

Pemberdayaan Transportasi Penyeberangan Laut Ujung-Kamal Sebagai Strategi Pertahanan Laut di Selat Madura

A Fauzan¹ Rudy Sutanto² Ansori Zaini³

Prodi Strategi Pertahanan Laut, Fakultas Strategi Pertahanan, Universitas Pertahanan
Republik Indonesia^{1,2,3}

Email: arisfauzanbaidhowy2021@gmail.com¹

Abstrak

Selat Madura terletak diantara pulau Jawa dan pulau Madura. Celah sempit dan jarak yang paling dekat berada di ujung barat pulau Madura, tepatnya pantai barat kabupaten Bangkalan sedangkan di pulau Jawa berada di wilayah Kabupaten Gresik dan Kota Surabaya. Pada kedua ujungnya terdapat dua pelabuhan penting yang menghubungkan kedua pulau ini, yaitu pelabuhan Ujung, Tanjung Perak dan pelabuhan Kamal, Bangkalan. Dengan kondisi geografisnya yang saling berdekatan itu, aktifitas di selat Madura lebih banyak didominasi oleh penyeberangan dari pulau Jawa ke pulau Madura dan sebaliknya. Aktifitas penyeberangan dari kedua dermaganya itu telah ada sejak zaman dahulu, dimulai dengan menggunakan perahu-perahu tradisional untuk keperluan mengangkut orang maupun barang, hingga pada perkembangan selanjutnya menggunakan sarana kapal penyeberangan (ferry) milik PT ASDP. Kemudian keberadaan jembatan Suramadu yang telah beroperasi sejak tahun 2009 berpengaruh terhadap kehidupan di sekitar wilayah ini, terutama pada sektor transportasi penyeberangan, sehingga sebagian masyarakat mulai beralih melalui jembatan tersebut, sedangkan pada penyeberangan melalui laut sebagian telah mengalami penurunan. Tujuan penelitian adalah: 1) Untuk mengetahui bagaimanakah kondisi sarana transportasi penyeberangan dari Ujung ke Kamal saat ini? dan; 2) Bagaimana strategi pemberdayaan transportasi penyeberangan Ujung – Kamal untuk kepentingan pertahanan laut?. Metode kualitatif digunakan dalam penelitian ini dengan menggunakan studi pustaka dan literatur-literatur yang relevan terkait dengan permasalahannya. Hasil penelitian didapatkan bahwa keberadaan sarana transportasi penyeberangan Ujung-Kamal agar tetap berlangsung dan dipertahankan. Sebagai kesimpulan, bahwa mempertahankan kelangsungan sarana transportasi penyeberangan Ujung-Kamal merupakan hal penting, karena keberadaannya sangat potensial untuk diberdayakan sebagai strategi pertahanan laut di selat Madura.

Kata kunci: Selat Madura, Transportasi penyeberangan Ujung-Kamal, Strategi Pertahanan Laut



Ciptaan disebarluaskan di bawah [Lisensi Creative Commons Atribusi-BerbagiSerupa 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).

PENDAHULUAN

Bagi bangsa Indonesia, laut memiliki arti yang sangat penting, yakni sebagai media pemersatu bangsa, media penghubung, media sumber daya alam, media pertahanan dan keamanan serta media untuk membangun pengaruh. (Lemhanas, 7/7/2021). Begitu pula dengan selat Madura, walaupun merupakan selat sempit antara pulau Jawa dan pulau Madura, keberadaannyapun memiliki arti yang sangat penting, terutama bagi masyarakat di sekitarnya, yaitu 1) sebagai pemersatu masyarakat yang terdekat di sekitar selat itu. Adapun masyarakat yang dimaksud adalah sesuai dengan data wilayah Pemerintah Provinsi Jawa Timur yang secara administratif terbagi dalam 4 Badan Koordinasi Wilayah (Bakorwil), antara lain Bakorwil IV meliputi Kota Surabaya, Kabupaten Sidoarjo, Kabupaten Gresik, Kabupaten Bangkalan, Kabupaten Sampang, Kabupaten Pamekasan dan Kabupaten Sumenep. (Jatim, 2020). Namun dalam pembahasannya dibatasi hanya yang terdekat dengan obyek penelitian saja, yaitu Kota Surabaya, Kabupaten Gresik dan Kabupaten Bangkalan. Apabila dilihat dari wilayahnya, maka selat Madura memang menjadi pemersatu bagi masyarakat di sekitar ini yang sering bertemu dalam berbagai aktifitas sehari-hari; 2) sebagai media

penghubung. Dalam berinteraksi, masyarakat di sekitar ini memanfaatkan sarana transportasi laut, yaitu perahu-perahu dan kapal-kapal yang memerlukan pelabuhan dengan fasilitas sandar sesuai dengan kelasnya. Di wilayah ini terdapat beberapa pelabuhan, sebagai berikut; a. Kabupaten Bangkalan/ Kecamatan Kamal, terdapat Pelabuhan umum penyeberangan ke Ujung Tanjung Perak dan Pelabuhan perikanan; b. Kabupaten Gresik, terdapat Pelabuhan khusus Petro Kimia, Pelabuhan Umum penyeberangan ke pulau Bawean dan Pelabuhan perikanan; dan c. Kota Surabaya / Tanjung Perak terdapat Pelabuhan Umum penyeberangan Ujung-Kamal, Pelabuhan Umum Nasional antar pulau, Pelabuhan niaga dan Pelabuhan militer/ TNI AL, Koarmada II; 3) sebagai media sumber daya alam. Walaupun profesi dari masyarakat wilayah pesisir terdiri dari berbagai macam pekerjaan, namun masih banyak diantara mereka yang mencari ikan di laut sebagai mata pencahariannya. Dari jasa merekalah hasil tangkapan ikan dan sejenisnya dapat dikonsumsi oleh masyarakat daratan bahkan sampai ke kota-kota di sekitarnya; 4) sebagai media pertahanan dan keamanan. Sebagai negara kepulauan, tentunya potensi ancaman bagi bangsa dan negara lebih banyak berasal dari laut, karena laut merupakan media terbuka untuk dapat melakukan segala kegiatan termasuk kegiatan yang bersifat ancaman, baik ancaman militer maupun non militer; dan 5) sebagai media membangun pengaruh. Seiring dengan kondisi geografisnya, Indonesia telah beberapa kali meyakinkan dunia sebagai negara kepulauan, dimana sektor maritim menjadi perhitungan yang serius untuk di berdayakan secara maksimal. Begitu pula di selat Madura semua potensi kemaritimannya dapat dioptimalkan untuk kepentingan bangsa dan negara.

Dalam perkembangannya situasi dan kondisi di selat Madura mengalami perubahan yang signifikan sejak adanya jembatan yang menghubungkan pulau Jawa dan pulau Madura pada tahun 2009, yaitu jembatan Suramadu. Perubahan yang paling terasa adalah pada sarana transportasi penyeberangan Ujung-Kamal, dimana kebanyakan masyarakat beralih menggunakan jembatan Suramadu dan sarana kapal penyeberangan ini mengalami penurunan. Padahal dari prespektif pertahanan dan keamanan, adanya mereka menjadi potensi yang sangat menguntungkan bagi kepentingan bangsa dan negara di selat Madura. Akan tetapi dengan menurunnya jumlah mereka, maka akan menjadi ancaman bagi pertahanan dan keamanan di selat Madura. Oleh karenanya perlu strategi yang tepat, agar pertahanan dan keamanan di selat Madura tetap terjaga, walaupun dengan situasi dan kondisi yang ada saat ini.

Dengan latar belakang tersebut, penulis menemukan gap/celah terhadap situasi dan kondisi salah satu potensi pertahanan bangsa yaitu sarana penyeberangan dari Ujung ke Kamal dihadapkan dengan system pertahanan dan keamanan di selat Madura. Dari permasalahan tersebut, maka ada dua rumusan pertanyaan sebagai acuan dalam pembahasannya, yaitu: Bagaimanakah situasi dan kondisi sarana transportasi penyeberangan dari Ujung ke Kamal saat ini? Bagaimana strategi pemberdayaan transportasi penyeberangan Ujung-Kamal untuk kepentingan pertahanan laut? Dari kedua pertanyaan tersebut, pembahasan selanjutnya akan diarahkan kepada Pemberdayaan Transportasi Penyeberangan Laut Ujung-Kamal Sebagai Strategi Pertahanan Laut di Selat Madura. Tujuan penelitian: Untuk mengetahui kondisi penyeberangan di selat Madura dalam prespektif pertahanan laut di wilayah itu, dan; 2) Bagaimana strategi pemberdayaan transportasi penyeberangan Ujung - Kamal untuk kepentingan pertahanan laut?

METODE PENELITIAN

Metode kualitatif digunakan dalam penelitian ini dengan menggunakan studi pustaka dan literatur-literatur yang relevan terkait dengan permasalahannya. Hasil penelitian diharapkan dapat menjadi masukan yang inovatif sebagai strategi pertahanan laut dalam menjaga wilayah perairan selat Madura

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Selat Madura

Letak Geografis

Selat Madura terletak diantara pulau Jawa dan pulau Madura. Celah sempit dan jarak yang paling dekat berada di ujung barat pulau Madura, tepatnya pantai barat kabupaten Bangkalan, sedangkan di pulau Jawa berada di wilayah Kabupaten Gresik dan Kota Surabaya. Pada ketiga wilayah ini terdapat pelabuhan perikanan untuk aktifitas menurunkan muatan hasil tangkapan ikan ke Tempat Pelelangan Ikan (TPI). Kehidupan di wilayah ini menjadi ramai dengan hilir mudiknya perahu-perahu nelayan dan kapal-kapal. Selain itu terdapat Pelabuhan khusus PT Petro Kimia di kabupaten Gresik, sedangkan di Tanjung Perak terdapat Pelabuhan kapal niaga, Pelabuhan umum nasional penumpang antar pulau, galangan kapal PT PAL, Pelabuhan militer/ Koarmada II dan Pelabuhan penyeberangan Ujung-Kamal

Arti Penting Selat Madura Bagi Masyarakat di sekitarnya

Bagi bangsa Indonesia, laut memiliki arti yang sangat penting, yakni sebagai media pemersatu bangsa, media penghubung, media sumber daya alam, media pertahanan dan keamanan serta media untuk membangun pengaruh. (Lemhanas, 7/7/2021). Begitu pula dengan selat Madura, memiliki arti yang sangat penting, terutama bagi masyarakat di sekitarnya, yaitu 1) sebagai pemersatu masyarakat yang terdekat di sekitar selat itu. Adapun masyarakat yang dimaksud adalah sesuai dengan data wilayah Pemerintah Provinsi Jawa Timur yang secara administratif terbagi dalam 4 Badan Koordinasi Wilayah (Bakorwil), antara lain Bakorwil IV meliputi Kota Surabaya, Kabupaten Sidoarjo, Kabupaten Gresik, Kabupaten Bangkalan, Kabupaten Sampang, Kabupaten Pamekasan dan Kabupaten Sumenep. (Jatim, 2020). Namun dalam pembahasannya dibatasi hanya yang terdekat dengan obyek penelitian saja, yaitu Kota Surabaya, Kabupaten Gresik dan Kabupaten Bangkalan.

Apabila dilihat dari wilayahnya, maka selat Madura memang menjadi pemersatu bagi masyarakat di sekitar ini yang sering bertemu dalam berbagai aktifitas sehari-hari; 2) sebagai media penghubung. Dalam berinteraksi, masyarakat di sekitar ini memanfaatkan sarana transportasi laut, yaitu perahu-perahu dan kapal-kapal yang memerlukan pelabuhan dengan fasilitas sandar sesuai dengan kelasnya. Di wilayah ini terdapat beberapa pelabuhan, sebagai berikut; a. Kabupaten Bangkalan/ Kecamatan Kamal, terdapat Pelabuhan umum penyeberangan ke Ujung Tanjung Perak dan Pelabuhan perikanan; b. Kabupaten Gresik, terdapat Pelabuhan khusus Petro Kimia, Pelabuhan Umum penyeberangan ke pulau Bawean dan Pelabuhan perikanan; dan c. Kota Surabaya/ Tanjung Perak terdapat Pelabuhan Umum penyeberangan Ujung-Kamal, Pelabuhan Umum Nasional antar pulau, Pelabuhan niaga dan Pelabuhan militer/ TNI AL, Koarmada II; 3) sebagai media sumber daya alam. Walaupun profesi dari masyarakat wilayah pesisir terdiri dari berbagai macam pekerjaan, namun masih banyak diantara mereka yang mencari ikan di laut sebagai mata pencahariannya.

Dari jasa merekalah hasil tangkapan ikan dan sejenisnya dapat dikonsumsi oleh masyarakat daratan bahkan sampai ke kota-kota di sekitarnya; 4) sebagai media pertahanan dan keamanan. Sebagai negara kepulauan, tentunya potensi ancaman bagi bangsa dan negara lebih banyak berasal dari laut, karena laut merupakan media terbuka untuk dapat melakukan segala kegiatan termasuk kegiatan yang bersifat ancaman, baik ancaman militer maupun non militer; dan 5) sebagai media membangun pengaruh. Seiring dengan kondisi geografisnya, Indonesia telah beberapa kali meyakinkan dunia sebagai negara kepulauan, dimana sektor maritim menjadi perhitungan yang serius untuk di berdayakan secara maksimal. Begitu pula di selat Madura semua potensi kemaritimannya dapat dioptimalkan untuk kepentingan bangsa dan negara.

Kehidupan Sosial dan Budaya Masyarakat di Selat Madura

Dalam sebuah laporan jurnalistik pada media Kompas.com dituliskan, bahwa Karakteristik geografis suatu wilayah dapat mempengaruhi kehidupan sosial budaya. Hal ini mampu membentuk kehidupan sosial masyarakat. (Silmi, 22/7/2021). Tulisan tersebut membenarkan, bahwa kehidupan sosial masyarakat di sekitar selat Madura memang tidak dapat dipisahkan dengan kondisi geografisnya, yaitu sebagai masyarakat maritim. Walaupun bermacam-macam profesi, dalam keseharian aktifitas mereka senantiasa menggunakan sarana transportasi laut baik perahu-perahu kecil maupun kapal penyeberangan, baik pada masa sebelum ada jembatan Suramadu maupun saat ini

Prespektif Pertahanan dan Keamanan di selat Madura

Mengulas salah satu dari enam syarat kekuatan negara maritim yaitu banyaknya jumlah penduduk yang turun ke laut, maka kondisi kekuatan laut dari segi pertahanan dan keamanan di selat Madura sangat memungkinkan terjaga dengan baik. Hal itu dikarenakan banyaknya masyarakat dan ramainya lalu lintas yang menggunakan selat ini dalam aktifitas sehari-hari. Oleh karena itu keberadaan masyarakat dalam melakukan aktifitas di selat Madura dan pelayaran yang aktif sehari-hari menjadi sumber daya yang disadari atau tidak mereka telah turut serta menciptakan kondisi kekuatan pertahanan dan keamanan di selat Madura.

Pelabuhan Penyeberangan Ujung-Kamal Sejarah Pelabuhan Penyeberangan Ujung-Kamal Pelabuhan Ujung

Pelabuhan Ujung merupakan pelabuhan penyeberangan kelas 3 yang terletak di muara aliran Kali Mas, tepatnya di Perak Utara, kawasan utara Kota Surabaya. Pelabuhan ini melayani penyeberangan yang menghubungkan Pulau Jawa dengan Pulau Madura. Pada penyeberangan ini biasa disebut dengan penyeberangan Ujung-Kamal. Pelabuhan Ujung melayani penyeberangan Ujung - Kamal mulai dari pukul 05.00 WIB sampai pukul 19.00 WIB. Kapal-kapal yang beroperasi di pelabuhan ini adalah kapal jenis *roll on - roll off* (Kapal Ro-Ro) yang cenderung mempunyai ukuran lebih kecil dari kapal feri biasa. Pelayaran ditempuh sekitar 30 menit melintasi Selat Madura. Berikut adalah operator penyedia layanan kapal penyeberangan di Pelabuhan Ujung. (Idris, "Profil dan Sejarah Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya", 5/5/2023) Sejarah berdirinya Pelabuhan Ujung tidak lepas dari sejarah Pelabuhan Kalimas di abad 19. Pelabuhan Kalimas merupakan pelabuhan rakyat yang terbesar di Kota Surabaya saat itu. Setiap hari banyak kapal kayu, tongkang dan perahu dari luar Pulau Jawa menuju pusat kota via Kali Mas. Seiring dengan meningkatnya lalu lintas kapal di Kali Mas, Pemerintah Hindia Belanda mulai merevitalisasi fungsi Pelabuhan Kalimas ke Pelabuhan Tanjung Perak pada tahun 1910. Guna mendukung aktivitas penyeberangan antar pulau, Pemerintah Kota Surabaya membangun terminal kapal feri untuk pelayanan penumpang Surabaya - Madura yang beroperasi 24 jam penuh. Terminal feri itu kini dikenal dengan nama Pelabuhan Ujung. (Idris, 5/5/2023).

Pelabuhan Kamal

Pelabuhan Kamal adalah pelabuhan penyeberangan di Kecamatan Kamal, Kabupaten Bangkalan yang menghubungkan Pulau Madura dan Pulau Jawa, yakni di Pelabuhan Ujung, Kota Surabaya. Pelabuhan ini dikelola oleh PT ASDP Indonesia Ferry (Persero). Pada masa sebelum tahun 2009, Pelabuhan Kamal merupakan pintu gerbang utama keluar masuk ke Pulau Madura. Pelayaran dari Pelabuhan Kamal ke Pelabuhan Ujung Surabaya ditempuh sekitar 30 menit menggunakan kapal ferry melintasi Selat Madura. (Gde, 2016)

Keberadaan Jembatan Suramadu

Jembatan Suramadu pertama kali dicetuskan dirancang dan didesain oleh seorang tokoh insinyur sipil bernama Prof. Dr. Sedyatmo di era Soekarno tahun 1960-an. Setelah beberapa belas tahun kemudian, ia menyampaikan ide cemerlang itu ke Presiden Soeharto dan disetujui. Gubernur Jatim Mohammad Noer meneruskan ide untuk membuat lintasan darat dengan rute Bali-Surabaya-Madura pada tahun 1976 atau yang dikenal dengan Tri Nusa Bima Sakti. Gagasan ini baru dapat terlaksanakan pada 1992 dengan pengerjaan desain awal oleh BPPT atau Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi. Namun, akibat terjadinya krisis ekonomi pada 1997, rencana pembangunan jembatan ini diundur pelaksanaannya. Selanjutnya pada tahun 2003 proyek ini mulai dibangun pada era Presiden Megawati Soekarno Putri dan setelah selesai diresmikan oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono pada tahun 2009. Saat ini Jembatan Suramadu menjadi jembatan terpanjang di Indonesia dengan panjang 5.438 meter dan lebar 30 meter. (Trivasya, 16/1/2023). Inilah wujud dari cita-cita pencetusnya, bahwa jembatan Suramadu akan mempersingkat waktu menyeberang dari pulau Jawa ke Madura dan sebaliknya. Selain menjadi penghubung darat pulau Jawa dan pulau Madura, jembatan Suramadu juga menjadi ikon menarik bagi masyarakat Surabaya dan Madura.

Kondisi Transportasi Penyeberangan Ujung-Kamal Saat ini

Sejak beroperasinya Jembatan Suramadu, tingkat keterisian (load factor) masing-masing kapal penyeberangan Ujung - Kamal menyusut hingga 50 persen untuk penumpang, 35 persen roda dua, dan 15 persen roda empat. Meski begitu, pengelola pelabuhan tidak berniat menutup layanan penyeberangan tersebut. Hal ini dikarenakan keberadaan penyeberangan tetap dibutuhkan selain untuk memberikan layanan pada saat waktu normal, juga sangat membantu pada saat terjadi kedaruratan (emergency), baik karena faktor alam dan lainnya. DLLAJ Jatim mengambil beberapa langkah dengan mengurangi jumlah operator kapal penyeberangan dan memindahkan armada mereka ke lintasan penyeberangan lain. (Moh, 5/5/2023). PT Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (ASDP) Indonesia Feri Cabang Surabaya kembali mengurangi jadwal pelayaran dua kapal yang beroperasi di Dermaga Ujung-Kamal. Hal ini dikarenakan, jumlah penumpang penyeberangan Ujung-Kamal mengalami penurunan. Sebelum Jembatan Suramadu beroperasi ada sekitar 17 kapal yang melayani penyeberangan rute Ujung-Kamal. Kemudian sejak awal tahun 2014 jumlahnya dikurangi menjadi enam unit kapal. (Kominfo, 2014)

Landasan Teori

1. Teori Negara Maritim. Sebagai bangsa Indonesia kita harus menyadari sepenuhnya bahwa negara kita adalah negara maritim. Penegasan tentang hal itu didasarkan pada beberapa teori dan pendapat, sebagai berikut:
 - a. Deklarasi Djuanda tanggal 13 Desember 1957. Widya Lestari dalam artikelnya menuliskan tentang Deklarasi Djuanda adalah pernyataan kepada masyarakat internasional bahwa laut Indonesia adalah termasuk laut sekitar, di antara, dan di dalam kepulauan Indonesia menjadi satu kesatuan wilayah NKRI. (Lestari, 6/3/2023). Begitu pula Cornelis Djelfie dalam bukunya menuliskan bahwa Klaim Indonesia terhadap Kawasan perbatasan Wilayah negara yang dimulai dari Deklarasi Djuanda, 1957 dan penegasannya melalui UU No.4 Tahun 1960 sebagai penguatan atas rezim negara kepulauan, pengesahan Indonesia atas UNCLOS, 1982 (UU No.17 Tahun 1985) (Djelfie, 0006-07-12T00:00:00Z).
 - b. Xu Guangqi atau Xu Qi (1562-1633), seorang ahli maritim dari Cina, mengemukakan bahwa terdapat tiga tahap dalam pembangunan kekuatan maritim: Pertama adalah kesadaran negara akan keadaan faktual dan ancaman dari dalam maupun luar wilayah.

Kedua adalah pengakuan akan kondisi pertama sehingga membantu konseptualisasi geostrategi. Ketiga adalah implementasi dari konsep yang telah terbentuk di atas (Rifka, 20/5/2023).

- c. Staf Sekretariat Kabinet R.I. Indrita Hardiana memberikan ulasan, bahwa A.T. Mahan mengemukakan teori bahwa sea power merupakan unsur terpenting bagi kemajuan dan kejayaan suatu negara, yang mana jika kekuatan-kekuatan laut tersebut diberdayakan, maka akan meningkatkan kesejahteraan dan keamanan suatu negara. Sebaliknya, jika kekuatan-kekuatan laut tersebut diabaikan akan berakibat kerugian bagi suatu negara atau bahkan meruntuhkan negara tersebut (Indrita, 21/10/2014)
2. Teori Ancaman. Dalam Buku Putih Pertahanan Indonesia, Kementerian Pertahanan R.I. telah memprediksi bahwa ancaman merupakan faktor utama yang menjadi dasar dalam penyusunan desain sistem pertahanan negara, baik yang bersifat aktual maupun potensial. Berdasarkan analisa strategis dan identifikasi terhadap hakikat ancaman yang sangat dinamis, sehingga memungkinkan terjadinya penggabungan berbagai jenis ancaman. Karenanya ancaman saat ini dan masa depan dapat digolongkan menjadi tiga jenis yaitu ancaman militer baik bersenjata maupun tidak bersenjata, ancaman nonmiliter, dan ancaman hibrida. Sumber ancaman dapat berasal dari dalam maupun luar negeri, serta dilakukan oleh aktor negara maupun nonnegara, yang bersifat nasional, regional dan internasional. Adapun dampak yang ditimbulkan meliputi segala aspek kondisi sosial terdiri atas ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya, pertahanan dan keamanan. Dalam kurun waktu lima tahun ke depan, sesuai dengan prediksi dan prioritasnya maka ancaman-ancaman tersebut dikategorikan dalam bentuk ancaman nyata dan belum nyata (Kemhan, Buku Putih Pertahanan Indonesia, Hal 22, 2015).
3. Teori Kekuatan Laut. Tokoh Maritim yang terkenal Alfred T Mahan dalam buku yang berjudul "The Influence of Sea Power Upon History 1660-1753" terbit pada tahun 1890, menyebutkan betapa pentingnya peran laut sebagai aspek kekuatan sebuah bangsa. Ia mengatakan bahwa "Barangsiapa menguasai lautan, akan menguasai dunia". Alfred Thayer Mahan (1840-1914), menjelaskan bahwa tidak semua bangsa dapat membangun sea power. Terdapat sejumlah persyaratan yang harus dipenuhi untuk membangun sea power , yaitu:
 - a. Kedudukan geografis.
 - b. Bangun muka bumi yang meliputi bentuk tanah dan pantai.
 - c. Luas wilayah.
 - d. Jumlah penduduk yang turun ke laut.
 - e. Karakter nasional (penduduk)
 - f. Karakter pemerintah, termasuk. (Mahan, 1890)
4. Teori Pertahanan. Dalam Undang-undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara, sudah tertuang secara rinci tentang pertahanan negara, antara lain sebagai berikut: Bab I Ketentuan umum, pasal 1,
 - (1) Pertahanan negara adalah segala usaha untuk mempertahankan kedaulatan negara, keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, dan keselamatan segenap bangsa dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara.
 - (7) Sumber daya alam adalah potensi yang terkandung dalam bumi, air dan dirgantara yang dalam wujud asalnya dapat didayagunakan untuk kepentingan pertahanan negara.
 - (8) Sarana dan prasarana nasional adalah hasil budi daya manusia yang dapat digunakan sebagai alat penunjang untuk kepentingan pertahanan negara dalam rangka mendukung kepentingan nasional. (Setneg, Undang-undang (UU) Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara, 2002)

Strategi Pertahanan Laut

Mengingat begitu pentingnya selat Madura bukan hanya untuk kepentingan masyarakat di sekitar wilayah ini saja, namun untuk kepentingan yang lebih laus lagi, yaitu untuk bangsa dan negara, maka diperlukan strategi sebagai berikut:

1. Pemberdayaan Sumber Daya Laut. Dalam Undang Undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara, Bab I pasal 1 (7) diuraikan, bahwa Sumber daya alam adalah potensi yang terkandung dalam bumi, air dan dirgantara yang dalam wujud asalnya dapat didayagunakan untuk kepentingan pertahanan negara. Dengan dasar ini, maka selat Madura harus diberdayakan secara optimal untuk kepentingan pertahanan dan keamanan melalui pengelolaan, pemanfaatan dan pengawasan serta terkoordinir dengan baik bersinergi dengan seluruh satke holder terkait. Untuk dapat mewujudkan ini diperlukan kebijakan yang mendukung agar dalam pelaksanaan akan lebih terintegrai dan terkoordinir dengan baik pula.
2. Pemberdayaan Sumber Daya Manusia. Kemudian pada halaman 59, diuraikan bahwa Sumber daya manusia merupakan faktor sentral yang menjadi subyek (tumpuan) bagi pengelolaan sumber daya nasional yang bertumpu pada totalitas kemampuan/profesionalisme dan kesadaran bela negara setiap warga negara untuk kepentingan pertahanan negara. (Kemhan, Buku Putih Pertahanan Indonesia, Cetakan ketiga, 2015). Dari poin ini masyarakat pengguna wilayah ini senantiasa diberi pembinaan berkelanjutan tentang bela negara dengan segala aspeknya, sehingga mereka turut serta memberikan andil sesuai bidangnya masing-masing agar terciptanya pertahanan dan keamanan di selat Madura yang kondusif.
3. Pemberdayaan Sarana dan Prasarana. Begitu pula pada halaman 60, diuraikan bahwa Ketersediaan sarana dan prasarana nasional yang dikelola dan didayagunakan secara profesional yang dilandasi kesadaran bela negara warga negara dalam mendukung suksesnya pembangunan nasional di segala bidang, merupakan modalitas dan kekuatan dalam mendukung pertahanan negara. Hal ini menjadi acuan untuk memberdayakan Pelabuhan Ujung dan Kamal serta kapal-kapal penyeberangan menjadi sarana dan prasarana yang mendukung pertahanan dan keamanan di selat Madura. Seiring dengan itu sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tanggal 20 Oktober 2009 tentang Kepelabuhanan, Bab II Pasal 4 pada huruf f, bahwa Pelabuhan memiliki peran mewujudkan Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara. (Setneg, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tanggal 20 Oktober 2009 tentang Kepelabuhanan, 2009). Oleh karenanya, maka keberadaannya harus tetap terjaga dan terpelihara dengan baik agar tujuan nasional dalam melindungi dan menjaga keutuhan NKRI di wilayah ini tetap terjaga.

KESIMPULAN

Selat Madura merupakan selat sempit yang terletak antara pulau Jawa dan pulau Madura memiliki arti penting bagi masyarakat di sekitarnya dalam skala sempit dan kepentingan bangsa serta negara dalam skala yang lebih luas. Keberadaannya harus tetap dikelola dengan baik mengingat potensi sumber daya alam yaitu laut di selat Madura, sumber daya manusia yaitu pengguna selat Madura, Sarana dan Prasarana yaitu alat transportasi dan Pelabuhan Ujung-Kamal menjadi modal yang harus diberdayakan dengan optimal demi terjaga dan terpeliharanya pertahanan dan keamanan di selat Madura, selanjutnya menjadi kekuatan nasional dalam menjaga keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Gde, E. A. (2016). Pelabuhan Kamal Tahun 1996-2009. e-Journal Pendidikan Sejarah, Volume 4, No. 2, Juli 2016.
- Jatim, D. (2020). Profil dan Data Provinsi Jawa Timur TA 2020. Surabaya: jatimprov.go.id. <https://jatimprov.go.id/profile#:~:text=Secara%20administratif%20Jawa%20Timur%20terbagi,kabupaten%2Fkota%20terbanyak%20di%20Indonesia>.
- Kemhan. (2015). Buku Putih Pertahanan Indonesia, Cetakan ketiga. Jakarta: Kementerian Pertahanan Republik Indonesia, ISBN 978-979-8878-04-6.
- Kemhan. (2015). Buku Putih Pertahanan Indonesia, Kementerian Pertahanan Republik Indonesia, Cetakan ketiga, Jakarta, 2015. Jakarta: Kemenhan RI. ISBN 978-979-8878-04-6.
- Kominfo, J. (2014). Jumlah Penumpang Turun, Pt Asdp Kurangi Jadwal Pelayaran. Dinas Kominfo Jatim, <https://kominfo.jatimprov.go.id/read/umum/41467>.
- Mahan. (1890). The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783 (12th ed.). USA: Little Brown and Company. <https://www.gutenberg.org/files/13529/13529-h/13529-h.htm>.
- Setneg. (2002). Undang-undang (UU) Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara. Jakarta: LN. 2002, TLN NO. 4169, LL SETNEG, 8 Januari 2002.
- Setneg. (2009). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tanggal 20 Oktober 2009 tentang Kepelabuhanan. Jakarta.
- Djelfie, C. (0006-07-12T00:00:00Z). Cornelis Djelfie Massie, Pengantar Hukum Kawasan Perbatasan Dan Pulau-pulau Terluar Indonesia, Pustaka Referensi, Yogyakarta, ISBN 978-623-90809-7-6. Yogyakarta: Pustaka Referensi.
- Indrita, H. (21/10/2014). Menuju Indonesia Sebagai Negara Poros Maritim. Sekretariat Kabinet R.I. <https://setkab.go.id/menuju-indonesia-sebagai-negara-poros-maritim/>.
- Lemhanas. (7/7/2021). Siaran Pers Setjen Wantannas "Sesjen Wantannas Menjadi Dosen Tamu Bahas Indonesia dalam Dinamika Kekuatan Global di Asia Pasifik di Universitas Indonesia. <https://www.lemhannas.go.id/index.php/berita/berita-utama/1107-sesjen-wantannas-laut-memiliki-arti-penting-bagi-bangsa-indonesia>.
- Silmi, N. (22/7/2021). "Pengaruh Karakteristik Geografis dengan Kehidupan Sosial Budaya". Jakarta: Kompas.com <https://www.kompas.com/skola/read/2021/07/22/144226369/pengaruh-karakteristik-geografis-dengan-kehidupan-sosial-budaya?page=all>.
- Trivasya, D. (16/1/2023). Sejarah Pembangunan Jembatan Suramadu, Jembatan Terpanjang di Indonesia. tempo.co <https://nasional.tempo.co/read/1679972/sejarah-pembangunan-jembatan-suramadu-jembatan-terpanjang-di-indonesia>.
- Lestari, W. (6/3/2023). "Deklarasi Djuanda: Latar Belakang, Tokoh, Tujuan, Isi, dan Dampaknya". Kompas.com <https://www.kompas.com/stori/read/2023/03/06/120000379/deklarasi-djuanda--latar-belakang-tokoh-tujuan-isi-dan-dampaknya?page=all>.
- Idris, M. (5/5/2023). "Profil dan Sejarah Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya". Kompas.com <https://money.kompas.com/read/2023/05/05/113229826/profil-dan-sejarah-pelabuhan-tanjung-perak-surabaya?page=all>.
- Idris, M. (5/5/2023). "Profil dan Sejarah Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya". Kompas.com <https://money.kompas.com/read/2023/05/05/113229826/profil-dan-sejarah-pelabuhan-tanjung-perak-surabaya?page=all>.
- Moh, I. (5/5/2023). Profil dan Sejarah Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Kompas.com <https://money.kompas.com/read/2023/05/05/113229826/profil-dan-sejarah-pelabuhan-tanjung-perak-surabaya?page=all>.

Rifka, A. (20/5/2023). Negara Maritim Adalah Negara dengan Kawasan Laut Lebih Luas, Pahami Definisinya. liputan6.com
<https://www.liputan6.com/hot/read/5290844/negara-maritim-adalah-negara-dengan-kawasan-laut-lebih-luas-pahami-definisinya>.