyaknya kekurangan yang ada, fakta yang cukup menggembirakan adalah penguasaan moda angkutan laut yang dimiliki oleh Indonesia boleh dikatakan banyak dan cukup memadai. Pada 2019, total moda angkutan laut yang dimiliki adalah sejumlah 32.587 unit kapal (Hartoto 2020). Data ini baru merujuk kepada data Ditjen Hubla Kemenhub RI saja, belum menghitung keseluruhan armada lainnya, seperti armada niaga, armada kapal ikan, dan armada kapal lainnya. Jika semua kategori tersebut dimasukkan, maka total jumlah moda angkutan laut nasional mencapai kurang lebih 63.000 unit kapal. Dengan kepemilikan kapal sejumlah tersebut, armada nasional dinilai cukup mampu untuk menjalankan aktivitas pelayaran, baik penumpang maupun kargo di seluruh wilayah Indonesia.

Moda angkutan laut nasional tersebut disebut juga sebagai armada nasional atau armanas. Armanas tersebut dioperasikan atau dikelola oleh berbagai pelaku usaha, baik Badan Usaha Miliki Negara (BUMN) maupun Badan Usaha Milik Swasta (BUMS) yang telah memiliki Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) dari Ditjen Hubla Kemenhub RI sebagai bukti legalitasnya di hadapan hukum. Total perusahaan pelayaran yang beroperasi di Indonesia sampai tahun ini (2021) sekitar kurang lebih 3.978, yang beroperasi melayari semua rute, baik rute domestik maupun rute internasional, guna keperluan pengangkutan penumpang, serta distribusi arus logistik ekspor dan impor (Kemenhub RI 2016).

Aspek terakhir yang memiliki urgensi untuk dicermati terkait angkutan laut nasional adalah nilai finansial dari angkutan laut nasional itu sendiri. Data dan analisis yang dirilis oleh Kamar Dagang dan Industri Indonesia (Kadin) pada 2015 yang silam menyebutkan bahwa proyeksi nilai kelautan nasional mencapai US\$ 171 miliar atau setara dengan 2.046 triliun rupiah. Dari total nilai potensi laut tersebut, sektor angkutan laut nasional menyumbang sebesar 240 triliun rupiah. Kontribusi ini hampir setara dengan sektor energi (minyak bumi) yang diproyeksikan pada kisaran 252 triliun rupiah, serta jauh lebih besar dibandingkan dengan proyeksi sektor wisata bahari yang hanya berada pada kisaran 24 triliun rupiah. Tentunya proyeksi ini bisa lebih besar pada capaian riilnya apabila manajemen angkutan laut nasional terus diperbaiki melalui kebijakan yang terukur dan komprehensif (Bappenas RI 2015).

Urgensi Pertahanan Negara Dalam Pengelolaan Angkutan Laut Nasional

Pertahanan merupakan salah satu aspek penting yang menopang ketahanan nasional suatu bangsa dan negara. Ditilik dari perspektif ketahanan nasional sebagai sebuah studi, pertahanan masuk kategori sebagai aspek dinamis, yang berarti aspek yang dapat berubah dengan cepat sesuai dengan faktor-faktor yang mempengaruhi. Aspek pertahanan negara diselenggarakan oleh institusi terkait, dalam hal ini TNI, dalam rangka melindungi kedaulatan nasional, menjaga keutuhan wilayah nasional dari ancaman yang datang, serta melindungi segenap tumpah darah (warga negara) Indonesia. Ancaman terhadap pertahanan negara sendiri dapat berupa variabel domestik, dapat juga berupa variabel yang berasal dari luar (kekuatan eksternal/aktor hubungan internasional lainnya) (Usman 2003).

Sebagai sebuah aspek yang menyokong ketahanan nasional Indonesia, pertahanan tidak berdiri sendiri. Ada faktor-faktor lain yang mempengaruhi derajat pertahanan yang dibangun oleh suatu negara. Faktor-faktor tersebut adalah aspek lainnya dalam ketahanan nasional, seperti ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya, keamanan, geografi, demografi,

serta sumber kekayaan alam. Keseluruhan aspek tersebut terhubung dan menjadi determinan satu sama lain (Joeseof 2014). Sebagai contoh, kondisi perekonomian yang morat-marit di wilayah perbatasan menjadi celah bagi masuknya ancaman pertahanan, seperti eksodus warga negara ke negara lain, atau campur tangan negara lain terhadap kehidupan sosial ekonomi warga di wilayah perbatasan tersebut. Untuk mengantisipasi ancaman potensial dan memoderasi ancaman eksisting, menjadi tugas dan kewajiban negara untuk menyelenggarakan pertahanan negara sebaik-baiknya.

Indonesia adalah sebuah negara maritim yang ditunjukkan dengan kepemilikan pulau-pulau yang jumlahnya ribuan, baik pulau besar maupun pulau kecil. Dua pertiga wilayah Indonesia adalah wilayah perairan dengan hanya sepertiga saja wilayah daratan. Indonesia juga memiliki sumber daya alam maritim yang besar, baik yang sifatnya migas (minyak bumi dan gas alam) maupun non-migas, seperti perikanan, terumbu karang, dan biota laut lainnya. Namun demikian, atribut nasional yang strategis tersebut juga menghadirkan ancaman yang tidak kecil. Lazimnya sebuah negara dengan wilayah dan sumber daya alam yang besar, maka akan memancing kekuatan eksternal untuk datang atau setidaknya dalam bahasa yang moderat, derajat ancaman pertahanan negara yang akan hadir juga tidak kalah besarnya. Ancaman terhadap pertahanan negara sejatinya dapat dikelompokkan pada tiga kategori besar, yakni ancaman militer, non-militer, serta hibrida. Dengan atribut nasional sebagai negara-bangsa maritim, maka secara *de facto* dan matematis, ancaman terhadap pertahanan negara terbesar yang dihadapi adalah ancaman yang berbasis maritim (Hakim 2011).

Pada bagian sebelumnya, dijelaskan secara lugas mengenai banyaknya ancaman maritim yang dihadapi oleh Indonesia, mulai dari ancaman terhadap wilayah perbatasan maritim, pelanggaran terhadap wilayah kedaulatan nasional, ancaman kejahatan transnasional berbasis maritim, seperti penyelundupan, perdagangan narkoba, penangkapan ikan secara ilegal, hingga ancaman yang berasal dari geopolitik global, seperti konflik di Laut Tiongkok Selatan dan perimbangan kekuatan antara Amerika Serikat dan Tiongkok di kawasan Pasifik. Menyikapi ragam ancaman tersebut, sudah seyogianya penyelenggaraan pertahanan negara diperkuat pada aspek kemaritiman. Penyelenggaraan pertahanan negara tidak bisa ditumpukan sepenuhnya pada TNI sebagai komponen utama pertahanan negara, atau TNI AL sebagai penanggung jawab matra maritim saja. Penyelenggaraan pertahanan negara harus sejalur dengan prinsip sistem pertahanan negara semesta yang memberdayakan seluruh potensi sumber daya nasional yang dimiliki.

Merujuk pada teori kekuatan laut yang dipostulatkan oleh Alfred Tayer Mahan, bahwa sebuah negara maritim harus mampu mengintegrasikan seluruh keunggulan maritim yang mereka miliki. Keunggulan maritim tersebut mencakupi luas wilayah, letak geografis, sumber daya alam beserta iklimnya, jumlah dan karakter penduduk, sikap pemerintah, karakter pemerintah, serta kebijakan-kebijakan yang diproduksi oleh pemerintah tersebut. Kepemilikan seluruh atribut nasional tersebut tidak akan mampu menghantarkan sebuah negara menjadi negara yang berkekuatan maritim apabila antarfaktor tidak menumpang satu sama lain. Sebagai catatan, negara maritim dan negara berkekuatan maritim adalah dua konsep yang berbeda, karena negara maritim adalah negara yang hanya memiliki atribut maritim saja yang sifatnya *taken for granted*, tapi tidak cakap membangun dan mengelola. Indonesia tentu saja berkomitmen untuk menjadi *maritime power state*, bukan negara maritim yang *taken for granted* tersebut.

Untuk mewujudkan pertahanan negara yang tangguh, khususnya pertahanan maritim, dibutuhkan sinergitas antarkomponen pendukung, baik militer maupun non-militer. Dalam konteks maritim, angkutan laut nasional yang menjadi objek dalam penelitian ini adalah salah satu komponen penting tersebut. Angkutan laut nasional yang menjalankan fungsi transportasi barang, jasa, serta penumpang dari satu titik ke titik lainnya, serta berperan sebagai konektor antarwilayah, sejatinya memainkan peranan

penting dalam pertahanan negara. Sebagai contoh, penduduk di daerah pesisir dan pulau-pulau terluar, pada hakikatnya merupakan garda depan pertahanan maritim negara dari ancaman yang datang.

Namun demikian, fungsi sebagai garda depan tersebut tidak akan berjalan apabila kesejahteraan dan perekonomian mereka tidak terpenuhi yang disebabkan oleh distribusi logistik dan kebutuhan dasar yang tidak terpenuhi. Contoh lainnya adalah sebuah wilayah maritim, katakanlah sebuah perairan yang diklaim sebagai wilayah kedaulatan nasional Indonesia, bisa saja diokupasi oleh negara lain karena selama ini tidak ada aktivitas pelayaran, baik pelayaran patroli maupun pelayaran niaga dan pelayaran tradisional oleh nelayan Indonesia di wilayah tersebut, sehingga menimbulkan kesan sebagai wilayah tak bertuan dan menjadi dasar legitimasi bagi negara lain untuk mencaploknya. Sipadan dan Ligitan yang lepas ke tangan Malaysia melalui keputusan *International Court of Justice (ICJ)* adalah bukti sah untuk perumpamaan tersebut.

Pengelolaan angkutan laut nasional yang diorientasikan untuk mendukung penyelenggaraan pertahanan negara adalah sebuah kebutuhan yang mendasar dan mendesak. Angkutan laut nasional harus bersifat terhubung antara angkutan laut nasional yang bersifat sipil dengan angkutan laut nasional yang dikelola oleh militer. Dengan bentang wilayah perairan yang sangat luas, dibutuhkan armada militer yang besar dan mobilisasi personel yang tak kalah besar. Untuk membangun armada dan personel yang besar tersebut juga membutuhkan anggaran yang tak kalah besarnya. Keterbatasan ini dapat ditutup apabila penyelenggaraan pertahanan negara berbasis maritim juga turut memberdayakan angkutan laut nasional yang sifatnya komersil atau dikelola sipil tersebut. Terlebih lagi melalui kebijakan Poros Maritim Dunia dengan segala turunan kebijakannya, pemerintah secara berkesinambungan melakukan penguatan infrastruktur maritim, seperti armada kapal, pelabuhan, skejul keberangkatan dan kedatangan, serta trayek-trayek baru yang menjangkau seluruh wilayah tanah air. Jika ada sinergitas yang kuat antara infrastruktur sipil tersebut dengan militer, maka penyelenggaraan pertahanan maritim diproyeksikan akan secara paralel mengalami penguatan.

Pertahanan negara berbasis maritim tidak hanya terkait aspek gelar pasukan saja, atau patroli rutin saja di wilayah perairan, tapi juga menyangkut aspek intelijen, diplomasi, dan konstabulari (penegakan hukum nasional dan internasional di wilayah perairan) (Supriyatno 2014). Dalam konteks intelijen misalnya, segala aktivitas yang mengancam kedaulatan nasional, seperti masuknya kapal-kapal asing di wilayah Laut Natuna, atau penangkapan ikan secara ilegal di wilayah perairan Indonesia Timur, dapat dilaporkan oleh kapal-kapal niaga dan komersil, atau bahkan kapal nelayan Indonesia yang juga menjalankan aktivitas di wilayah tersebut. Segenap sumber daya manusia Indonesia yang mengawaki angkutan laut sipil dan komersil juga turut mengemban tanggung jawab untuk menjaga kedaulatan nasional melalui penyampaian rantai informasi yang akurat kepada pihak militer Indonesia yang berwenang untuk melakukan penindakan terhadap pelanggaran yang terjadi.

TNI, khususnya TNI AL, sebagai penanggung jawab pertahanan negara di matra maritim, pada dasarnya telah memiliki mekanisme pengaturan angkutan laut nasional dalam rangka mendukung penyelenggaraan pertahanan negara. TNI AL memiliki Komando Lintas Laut Militer (Kolinlamil) yang bertugas menyelenggarakan operasi angkutan laut TNI dalam rangka menjalankan Operasi Militer Perang (OMP) dan Operasi Militer Selain Perang (OMSP), serta bantuan angkutan lainnya sesuai dengan arahan dan kebijakan Panglima TNI. Kolinlamil selain berfungsi sebagai Kotama Operasional, juga berfungsi sebagai Kotama Pembinaan, yang bertugas sebagai pembina tunggal angkutan laut TNI, melakukan pembinaan kemampuan sistem angkutan laut militer, melakukan pembinaan terhadap Potensi Angkutan Laut Nasional (Potanglanas), serta melakukan pembinaan kesiapan operasional untuk menyelenggarakan angkutan laut TNI yang mencakupi personel militer, peralatan dan pembekalan yang bersifat taktis, strategis, dan

administratif yang berkedudukan dan bertanggung jawab secara langsung kepada Kepala Staf Angkatan Laut (KASAL) TNI (Hukum Online 2019).

Sebagai bagian integral dari TNI dan elemen utama pertahanan negara, Kolinlamil bertugas melakukan pemberdayaan wilayah pertahanan laut yang sejatinya tidak terlepas dari dukungan semua pihak, utamanya para penyelenggara jasa angkutan laut nasional, khususnya kapal-kapal niaga atau komersil yang tidak sedikit jumlahnya. Pada hakikatnya, sistem pertahanan negara merupakan hal yang bersifat universal karena pelaksanaannya didasari oleh kesadaran, hak, dan tanggung jawab sipil akan kapasitas dan kemampuannya sendiri. Universalitasnya meliputi seluruh warga negara, wilayah, serta sumber daya nasional lainnya. Inilah yang menjadi dasar dibutuhkan interkoneksi antara angkutan sipil dan angkutan militer dalam sistem pertahanan negara berbasis maritim.

Namun demikian, seperti yang dinarasikan pada paragraf sebelumnya, kekuatan TNI, khususnya TNI AL, belum berada pada postur dan posisi yang ideal. Upaya untuk mencapai postur yang ideal melalui kebijakan *Minimum Essential Forces (MEF)* masih bersifat *on going* atau berproses, sedangkan ancaman, terlebih lagi ancaman eksisting, merupakan sebuah kondisi yang tidak bisa dinegosiasikan. Untuk menambal situasi dan kondisi yang kurang ideal tersebut, TNI AL membutuhkan komponen lainnya untuk menggandakan kekuatan, termasuk aspek sarana dan prasarana dalam bentuk angkutan laut nasional yang terdiri atas moda, sumber daya manusia, jaringan, sistem, agar dapat mendukung tugas dan fungsi pertahanan, intelijen, diplomasi, serta konstabulari yang mereka emban. Ini adalah argumentasi berbasis fakta empirik atau ancaman. Sedangkan argumentasi berbasis hukum, terletak pada doktrin sistem pertahanan semesta (Sishanta) bahwa penyelenggaraan pertahanan negara merupakan tanggung jawab segenap komponen bangsa, tanpa kecuali (Muhaimin 2008).

Argumentasi bahwa postur TNI AL belum cukup ideal dalam menyelenggarakan pertahanan negara berbasis maritim memiliki basis empiriknya. Kolinlamil misalnya, sebagai Kotama Operasional yang besar namun hanya memiliki sepuluh unit kapal perang, yakni dua unit kelas *Landing Platform Dock (LPD)*, dua unit kelas *Landing Ships Tank (LST)*, empat unit kelas *Angkut Tank Frosch (ATF)*, satu unit kelas Bantu Umum (BU), dan satu unit kelas Bantu Angkut Personel (BAP). Kesepuluh kapal perang yang dimiliki oleh Kolinlamil tersebut sudah pasti tidak akan mampu mengamankan wilayah pertahanan maritim nasional yang memiliki bentang yang sangat luas (Hariyanto 2013). Kolinlamil membutuhkan pengganda kekuatan dari unsur lainnya, terutama para penyedia jasa angkutan laut nasional untuk mendukung tugas pokok dan fungsinya. Secara teknis, Kolinlamil masih membutuhkan kapal-kapal pendukung dengan spesifikasi kapal tunda, kapal ro-ro, kapal kargo umum, kapal tanker logistik cair, dan kapal *landing craft tank*. Kolinlamil juga membutuhkan *manpower* mumpuni untuk mengawaki kapal-kapal tersebut. Inilah gambaran belum idealnya postur TNI AL sebagai penyelenggara pertahanan maritim.

Pemberdayaan Angkutan Laut Nasional Sebagai Komponen Cadangan

Permasalahan pengelolaan angkutan laut nasional tanah air perlahan tapi pasti mendapatkan pembenahan secara simultan dan berkesinambungan dari pemerintah, yang mana katalisatornya adalah kebijakan Poros Maritim Dunia dengan berbagai turunan kebijakannya. Wilayah Indonesia Timur yang sekian lama menjadi *area of development* pada sektor angkutan laut nasional perlahan tapi pasti bergerak secara progresif menuju perbaikan yang ditandai dengan dibukanya jalur-jalur baru, pelayaran yang sifatnya reguler dengan skeepul keberangkatan dan kedatangan yang tetap, pembenahan pelabuhan agar akomodatif terhadap kepadatan lalu lintas laut ke depannya, serta penguatan kualitas dan kuantitas sumber daya manusia. Hal ini merupakan kabar baik karena lalu lintas barang, jasa, dan penumpang menjadi terjamin, serta lahir konektivitas antarwilayah sebagai solusi banyaknya disparitas sosial, ekonomi, dan budaya di kawasan Indonesia Timur selama ini.

Secara empirik, berbagai kemajuan pada sektor angkutan laut nasional berbasis sipil tersebut belum terkoneksi dengan sektor pertahanan negara, khususnya pertahanan negara berbasis maritim dalam rangka mengamankan bentang wilayah maritim nasional yang luas dan menanggulangi berbagai ancaman maritim dari dalam dan luar negeri. Kebijakan Poros Maritim Dunia yang secara inheren mencakupi aspek pertahanan, selain tentu saja perekonomian, belum bisa diejawantahkan secara konkret di lapangan. Kendalanya adalah belum adanya peraturan yang menjadi payung hukum bagi pengelolaan, pemberdayaan, dan pemanfaatan sektor angkutan laut nasional non-militer bagi kepentingan pertahanan negara. Penanggung jawabnya juga berbeda: non-militer di bawah Kemenhub RI, sedangkan militer di bawah TNI (TNI AL).

Kendala ini perlu dijembatani oleh pemerintah melalui formulasi kebijakan yang dituangkan dalam regulasi khusus sebagai payung hukum yang bersifat mengikat ke depannya (*Inkracht*). Apa yang harus dilakukan oleh pemerintah adalah selaras dengan kerangka analisis dalam artikel ini, yakni kebutuhan untuk melakukan pemberdayaan organisasi. Organisasi angkutan laut non-militer (sipil atau komersil) harus terintegrasi dengan angkutan laut militer dalam konteks penyelenggaraan pertahanan negara berbasis maritim, tidak hanya bersifat *commercial oriented*. Seperti yang dinyatakan oleh Gunawan Sumodiningrat dalam teori pemberdayaan organisasi, pemberdayaan organisasi membutuhkan suatu mekanisme yang memiliki komponen yang saling berkaitan dan mempengaruhi antara komponen satu dengan komponen lainnya untuk memproduksi suatu *output* atau keluaran. Apa yang harus dilakukan oleh pemerintah juga selaras dengan teori kekuatan laut sebagai kerangka analisis dalam artikel ini, yakni dibutuhkan pemberdayaan atribut nasional secara komprehensif untuk menjadi *maritime power state*, yang mana di dalamnya dipengaruhi oleh sikap dan kebijakan pemerintah.

Pemerintah pada dasarnya sudah memiliki payung hukum untuk permasalahan ini, yakni dalam bentuk UU No. 23 Tahun 2019 tentang Pengelolaan Sumber Daya Nasional Untuk Pertahanan Negara, lazim disebut sebagai UU PSDN Untuk Pertahanan Negara. Sebagai turunan dari regulasi ini, dibuatlah PP No. 3 Tahun 2021 tentang Peraturan Pelaksanaan UU PSDN Untuk Pertahanan Negara. Dalam kedua *beleid* tersebut, dinyatakan bahwa tujuan yang hendak dicapai pemerintah dalam pengelolaan sumber daya nasional adalah melakukan transformasi atau perubahan yang bersifat lebih berdaya guna terhadap sumber daya manusia, sumber daya alam, sumber daya buatan, serta sarana dan prasarana nasional. Transformasi tersebut juga hendak menjadikan kekuatan pertahanan negara siap digunakan untuk kepentingan pertahanan negara. Secara teknis melalui UU PSDN Untuk Pertahanan Negara, yang bisa dilakukan oleh pemerintah untuk menciptakan *linkage* dan sinergitas antara angkutan laut nasional non-militer dengan angkutan laut nasional militer adalah dengan menerapkan mekanisme komponen cadangan pada skop non-militer tersebut.

Namun demikian, sebelum masuk pada analisis teknis konversi ke komponen cadangan, perlu dipahami secara akademis dan regulatif mengenai makna komponen cadangan itu sendiri. Dalam UU PSDN Untuk Pertahanan Negara, komponen cadangan adalah segenap sumber daya nasional yang dimiliki, yang dapat disiapkan dan dikerahkan melalui mekanisme mobilisasi guna mendukung (memperbesar dan memperkuat) TNI sebagai alat utama pertahanan negara. Komponen cadangan ini memiliki empat unsur, yakni warga negara sebagai sumber daya manusia, sumber daya alam, sumber daya buatan, serta sarana dan prasarana nasional. Pengelolaan komponen cadangan dilakukan melalui tiga tahapan, yakni (a) pembentukan dan penetapan, (b) pembinaan, serta (c) penggunaan dan pengembalian. Komponen cadangan lebih lanjut dikelompokkan ke dalam tiga kelompok sesuai dengan matra yang ada di TNI, yakni matra darat, matra laut, serta matra udara (Kemenhan RI 2019).

Yang perlu dicermati dalam konteks komponen cadangan ini adalah kategorisasi objek yang hendak dijadikan komponen cadangan itu sendiri. Terkait dengan objek penelitian, yakni angkutan laut nasional (Anglanas), maka pengaturan komponen cadangan

yang dilakukan adalah masuk kategori komponen cadangan yang ditujukan bagi sarana dan prasarana nasional. Angkutan laut nasional, yakni angkutan laut non-militer, dapat ditetapkan menjadi komponen cadangan setelah melalui tahapan verifikasi dan klasifikasi. Verifikasi dilakukan melalui aktivitas pendataan terhadap sarana dan prasarana nasional yang memenuhi persyaratan sebagai komponen cadangan. Sedangkan klasifikasi merupakan aktivitas pemilahan dan pengelompokan sesuai dengan kemitraan komponen cadangan, apakah matra darat, laut, atau udara (Kemenhan RI 2019).

Sinergitas antarpemangku kepentingan merupakan kunci utama dalam proses konversi angkutan laut non-militer sebagai bagian dari komponen cadangan. Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, pengelolaan angkutan laut nasional non-militer berada di bawah kendali Kemenhub RI melalui Ditjen Hubla. Untuk itu, Kemenhan RI dan juga TNI (TNI AL) sebagai pemangku kepentingan di bidang pertahanan negara harus berkoordinasi dengan menteri/pimpinan lembaga terkait. Terkait dengan aspek pembinaan, pembinaan terhadap angkutan laut nasional non-militer dilakukan melalui proses pemeliharaan dan perawatan yang dilakukan di bawah supervisi atau pengarahan dari kementerian/lembaga terkait sesuai dengan tugas dan fungsi. Penggunaan dan pengembalian sarana dan prasarana nasional sebagai komponen cadangan berada di bawah komando dan kendali Panglima TNI. Sedangkan pengembalian sarana dan prasarana nasional tersebut sebagai komponen cadangan dilakukan setelah ada pernyataan demobilisasi dari presiden (Kemenhan RI 2019).

Penggunaan angkutan laut nasional sebagai komponen cadangan merujuk pada UU PSDN Untuk Pertahanan Negara adalah ditujukan sebagai medium untuk memperkuat TNI AL dalam menghadapi ancaman militer dan ancaman hibrida. Aktualisasi dalam merespons kedua ancaman tersebut dapat diwujudkan melalui utilisasi angkutan laut nasional non-militer guna keperluan OMP dan OMSP, yakni OMP untuk keperluan jangka panjang dan OMSP untuk keperluan jangka pendek dan jangka menengah. Utilisasi melalui OMSP ditempatkan pada mekanisme jangka pendek dan jangka menengah mengingat intensitas OMSP tersebut lebih tinggi dibandingkan dengan OMP (Nurchayanto 2021). Terlebih lagi melihat sirkumstansi Indonesia sendiri yang secara empirik berada dalam kondisi damai, tidak sedang berperang. Dikaitkan dengan tugas pokok dan fungsi TNI AL, utilisasi armada angkutan laut nasional non-militer dapat digunakan untuk mendukung fungsi TNI AL di sektor transportasi logistik dan perbekalan, menjalankan tugas intelijen angkatan laut, mendukung *naval presence* mengingat moda transportasi laut menganut azas *cabotage* dengan menggunakan bendera Indonesia, sehingga berfungsi sebagai penegas kedaulatan RI di wilayah yang merela lalui.

Pemberdayaan dan pengelolaan angkutan laut nasional non-militer sebagai komponen cadangan juga menyangkut aspek sumber daya manusia, baik secara langsung maupun tidak langsung. Hal ini dapat menjadi masukan dalam proses rekrutmen sumber daya manusia untuk komponen cadangan matra laut. Disarankan agar rekrutmen sumber daya manusia matra laut pada komponen cadangan ditujukan kepada para pengawak angkutan laut nasional non-militer yang memenuhi persyaratan, utamanya dalam kategori umur dan spesifikasi kemampuan. Ketimbang melakukan perekrutan pada *manpower* sektor lain (dosen, mahasiswa, buruh pabrik, dan lain-lain) yang tidak terhubung secara langsung dengan tupoksi matra laut, akan lebih baik merekrut secara langsung mereka yang berkecimpung di dunia pelayaran komersil nasional. Proses pembinaan nantinya akan lebih mudah karena mereka sudah mengetahui dasar-dasarnya, bahkan mungkin lebih profesional. Yang perlu diperkuat pada sumber daya manusia tersebut adalah nasionalisme, patriotisme, dan upaya konkret bela negara yang akan ditempa melalui latihan dasar kemiliteran selama kurang lebih tiga bulan seperti yang dinyatakan secara eksplisit dalam UU PSDN Untuk Pertahanan Negara (Kemenhan RI 2019).

TNI AL sendiri sebagai institusi yang bertanggung jawab melakukan penggunaan dan pembinaan angkutan laut nasional non-militer diproyeksikan akan mengoptimalkan

peran Kolinlamil dalam melakukan Binpotanglanas. Kapasitas Kolinlamil sendiri dalam melakukan Binpotanglanas belum cukup memadai, baik dari sisi sumber daya manusia (kuantitas) maupun sarana dan prasarana yang dimiliki dalam menjalankan fungsinya sebagai alat pertahanan negara. Dengan ditetapkannya angkutan laut nasional non-militer nantinya sebagai komponen cadangan, maka sedikitnya ada dua kondisi angkutan laut nasional yang diharapkan, sebagai berikut: Kolinlamil sebagai pembina angkutan laut nasional diharapkan dapat melakukan pembinaan dan pengendalian angkutan laut nasional non-militer sebagai komponen cadangan yang diperlukan untuk pertahanan negara di laut. Pada masa yang akan datang, Kolinlamil diharapkan mampu menyinergikan angkutan laut nasional militer dan non-militer guna kepentingan pertahanan negara, yang mana perwujudan angkutan laut non-militer adalah dengan berperan dalam melaksanakan angkutan laut di seluruh wilayah Indonesia, tanpa kecuali. Peran tersebut saat ini sebenarnya sudah ada, namun belum kental muatan pertahanan negara. Oleh sebab itu, perlu dilakukan peningkatan peran Kolinlamil guna mendukung penguatan angkutan laut nasional non-militer sebagai komponen cadangan dalam rangka memperkuat pertahanan negara di satu sisi, sekaligus menjalankan fungsi dasarnya sebagai penopang perekonomian nasional di sisi lainnya.

Sedangkan beberapa indikator yang menunjukkan adanya sinergitas pemanfaatan angkutan laut nasional (militer dan non-militer) dalam penyelenggaraan pertahanan negara yang diharapkan terjadi adalah sebagai berikut: (a) TNI AL melalui Kolinlamil dapat meningkatkan pengoperasian unsur-unsurnya dalam mendukung aktivitas transportasi sipil, seperti angkutan lebaran, angkutan mudik, angkutan haji, angkutan pertolongan pada bencana alam. Demikian juga halnya dengan armada angkutan laut non-militer juga dapat dimanfaatkan untuk pengamanan pulau-pulau terluar, transportasi logistik dan perbekalan militer, mobilisasi personel militer di wilayah-wilayah tertentu, serta aktivitas intelijen maritim, (b) adanya kesamaan visi antara Kemenhub RI dan Kemenhan RI (termasuk TNI/TNI AL) dalam utilisasi angkutan laut nasional, baik militer maupun non-militer, dalam upaya penyelenggaraan pertahanan negara, (c) adanya kerja sama teknis secara rutin dan terstruktur antara Ditjen Hubla Kemhub RI dengan TNI AL dalam pengoperasian angkutan laut nasional non-militer dalam keadaan darurat, serta (d) terjadinya peningkatan *loading* aktivitas unsur-unsur Kolinlamil dalam melakukan pergeseran pasukan, pergeseran logistik, dan pergeseran material ke seluruh wilayah Indonesia sebagai dampak dari adanya dukungan yang diberikan melalui utilisasi angkutan laut nasional non-militer dalam penyelenggaraan pertahanan negara.

Hal terakhir yang perlu dicermati apabila nantinya angkutan laut nasional non-militer bisa dikonversi menjadi komponen cadangan adalah dibutuhkannya beragam peraturan turunan dari UU PSDN Untuk Pertahanan Negara. Hal ini penting mengingat segala kebijakan dan kerja sama butuh payung hukum, terlebih lagi isu komponen cadangan adalah isu sensitif mengingat banyaknya resistensi dari kelompok-kelompok masyarakat sipil yang belum memahami sepenuhnya konteks dan filosofi UU PSDN Untuk Pertahanan Negara. Peraturan turunan tersebut bisa dalam bentuk Permenhan RI mengenai teknis pemberdayaan angkutan laut nasional non-militer sebagai komponen cadangan, atau Permenhan RI mengenai klasifikasi sarana dan prasarana nasional yang bisa dimasukkan sebagai komponen cadangan. Selain peraturan turunan, dimungkinkan juga untuk diproduksi sebuah regulasi baru dalam bentuk UU mengenai sinergitas antara aspek pelayaran dengan aspek sumber daya nasional guna kepentingan penyelenggaraan pertahanan negara. UU ini bisa diusulkan oleh pemerintah dalam Program Legislasi Nasional (Prolegnas) untuk tahun-tahun mendatang.

SIMPULAN DAN REKOMENDASI

SIMPULAN

Ada beberapa hal penting yang dapat disimpulkan dari penelitian yang dilakukan dengan merujuk pada pertanyaan-pertanyaan penelitian. Pertama, ditemukan beberapa problematika yang muncul di lapangan sebelum pemerintah mengambil kebijakan responsif. Problematika ini berupa kondisi kapal-kapal yang belum modern, pelabuhan yang kurang memenuhi standard, sjejul keberangkatan kapal yang tidak tetap, sehingga pada tahap lanjut berdampak pada instabilitas perekonomian di wilayah-wilayah terluar Indonesia. Kedua, angkutan laut nasional non-militer sangat dibutuhkan untuk memperkuat armada laut militer yang dinilai kurang memadai dalam menjalankan tugas mereka, terutama dari sisi kuantitas moda dan personel, mengingat bentang wilayah maritim yang luas. Ketiga, pelibatan angkutan laut nasional non-militer dalam upaya penyelenggaraan pertahanan negara dapat dilakukan dengan menempuh mekanisme komponen cadangan seperti yang diatur dalam UU PSDN Untuk Pertahanan Negara.

REKOMENDASI

Beberapa rekomendasi diajukan sebagai tindak lanjut dari penelitian ini, sebagai berikut: Pertama, upaya untuk menjadikan angkutan laut nasional non-militer sebagai komponen cadangan dalam pertahanan negara membutuhkan diskusi dan kesepahaman antarpemangku kepentingan terkait, seperti Kemenhub RI, para pengelola jasa angkutan laut nasional (BUMN dan BUMS), Kemenhan RI, serta TNI. Kedua, pengorganisasian angkutan laut nasional, khususnya angkutan laut sipil atau non-militer menjadi komponen cadangan, pada jangka panjang membutuhkan sebuah organisasi khusus sebagai pembina di lingkungan TNI AL. Ketiga, diskursus mengenai konversi angkutan laut nasional non-militer sebagai komponen cadangan ini tidak terkait isu sarana dan prasarana saja, tapi juga menysar isu sumber daya manusia. Disarankan agar mekanisme rekrutmen komponen cadangan dari sisi SDM untuk matra laut difokuskan kepada sumber daya manusia di bidang pelayaran non-militer (niaga).

DAFTAR PUSTAKA

- Anugerah, Boy. "Pembinaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Terdepan di Indonesia Dalam Rangka Menegakkan Kedaulatan Nasional." *Jurnal Kebijakan Pembangunan Volume 16 Nomor 2 Desember 2021*, 2021: 238.
- Bappenas RI. "Pengembangan Tol Laut Dalam RPJMN 2015-2019 dan Implementasi 2015." <https://www.bappenas.go.id>. March 11, 2015. <https://www.bappenas.go.id/files/Pengembangan%20Tol%20Laut%20Dalam%20RPJMN%202015-2019%20Dan%20Implementasi%202015.pdf> (accessed July 16, 2021).
- Dewa, Adenather L., dkk. "Peran Transportasi Laut Pada Poros Maritim Dalam Pengurangan Disparitas Antar-Wilayah di Indonesia." <https://repository.feb.uns.ac.id/>. Maret 18, 2020. <https://repository.feb.uns.ac.id/lihatpdf.php?lokasi=publikasi&kode=837> (accessed June 7, 2021).
- Ditjen Hubla Kemenhub RI. *Tugas dan Fungsi Ditjen Hubla*. May 17, 2008. <https://hubla.dephub.go.id/home/page/68/tugas-dan-fungsi-98> (accessed July 16, 2021).

- Hakim, Chappy. *Pertahanan Indonesia: Angkatan Perang Negara Kepulauan*. Jakarta: Red & White Publishing, 2011.
- Hariyanto, Dr. Ir. Tri. "Angkutan Laut Nasional (Anglanas)." *Angkutan Laut Nasional (Anglanas)*. Jakarta: Lemhannas RI, 2013. 16.
- Hartoto, Carmelita. "Indonesia National Shipowners' Association (INSA)." *Indonesia National Shipowners' Association (INSA)*. Jakarta: Kemenhub RI, 2020.
- Hukum Online. "Perpres No. 66 Tahun 2019 tentang Susunan Organisasi TNI." <https://www.hukumonline.com/>. Oktober 19, 2019. <https://www.hukumonline.com/pusatdata/detail/lt5dc54508dcdeb/peraturan-presiden-nomor-66-tahun-2019> (accessed July 17, 2021).
- Joesoef, Daoed. *Studi Strategi: Logika Ketahanan Nasional dan Pembangunan Nasional*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas, 2014.
- Kemenhan RI. "UU No. 23 Tahun 2019 tentang Pengelolaan Sumber Daya Nasional Untuk Pertahanan Negara (PSDN)." <https://www.kemhan.go.id>. October 24, 2019. <https://www.kemhan.go.id/poahan/wp-content/uploads/2020/03/Salinan-UU-Nomor-23-Tahun-2019.pdf> (accessed July 18, 2021).
- Kemenhub RIa. *Profil Direktorat Jenderal Perhubungan Laut*. May 7, 2008. <http://dephub.go.id/ppid/hubla/224> (accessed April 25, 2021).
- Kemenhub RIB. *Pusat Data Hasil Layanan Sistem Informasi Manajemen Lalu Lintas Angkutan Laut (SIMLALA)*. May 10, 2016. <https://simlala.dephub.go.id/pusatdata/> (accessed July 16, 2021).
- Muhaimin, Yahya A. *Bambu Runcing & Mesiu: Masalah Kebijakan Pembinaan Pertahanan Indonesia*. Yogyakarta: Tiara Wacana, 2008.
- Mulya, Lillyana. "Postur Maritim Indonesia: Pengukuran Melalui Teori Mahan." *Jurnal Lembaran Sejarah No. 2 (10)*, 2013.
- Nurchayanto. *Naskah Akademik tentang Perlawanan Wilayah Dalam OMP dan OMSP*. Jakarta: Mabes TNI, 2021.
- Sumodiningrat, Gunawan. *Membangun Perekonomian Rakyat*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 1998.
- Supriyatno, Makmur. *Tentang Ilmu Pertahanan*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2014.
- Susmoro, Harjo. *The Spearhead of Sea Power*. Yogyakarta: Pandiva Buku, 2019.
- Tan, Vera. "Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan Laut: Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Angkutan Laut, dan Penyelesaian Sengketa Pengangkutan Laut." *sinta.unud.ac.id*. March 12, 2020. <https://sinta.unud.ac.id/uploads/wisuda/1203005259-3-BAB%20II.pdf> (accessed September 12, 2021).
- "Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan Laut, Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Angkutan Laut, dan Penyelesaian Sengketa Pengangkutan Laut." <https://sinta.unud.ac.id/>. March 12, 2020.

<https://sinta.unud.ac.id/uploads/wisuda/1203005259-3-BAB%20II.pdf> (accessed September 12, 2021).

Usman, Wan. *Daya Tahan Bangsa*. Jakarta: Program Studi Pengkajian Ketahanan Nasional Universitas Indonesia, 2003.