

# OPTIMALISASI PERAN INDUSTRI JASA MARITIM MELALUI PENINGKATAN ARMADA PELAYARAN NASIONAL DAN PELABUHAN DALAM RANGKA MEMPERTAHANKAN PERSATUAN DAN KESATUAN BANGSA

**Dr. R. Luki Karunia, SE., AK ME**

*Dosen STIA LAN Jakarta*

**Indra Dhany, S.Sos**

*Mahasiswa Program Magister Sumber Daya Aparatur STIA LAN Jakarta*

**Agus Imam Pambudi, S.SOS**

*Mahasiswa Program Magister Sumber Daya Aparatur STIA LAN Jakarta*

## *Abstract*

*The geographical condition of the territory of the Republic of Indonesia as an archipelago which has 2/3 of the area in the form of waters has given birth to the Archipelago's Insight as the view of the Indonesian people based on Pancasila and the 1945 Constitution regarding themselves and their environment in the form of life as a political, economic, socio-cultural and defense unit within one space of life. This archipelago insight will always animate the Indonesian people in national life and life as well as in the international life of the Indonesian people. The implication of the island nation is that the Indonesian people must realize that their lives and future depend on the ocean and make the best use of the sea and make it as the main capital of development.*

**Keywords:** *Nusantara Insight, Main Capital of Development*

## **Abstrak**

Kondisi geografi wilayah negara Republik Indonesia sebagai negara kepulauan yang 2/3 luas wilayahnya berupa perairan telah melahirkan Wawasan Nusantara sebagai pandangan bangsa Indonesia yang berdasarkan Pancasila dan UUD 1945 tentang diri dan lingkungannya yang berbentuk kehidupan sebagai satu kesatuan politik, ekonomi, sosial budaya dan Hankam dalam satu ruang kehidupan. Wawasan Nusantara ini akan selalu menjiwai bangsa Indonesia dalam hidup dan kehidupan nasional maupun dalam kehidupan internasional bangsa Indonesia. Implikasi dari negara kepulauan tersebut adalah masyarakat Indonesia harus sadar bahwa hidup dan masa depannya bergantung pada lautan serta memanfaatkan laut dengan sebaik-baiknya dan menjadikannya sebagai modal utama pembangunan.

**Kata kunci:** Wawasan Nusantara, Modal Utama Pembangunan

## **PENDAHULUAN**

Kondisi geografi wilayah negara Republik Indonesia sebagai negara kepulauan yang 2/3 luas wilayahnya berupa perairan telah melahirkan Wawasan Nusantara sebagai pandangan bangsa Indonesia yang berdasarkan Pancasila dan UUD 1945 tentang diri dan lingkungannya yang berbentuk kehidupan sebagai satu kesatuan politik, ekonomi, sosial budaya dan Hankam dalam satu ruang kehidupan. Wawasan Nusantara ini akan selalu menjiwai bangsa Indonesia dalam hidup dan kehidupan nasional maupun dalam kehidupan internasional bangsa Indonesia. Implikasi dari negara kepulauan tersebut adalah masyarakat Indonesia harus sadar bahwa hidup dan masa depannya bergantung pada lautan serta memanfaatkan laut dengan sebaik-baiknya dan menjadikannya sebagai modal utama pembangunan.

Pentingnya laut sebagai modal pembangunan maka industri jasa maritim juga harus mendapatkan prioritas yang minimal sejajar dengan kemajuan industri yang lain baik peran maupun pembinaannya. Kondisi geografi Indonesia juga mengisyaratkan bahwa perhubungan laut yang didukung dengan dukungan industri galangan, perkapalan dan penunjang lainnya. memegang peranan penting yang cukup menentukan. Dengan kemajuan industri jasa maritim maka akan dapat memacu

perkembangan industri berskala besar untuk bergerak ke arah pantai guna mendekatkan jarak, memanfaatkan laut dan sumber dayanya.

Kompleksitas permasalahan yang dihadapi armada pelayaran nasional dan pelabuhan saat ini menyebabkan perkembangannya saat ini cukup memprihatinkan. Melihat perkembangan armada pelayaran nasional saat ini sungguh ironis jika dibandingkan kenyataan Indonesia sebagai negara kepulauan dan sejarah kejayaan armada ini pada zaman kerajaan Majapahit atau Sriwijaya. Ditinjau dari peran armada pelayaran nasional sangat strategis sebagai modal transportasi orang dan barang dari dan ke yang menghubungkan pulau-pulau di Indonesia sehingga interaksi sosial-budaya antara anak bangsa berjalan dengan baik.

## KAJIAN LITERATUR

Armada pelayaran nasional sebagai satu bagian dari industri jasa maritim Indonesia bertugas untuk melaksanakan perhubungan nasional. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki wilayah laut luas, seharusnya bangsa Indonesia unggul di bidang perhubungan laut atau pelayaran, tetapi nyatanya saat ini perkembangan transportasi laut Indonesia cukup memprihatinkan, karena terbukti terus mengalami penurunan pangsa muatan dan jumlah armada. Disamping itu, ada kondisi dimana pelayaran nasional dikategorikan sebagai beresiko tinggi dalam bisnis industri pelayaran. Kinerja transportasi laut yang tertinggal itu disebabkan oleh citra Indonesia dalam kancah bisnis transportasi laut dunia yang masih dikategorikan sebagai transportasi laut yang beresiko tinggi, berkenaan dengan keselamatan pelayaran. Ini merupakan indikasi bahwa daya saing perusahaan pelayaran nasional cenderung menurun, hal tersebut diperparah dengan status kepemilikan kapal perusahaan pelayaran nasional relatif kecil. Saat ini sebagian besar perusahaan pelayaran nasional hanya bertindak sebagai agen dari perusahaan asing. Pelayaran nasional mayoritas menjadi *feeder* dari Pelabuhan Singapura dan bahkan, Indonesia nyaris dijadikan *binterland* (kawasan belakang) Singapura. Kondisi demikian diperburuk oleh tingkat keselamatan yang masih sangat rendah. *International Maritime Organisation* (IMO) mencatat negara Indonesia sebagai negara dengan tingkat kecelakaan dan di rampokan di laut cukup tinggi (*high risk country*). Untuk memecahkan masalah itu, perlu perhatian semua pihak, termasuk di perlukan sinergi antara industri maritim dan instrumen pendukungnya.

Prof. Dr. Dorodjatun Kuntjoro Jakti mengatakan, setiap negara berkembang harus mencari rumusan baru sendiri untuk mendukung pertumbuhan ekonomi mereka, dan perumusan harus mengakomodasikan keunggulan sumber daya non-ekonomi yang mereka punyai seperti sejarah, potensi geografi, sumber daya, kultur masyarakat dan lain sebagainya. Ini adalah tantangan besar untuk bangsa Indonesia untuk merekayasa ulang dan memanfaatkan laut guna mendukung kemajuan pembangunan nasional melalui peningkatan komunikasi antar suku dan daerah untuk bias saling mengerti dan memahami keanekaragaman budaya yang merupakan kekayaan dan warisan sejarah bangsa. Sebagai negara kepulauan, penggunaan potensi maritim merupakan sesuatu yang penting, hal tersebut lebih dari sekedar area strategis dengan keunggulan komparatif dan kompetitif yang dapat dijadikan sebagai "*prime mover*" untuk mendukung program pembangunan nasional. Karena dalam realita sejarah (era Kejayaan Kerajaan Majapahit), laut Indonesia telah digunakan sebagai sarana interaksi, komunikasi dan perdagangan antar daerah dengan tujuan meeningkatkan sosio-kultur di dalam sistem politik Kerajaan Majapahit secara lebih kuat dan lebih jelas. Peningkatan interaksi, komunikasi, dan sosio-kultur antar daerah dengan jaminan keamanan wilayah suatu negara akan menciptakan suatu pembauran nasional yang berujung pada

penguatan rasa nasionalisme yang didasari dengan adanya rasa persatuan dan kesatuan dalam kehidupan berbangsa dan bernegara.

**Masih terdapat faktor-faktor yang dapat menyebabkan lemahnya pemberdayaan armada pelayaran nasional.**

1) Masih terjadi berbagai kendala bagi pembangunan industri dan jasa kelautan terutama masalah pendanaan atau pembiayaan serta peningkatan kualitas sumberdaya manusia sebagai penunjang, hal ini disebabkan, karena masih rendahnya kepercayaan dan minat perbankan dalam menunjang industri dan jasa kelautan, seperti pemberian kredit bunga ringan, dan masih minimnya sarana dan prasarana serta belum ada dasar hukum yang memadai sebagai pedoman penegakan hukum di laut. Untuk itu perlu dilaksanakan upaya dan campur tangan dari pemerintah pusat atau daerah melalui penetapan kebijakan yang dituangkan dalam bentuk peraturan perundangan.

2) Sebagai akibat dari sulitnya memperoleh pinjaman modal perbankan untuk mendukung kemajuan dan peningkatan peran pelayaran nasional, hingga saat ini masih pangsa muatan angkutan dalam negeri, pelayaran nasional hanya dapat mengangkut muatan sebanyak 50,15%. Sedangkan dari pangsa muatan angkutan luar negeri, pelayaran nasional hanya mampu mengangkut muatan sekitar 4,79%. Bila dibandingkan dengan pelayaran asing untuk keperluan angkutan luar negeri, nampak sekali ketertinggalan yang dihadapi pelayaran nasional. Sampai tahun 1999, pelayaran asing berhasil mengangkut pangsa muatan hingga mencapai 95,21% dengan tujuan ke luar negeri. Walaupun pemerintah telah menetapkan asas *cabotage* yang mengharuskan kapal asing yang saat ini masih melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri untuk menjadi perusahaan angkutan laut nasional yang menggunakan berbendera Indonesia dan diawaki Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia. namun demikian bentuk kerjasama antara perusahaan angkutan laut nasional atau Badan Hukum Indonesia atau Warga Negara Indonesia yang melakukan kegiatan kerjasama dengan perusahaan angkutan laut asing atau Badan Hukum Asing atau warga negara asing dalam bentuk usaha patungan (joint venture) dengan membentuk perusahaan angkutan laut nasional tidak diatur besaran prosentase kepemilikan besaran modal. Dengan demikian perlu adanya penabahan dari azas *cabotage* yang telah dikeluarkan oleh pemerintah yaitu dengan mengatur tata cara permodalan usaha pelayaran nasional melalui pembatasan modal asing maksimal sebesar 50 persen. Dengan harapan modal luar negeri terhadap pelayaran nasional dapat dikendalikan. Dapat dikatakan bahwa kebijakan pemerintah masih belum sepenuhnya berpihak pada industri pelayaran nasional atas penerapan asas *cabotage* (meski asas *cabotage* sudah lama berlaku dan dipakai oleh negara maju, seperti China dan Amerika Serikat). Penerapan asas *cabotage maritime* yang dilakukan China, misalnya, telah terbukti memberikan kemampuan luar biasa pada daya saing produk-produk dalam Negeri Tirai Bambu tersebut. Saat ini, siapa pun dan dari negara mana pun yang ingin berdagang dengan China wajib memakai kapal berbendera China, dengan menggunakan kapal yang harus dibangun di China, didanai oleh bank dalam negeri China, minimal 60 persen anak buah kapal harus warga negara China, dan wajib melaksanakan perbaikan di galangan kapal yang berada di China.

3) Dalam cetak biru yang dikeluarkan *Indonesia National Ship Owner Association (INSA)*, pun disebutkan sampai tahun 2020 perusahaan pelayaran nasional baru bisa mendapatkan pangsa pasar pelayaran internasional sekitar 30 persen dari 550 juta ton peti kemas yang nilainya 22 miliar dollar AS. Sementara pangsa pasar domestik sampai tahun 2020 perusahaan pelayaran nasional diperkirakan mendapatkan 80 persen dari 370 juta ton muatan yang nilainya mencapai Rp 23 triliun. Kondisi saat ini, kegiatan ekspor-impor yang dilayani kapal asing sebanyak 96,59 persen, sedangkan angkutan kargo dalam negeri yang dilayani kapal asing sebesar 46,8 persen. Akibatnya, total

devisa nasional yang diambil kapal asing mencapai 11 miliar dollar AS atau Rp 99 triliun per tahun (kurs Rp 9.000 per dollar AS).

Porsi yang demikian rendah yang diambil oleh pelayaran nasional juga disebabkan karena lemahnya koordinasi antar instansi pemerintah terkait dan swasta dalam memberdayakan industri pelayaran. Persoalan lain yaitu lemahnya dukungan perbankan, minimnya produk hukum maritim, kurang maksimalnya produktivitas pelabuhan dan galangan, rendahnya keterlibatan industri komponen pendukung dalam negeri, lemahnya daya saing dan kapabilitas awak kapal dan mesin, serta minimnya kemampuan pendidikan maritim. Menurut Ketua Umum INSA Oentoro Surya, kesiapan implementasi pelaksanaan *cabotage* akan sangat ditunjang oleh kesiapan armada nasional. Selain itu, tentunya dibutuhkan peran pemerintah untuk membangkitkan industri pelayaran, terutama koordinasi yang solid antara Kementerian Perhubungan dengan Kementerian Perindustrian dan Perdagangan dalam menaikkan derajat pelayaran nasional. Upaya mendorong para eksportir dan importir memakai jasa pelayaran nasional dalam kegiatan ekspor dan impor mereka akan menguntungkan mereka dan perusahaan pelayaran nasional pun akhirnya akan menjadi tuan rumah di negeri sendiri. Dengan diberlakukannya Inpres Pemberdayaan Pelayaran tahun 2005, kegiatan pengangkutan kargo dalam negeri ke depan lambat laun akan diambil alih kapal nasional. Pada tahun 2010 diperkirakan pelayaran nasional yang melayani rute luar negeri meningkat 3 persen menjadi 20 persen sehingga dapat menghemat devisa sebesar 3 miliar dollar AS.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif, yaitu penelitian yang menggunakan data yang dapat dihitung untuk menghasilkan penafsiran kuantitatif yang kuat (Pasolong, 2012:175). Penelitian kuantitatif adalah definisi, pengukuran data kuantitatif dan statistik objektif melalui perhitungan ilmiah berasal dari sampel orang-orang atau penduduk yang diminta menjawab atas sejumlah pertanyaan tentang survei untuk menentukan frekuensi dan persentase tanggapan mereka. Penelitian ini dalam pengumpulan datanya menggunakan metode survei dengan teknik observasi, dokumentasi, kepustakaan dan angket yang disebarakan.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Pelaksanaan pemberdayaan armada pelayaran nasional yang kurang tepat dalam mendukung penyelenggaraan pertahanan negara.**

1) Pertahanan negara disusun dalam suatu sistem yakni Sistem Pertahanan Semesta yang memadukan pertahanan militer dan nir militer dengan mendayagunakan segenap sumber daya nasional. Pertahanan militer adalah pertahanan yang bertumpu pada TNI sebagai komponen utama dan didukung oleh komponen cadangan dan komponen pendukung yang dipersiapkan dan dikembangkan untuk menghadapi ancaman militer. Sedangkan pertahanan nir militer adalah peran serta rakyat dan seluruh sumber daya nasional selain militer dalam mempertahankan kelangsungan hidup bangsa dan negara. Inti pertahanan nir militer adalah pertahanan non fisik dalam pengertian bukan perlawanan bersenjata, tetapi pemberdayaan faktor-faktor ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya dan teknologi melalui profesi, pengetahuan dan keahlian serta kecerdasan untuk mencapai kesejahteraan masyarakat yang berkeadilan sehingga merupakan daya tangkal bangsa.

Pertahanan nir militer tidak terbatas pada perwujudan daya tangkal bangsa melalui pembangunan untuk kesejahteraan masyarakat yang berkeadilan. Dalam kondisi apapun pertahanan militer dan nir militer harus selalu bersinergi untuk mempertahankan integritas dan kedaulatan bangsa dan negara melalui pendinamisasian segenap potensi

dam kekuatan nasional untuk pertahanan. Wujud konkret sinergi pertahanan militer dan nir militer pada kondisi ini adalah perlawanan semesta. Uraian diatas menggambarkan dengan sangat jelas bahwa pemberdayaan peran armada pelayaran nasional sangat penting dalam mendukung keberhasilan penyelenggaraan pertahanan negara. Keberadaan armada pelayaran nasional sangat penting dalam pendistribusian dan transportasi barang (kebutuhan pokok) dan orang, khususnya bagi masyarakat pulau-pulau pedalaman yang tidak dapat dijangkau kapal-kapal besar.

Para awak pelayaran nasional sekaligus juga dapat dibina untuk menjadi “agen intelijen” terhadap berbagai bentuk pelanggaran dan kegiatan ilegal di laut seperti penyelundupan dan pencurian kekayaan laut kita, bahkan sebagai pengawas terhadap kegiatan para terorisme yang menggunakan jalur laut. Namun sayangnya hal tersebut belum dapat diwujudkan sesuai dengan harapan. Hal tersebut dibuktikan dengan masih banyaknya pelanggaran-pelanggaran di laut mengindikasikan masih lemahnya pengamanan di laut sebagai akibat belum terdistribusikannya informasi dari pelaut-pelaut pelayaran nasional kepada TNI AL dalam memanfaatkan keterbatasan personil dan sarana/prasarana untuk melaksanakan tugas pengamanan laut nusantara. Berdasarkan pada realitas tersebut di atas menunjukkan bahwa armada pelayaran nasional dapat dioptimalkan sebagai “pengawas dan spion” terhadap para kapal-kapal asing yang melakukan pelanggaran kedaulatan dan pencurian ikan ataupun kekayaan laut lainnya, bahkanantisipasi dini terhadap kegiatan terorisme.

Dari aspek pertahanan negara, armada pelayaran nasional merupakan salah satu komponen kekuatan laut (*sea power*) yang dapat menjadi bagian dari pertahanan laut selain TNI AL, baik pada masa damai maupun saat konflik atau perang. Armada pelayaran nasional dengan jalur-jalur pelayaran yang mampu meliputi seluruh penjuru tanah air pada dasarnya merupakan potensi yang besar bagi penyiapan komponen cadangan dan komponen pendukung TNI AL. Wujud konkritnya antara lain adalah dalam distribusi logistik antar wilayah atau bahkan sebagai deteksi dini yang efektif. Oleh karena itu kerjasama antara pelayaran nasional dan TNI AL perlu terus dipertahankan dan dikembangkan demi kepentingan bangsa dan negara.

Para anak buah kapal (ABK) pelayaran nasional perlu diberikan pemahaman tentang pentingnya arti perannya bagi pengamanan laut kita, sekaligus terhadap kepentingan pertahanan negara. Jumlah amada pelayaran nasional yang semakin berkurang perlu mendapat perhatian para *stakeholders* bahwa pelayaran nasional masih tetap dibutuhkan perannya sebagai sarana transportasi dari dan ke pulau-pulau terpencil dan laut dangkal, karena tidak selalu dapat disinggahi oleh kapal-kapal besar. pelayaran nasional juga memiliki sejarah panjang dan telah menunjukkan kejayaan kita di sebagai negara kepulauan.

2) Keterbatasan atas ketersediaan infrastruktur yang memadai bagi eksistensi armada pelayaran nasional dan kontinuitas operasional armada tersebut menjadi kelemahan tersendiri untuk negara kepulauan seperti Indonesia. Infrastruktur tersebut utamanya adlah kualitas dan kuantitas kapal, sistem dermaga dan pelabuhan serta infrastruktur lain untuk bongkar muat barang. Kondisi infrastruktur bagi pelayaran armada pelayaran nasional di Indonesia umumnya masih menggunakan fasilitas dan infrastruktur yang berasal dari fasilitas dan infrastruktur tradisional yang dimodifikasi dan jumlahnya terbatas, utamanya untuk daerah-daerah terpencil dan Indonesia bagian timur.

Hal tersebut ditambah dengan semakin mendesanya kebutuhan akan kapal-kapal perintis yang seharusnya pemerintah memprioritaskan pengadaannya guna meningkatkan hubungan atau interaksi antar daerah sebagai upaya peningkatan komunikasi budaya bangsa. Artinya, pihak Kementerian Perhubungan perlu segera merealisasikannya. Keberadaan kapal perintis sebagai bagian dari armada pelayaran

nasional tidak hanya sebagai pembangun interaksi social-budaya masyarakat, namun juga berhubungan dengan angkutan barang dari satu pulau ke pulau lain di wilayah Indonesia guna meminimalisasi disparitas harga dan meningkatkan daya beli masyarakat. Keberadaan kapal-kapal yang sifatnya pelayaran rakyat masih sangat penting saat ini, karena biasanya kapal rakyat memiliki daya jelajah yang sangat tinggi, sehingga bisa mencapai lokasi-lokasi yang tidak bisa ditangani oleh kapal-kapal reguler. Berangkat dari gambaran perkembangan transportasi laut diatas, harus diupayakan pengembangan transportasi laut Indonesia yang diarahkan pada pencapaian visi dan misi transportasi laut dengan mewujudkan penyediaan pelayanan dan jasa transportasi laut yang andal (*service excellence*) sebagai urat nadi kehidupan dan sarana pemersatu Negara Kepulauan Indonesia

### **Kurang optimalnya fungsi dan sarana pelabuhan di Indonesia**

1) Pelabuhan adalah sebuah fasilitas di ujung samudera, sungai, atau danau untuk menerima kapal dan memindahkan barang kargo maupun penumpang ke dalamnya. Pelabuhan biasanya memiliki alat-alat yang dirancang khusus untuk memuat dan membongkar muatan kapal-kapal yang berlabuh. Crane dan gudang berpendingin juga disediakan oleh pihak pengelola maupun pihak swasta yang berkepentingan. Sering pula disekitarnya dibangun fasilitas penunjang seperti pengalengan dan pemrosesan barang. Peraturan Pemerintah RI No.69 Tahun 2001 mengatur tentang pelabuhan dan fungsi serta penyelenggaraannya.

Pelabuhan dapat berperan dalam merangsang pertumbuhan kegiatan ekonomi, perdagangan, dan industri dari wilayah pengaruhnya. Namun pelabuhan tidak menciptakan kegiatan tersebut, melainkan hanya melayani tumbuh dan berkembangnya kegiatan tersebut. Kegiatan-kegiatan seperti itulah yang meningkatkan peran pelabuhan dari hanya sebagai tempat berlabuhnya kapal menjadi pusat kegiatan perekonomian. Secara prinsip hubungan kegiatan pembangunan oleh manusia di laut tidak dapat dipisahkan dengan di pantai bahkan di darat seluruhnya. Pelabuhan menjadi sarana bangkitnya perdagangan antar pulau bahkan perdagangan antar negara, pelabuhan pada suatu daerah akan lebih menggairahkan perputaran roda perekonomian, berbagai jenis usaha akan tumbuh mulai dari skala kecil sampai dengan usaha skala internasional, harga-harga berbagai jenis produk akan lebih terjangkau mulai dari produksi dalam negeri sampai dengan luar negeri. Pelabuhan yang bertaraf internasional akan mengundang investor dalam dan luar negeri untuk menanamkan modal yang bermuara pada tumbuhnya perekonomian rakyat, mobilitas manusia dari berbagai penjuru akan hadir dan meninggalkan dana yang banyak.

Sejak jaman Kerajaan Hindu-Buddha, Pelabuhan menjadi salah satu sarana yang menghubungkan alur perdagangan dan sumber pertahanan Kerajaan di Indonesia. Seturut berkembangnya jaman, peranan pelabuhan semakin diperlukan untuk menunjang berbagai bidang di suatu Negara.

2) Belum optimalnya fungsi pelabuhan yang memadai untuk mendukung kepentingan dan keamanan wilayah NKRI di mana pelabuhan harus memiliki peran sebagai:

- a. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya.
- b. Pintu gerbang kegiatan perekonomian.
- c. Kegiatan alih moda transportasi.
- d. Penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan.
- e. Tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau barang.
- f. Mewujudkan wawasan nusantara dan kedaulatan negara

3) Kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) sangat berperan dalam pembangunan kekuatan pertahanan, apabila industri jasa pelabuhan memiliki SDM yang terbatas kualitasnya dan tidak menguasai perkembangan kemajuan teknologi maka akan menghambat fungsi dari pelabuhan itu sendiri. Pelabuhan harus di awaki oleh orang-orang yang profesional, mampu bekerja secara maksimal agar pelabuhan dapat memberikan kontribusi bagi bangsa Indonesia demi terwujudnya kedaulatan Negara dalam rangka mempertahankan kesatuan dan persatuan NKRI.

4) Adapun upaya-upaya yang harus dilaksanakan oleh pemerintah yang terkait dalam menyiapkan SDM untuk mengawaki sarpras pelabuhan harus professional dengan cara:

a) Aspek pengaturan meliputi penetapan kebijakan umum dan kebijakan teknis dan SOP.

b) Aspek pengawasan meliputi kegiatan pemantuan, investgasi dan penegakan hukum.

c) Aspek pengendalian meliputi arahan, bimbingan dan petunjuk.

d) Aspek SDM menyiapkan SDM secara sungguh-sungguh di pendidikan terkait, serta adanya aturan yang jelas dan menegakan hukum tidak padang bulu dan harus ditegakan.

## **PENUTUP**

### **Kesimpulan**

Armada pelayaran nasional sebagai bagian dari komponen cadangan dan pendukung pertahanan nasional belum dapat dikatakan layak dan memenuhi kebutuhan minimal untuk negara kepulauan terbesar di dunia seperti Indonesia. Armada pelayaran nasional masih dalam kondisi memprihatinkan dan belum mampu secara maksimal untuk menyelenggarakan angkutan masal dan murah bagi masyarakat untuk membangun komunikasi dan interaksi social-budaya sesama anak bangsa untuk mendukung persatuan dan kesatuan bangsa.

Pertahanan nir militer tidak terbatas pada perwujudan daya tangkal bangsa melalui pembangunan untuk kesejahteraan masyarakat yang berkeadilan. Armada pelayaran nasional merupakan salah satu komponen kekuatan laut (*sea power*) yang dapat menjadi bagian dari pertahanan laut baik pada masa damai maupun saat konflik atau perang. Armada pelayaran nasional dengan jalur-jalur pelayaran yang mampu meliputi seluruh penjuru tanah air pada dasarnya merupakan potensi yang besar bagi menyiapkan komponen cadangan dan komponen pendukung TNI AL. Para anak buah kapal (ABK) pelayaran nasional dapat dijadikan agen intelijen melalui pemberian pemahaman tentang perannya bagi pengamanan laut kita, sekaligus terhadap kepentingan pertahanan negara.

Dibutuhkan peran pemerintah untuk membangkitkan industri pelayaran dan pelabuhan, untuk mendukung kemajuan dan peningkatan peran pelayaran nasional. Hingga saat pangsa muatan angkutan dalam negeri, pelayaran nasional hanya dapat mengangkut muatan sebanyak 50,15% dan pangsa muatan angkutan luar negeri, pelayaran nasional hanya mampu mengangkut muatan sekitar 4,79%. Untuk itu perlu kerjasama yang solid antar instansi pemerintah utamanya antara Kementerian Perhubungan dengan Kementerian Perindustrian dan Perdagangan dalam menaikkan derajat pelayaran nasional. Upaya mendorong para eksportir dan importir memakai jasa pelayaran nasional dalam kegiatan ekspor dan impor mereka akan menguntungkan mereka dan perusahaan pelayaran nasional pun akhirnya akan menjadi tuan rumah di negeri sendiri.

## **Saran**

Untuk mendukung upaya peningkatan armada pelayaran nasional dalam rangka mempertahankan persatuan dan kesatuan bangsa maka diperlukan kebijakan sebagai berikut:

- 1) Peningkatan pelayanan transportasi laut nasional dengan menciptakan pelabuhan dan armada pelayaran nasional yang handal serta berkemampuan tinggi serta memenuhi standar nasional dan internasional melalui peningkatan keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi laut nasional, peningkatan kecepatan arus transportasi laut dan aksesibilitas masyarakat di daerah terpencil.
- 2) Peningkatan kualitas sumber daya manusia melalui peningkatan ilmu pengetahuan dan teknologi di bidang transportasi laut dan kemiliteran guna meningkatkan daya saing industri transportasi laut nasional di pasar global dan menjadikan para pelaut nasional sebagai sumber informasi terhadap berbagai tindakan ilegal yang terjadi di wilayah laut nusantara akan memberikan nilai tambah bagi perekonomian dan keamanan nasional.
- 3) Peningkatan kualitas dan kuantitas armada pelayaran nusantara melalui peningkatan peran serta masyarakat, dunia usaha dan pemerintah melalui restrukturisasi dan reformasi peraturan dan kelembagaan di bidang transportasi laut ketersediaan dana pembangunan armada pelayaran nasional melalui kemudahan dalam memperoleh pinjaman modal bagi pengusaha pelayaran dalam negeri.

## **DAFTAR PUSTAKA**

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan Di Perairan, Pasal 8 Ayat 1.

Prof, Dr. Dorodjatun Kuntjoro Jakti, Mau Kemana Pembangunan Ekonomi Indonesia, Prenada Media, 2003, halaman 258.

Laporan Akhir Kebijakan Industri dan Jasa Kelautan Nasional Kementerian Kelautan Dan Perikanan Sekretariat Jenderal Tahun Anggaran 2007

[www.perkapalan.net](http://www.perkapalan.net) › Perencanaan pelabuhan.

[chumataruni.blogspot.com/2013/.../peranan-penting-pelabuhan](http://chumataruni.blogspot.com/2013/.../peranan-penting-pelabuhan)

[cobadiadd.blogspot.com/.../kepelabuhanan-dan-peran-pelabuhan](http://cobadiadd.blogspot.com/.../kepelabuhanan-dan-peran-pelabuhan)