



Reposisi Peran Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut dalam Menjamin Keamanan Jalur Pelayaran Nusantara dari *Malacca Strategy* ke *Kra Canal Strategy*

Beben Afendi¹, Achmad Faisol², T. Dewandharu Achsyan³

^{1,2,3}Sekolah Staff dan Komando TNI Angkatan Laut, Indonesia

E-mail: bebenafendi@gmail.com

Article Info	Abstract
Article History Received: 2025-09-10 Revised: 2025-10-15 Published: 2025-11-10 Keywords: <i>Indonesian Navy;</i> <i>Maritime Security;</i> <i>Strait of Malacca;</i> <i>Kra Canal.</i>	Indonesian waters have a strategic position in international shipping lanes, especially in the Southeast Asian region. The Strait of Malacca has been a major global trade route, but the discourse on the construction of the Kra Canal in Thailand has the potential to shift shipping flows, while simultaneously changing regional geopolitical and geostrategic concentrations. The method used is a descriptive qualitative approach with literature studies and maritime defense policy analysis. The results of the study indicate that the construction of the Kra Canal will redistribute regional traffic and risks that require a re-arrangement of ALKI priorities, cross-strait MDA integration, mine countermeasures preparedness and maritime law enforcement orchestration, in addition to the status quo and concentrated risks at the Singapore Malacca Strait Chokepoint (SOMS). Therefore, this requires sea control, risk-based patrols and strengthening of layered MDA, as well as a transition period during policy uncertainty that demands adaptive planning based on indications and warnings, modular pre-positioning, and cross-agency data sharing. Therefore, the Indonesian Navy (TNI AL) needs to adjust its doctrine, posture, and operational patterns to ensure the security of increasingly complex Indonesian shipping lanes. This repositioning of its role includes strengthening its presence in eastern Indonesia, enhancing interoperability with friendly nations, and modernizing its maritime defense system. Consequently, this strategy is crucial to ensuring Indonesia remains a key player in regional maritime security amidst changes in the global shipping architecture.
Artikel Info	Abstrak
Sejarah Artikel Diterima: 2025-09-10 Direvisi: 2025-10-16 Dipublikasi: 2025-11-10 Kata kunci: <i>TNI AL;</i> <i>Keamanan Maritim;</i> <i>Selat Malaka;</i> <i>Kra Canal.</i>	Perairan Indonesia memiliki posisi strategis dalam jalur pelayaran internasional, khususnya di kawasan Asia Tenggara. Selama ini, Selat Malaka telah menjadi rute utama perdagangan global, namun dengan adanya wacana pembangunan <i>Kra Canal</i> di Thailand akan berpotensi menggeser arus pelayaran tersebut, sekaligus mengubah konsentrasi geopolitik dan geostrategi regional. Adapun metode yang digunakan adalah pendekatan kualitatif deskriptif dengan studi literatur dan analisis kebijakan pertahanan maritim. Hasil kajian menunjukkan bahwa dengan adanya pembangunan Kra Canal maka redistribusi lalu lintas dan risiko regional yang mensyaratkan penataan ulang prioritas ALKI, integrasi MDA lintas selat, kesiapsiagaan mine counter measures dan orkestrasi penegakan hukum maritime, selain itu adanya status quo dan risiko terkonsentrasi di <i>Chokepoint</i> Selat Malaka Singapura (SOMS). Sehingga hal ini diperlukan sea control, patroli berbasis risiko dan penguatan MDA berlapis, serta adanya masa transisi pada ketidakpastian kebijakan dalam menuntut perencanaan adaptif berbasis indications dan warnings, pre positioning modular, serta data sharing lintas instansi. Dengan demikian maka TNI AL perlu melakukan penyesuaian dalam doktrin, postur dan pola operasi untuk menjamin keamanan jalur pelayaran nusantara yang semakin kompleks. Mengingat reposisi peran ini mencakup penguatan kehadiran di wilayah timur Indonesia, dalam meningkatkan peran interoperabilitas dengan negara-negara sahabat, serta modernisasi sistem pertahanan laut. Sehingga outputnya adalah strategi ini penting untuk memastikan Indonesia tetap menjadi aktor utama dalam keamanan maritim regional di tengah perubahan arsitektur pelayaran global.
I. PENDAHULUAN Indonesia adalah negara kepulauan dengan karakter maritim dominan yang mempunyai luas perairan diperkirakan ±6,4 juta km ² , dengan panjang garis pantai sekitar 108.000 km dan jumlah pulau lebih dari 17.500 yang tersebar dari Sabang hingga Merauke. Posisi silang yang	strategis dan melimpahnya sumber daya alam hayati dan nonhayati menuntut tata kelola dan pertahanan maritim yang tangguh demi stabilitas kawasan serta kemaslahatan nasional (Kemenko Marves, 2021 dan KKP, 2024). Mengingat hal tersebut, spektrum ancaman keamanan maritim kian beragam, hal ini bisa dilihat mulai dari

kegiatan ilegal, unreported and unregulated fishing (IUUF), penyelundupan narkoba, perdagangan orang, perompakan atau sea robbery hingga terorisme maritim. Sehingga laporan pemerintah dan liputan investigatif mutakhir menunjukkan bahwa IUUF masih terjadi di berbagai perbatasan laut Indonesia yang dapat menimbulkan kerugian ekonomi serta kerusakan ekosistem, sehingga pengawasan, penegakan hukum dan sinergi lintas instansi perlu diperkuat (KKP, 2024 dan Mongabay Indonesia, 2025).

Dalam kerangka pertahanan negara, TNI Angkatan Laut (TNI AL) berperan sebagai komponen utama matra laut untuk menegakkan kedaulatan, menjaga keutuhan wilayah NKRI, melindungi segenap bangsa, serta melaksanakan Operasi Militer untuk Perang (OMP) dan Operasi Militer Selain Perang (OMSP), sebagaimana yang diamanatkan dalam Undang – Undang Nomor 34 Tahun 2004 (Republik Indonesia, 2004). Adapun fungsi tersebut mencakup pertahanan, penegakan hukum dan keamanan di wilayah yurisdiksi laut, serta diplomasi angkatan laut.

Pada tataran regional, Selat Malaka merupakan salah satu *chokepoint* maritim terpenting bagi arus perdagangan dunia, hal ini bisa dilihat ketika terdapat gangguan di *chokepoint* terbukti berdampak sistemik bagi rantai pasok global, biaya logistik, ketahanan pangan dan energi (UNCTAD, 2024). Bila gangguan tersebut terjadi maka konsekuensinya adalah harus ada pengamanan SLOC dan koridor strategis Nusantara (termasuk ALKI), sehingga hal ini memerlukan pendekatan berlapis dari aspek postur kekuatan, pengawasan domain maritim (MDA) hingga orkestrasi operasi gabungan.

Adapun Selat Malaka selama ini merupakan jalur pelayaran strategis yang menghubungkan Samudra Hindia dengan Laut Cina Selatan yang dilewati sekitar 40% perdagangan dunia. Namun kepadatan lalu lintas, ancaman perompakan dan ketegangan geopolitik menjadikan Selat Malaka sebagai wilayah yang rentan. Dalam konteks ini, wacana pembangunan Kra Kanal di Thailand Selatan muncul sebagai alternatif yang mampu memangkas waktu pelayaran hingga 1.200 km dan menghindari kawasan rawan konflik. Jika terwujud maka Kra Canal akan menjadi jalur strategis baru yang secara signifikan mengubah arsitektur pelayaran di Asia Tenggara sekaligus menantang dominasi Selat Malaka sebagai choke point utama, sehingga dampaknya akan terfokus

pada keamanan maritim yang harus bergeser dan melebar.

Bersamaan dengan hal itu maka gagasan Kra Kanal di Thailand yang secara periodik tetap relevan bila digunakan dapat berpotensi untuk mengalihkan sebagian dari arus pelayaran Samudra Hindia menuju Laut Cina Selatan, tentunya hal ini dapat menggeser konsentrasi trafik dan risiko serta dapat menuntut reposisi unsur kekuatan maritim kawasan. Sehingga dengan adanya hal tersebut maka berpengaruh terhadap literatur kebijakan dan studi pemodelan yang telah menunjukkan kemungkinan pemendekan rute pada jalur tertentu, akan tetapi faktanya para pemakai jalur tersebut harus berhadapan dengan dinamika politik domestik, keekonomian proyek dan opsi alternatif berupa *land bridge* (Chalermphanupap, 2021. Chen & Kumagai, 2016. Mark, 2025 dan Channel NewsAsia, 2023). Dengan demikian dari permasalahan diatas maka pentingnya penulis memberikan judul pada jurnal ini yaitu “reposisi peran Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut dalam menjamin keamanan jalur pelayaran nusantara dari *malacca strategy* ke *kra canal strategy*.”) dan pasca operasional (apabila kanal terbangun).

II. METODE PENELITIAN

Penelitian ini ditulis dengan menggunakan pendekatan metode kualitatif deskriptif dengan studi literatur dan analisis kebijakan pertahanan maritime. Adapun pada studi literatur (desk study) menggunakan basis data sekunder yang bersumber dari peraturan perundang-undangan, doktrin TNI AL, laporan kementerian atau lembaga dan organisasi internasional serta artikel jurnal terindeks seperti penelusuran jurnal pada jurnal dwibahasa (Selat Malaka, Kra Canal, SLOC atau ALKI, MDA, SSAT, A2/AD, IUUF, diplomasi maritim ASEAN) pada rentang 2013 sampai dengan Agustus 2025 dengan seleksi berdasarkan relevansi substansi, ketersediaan teks penuh dan keterlacakan data.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Jalur Pelayaran Nusantara Dari *Malacca Strategy* Ke *Kra Canal Strategy*

Malacca Strategy TNI Angkatan Laut adalah strategi pertahanan dan keamanan maritim yang berfokus pada pengamanan Selat Malaka, salah satu jalur pelayaran tersibuk dan paling strategis di dunia. Strategi ini dijalankan oleh TNI AL sebagai bagian dari upaya menjaga kedaulatan wilayah, stabilitas kawasan dan

kepentingan nasional Indonesia. Adapun Malacca Strategy mengacu pada pendekatan strategis di Indonesia (khususnya TNI AL) dalam menghadapi tantangan dan dinamika di kawasan Selat Malaka, seperti ancaman pembajakan laut (piracy), perompakan kapal, penyelundupan (manusia, narkoba, senjata), potensi konflik wilayah, isu lingkungan laut dan perubahan jalur pelayaran global (seperti Kanal Kra). Mengingat Selat Malaka merupakan jalur pelayaran tersibuk ke-2 di dunia (sekitar 100.000 kapal/tahun), selain itu juga sebagai jalur utama penghubung Asia Timur dengan Timur Tengah dan Eropa. Selain itu juga sebagai sumber pemasukan besar lewat pelabuhan seperti Belawan, Dumai, Batam dan merupakan wilayah perairan Indonesia yang strategis namun rawan ancaman. Adapun unsur strategis malaca oleh TNI AL diantaranya:

Komponen Strategi	Penjelasan
Pengawasan Terpadu (IMSS)	Integrated Maritime Surveillance System (radar pantai, kapal patroli, satelit)
Modernisasi Armada	Pengadaan korvet, fregat, KRI cepat, dan UAV maritim
Patroli Gabungan (MALSINDO)	Kerja sama trilateral Indonesia–Malaysia–Singapura menjaga keamanan selat
Pangkalan Strategis AL	Penguatan Lantamal I (Belawan), Pos TNI AL di Batam, Sabang, Dumai, dll.
Operasi Intelijen Laut	Deteksi dini terhadap penyusupan dan pelanggaran hukum maritim
Kerja Sama Regional	Dengan negara ASEAN dan mitra global seperti India, AS, Jepang
Penguatan Hukum Maritim	Penegakan hukum laut (UNCLOS, ZEE, dll.) melalui operasi laut gabungan

Adapun tujuan utama dari malaca strategi ini adalah untuk menjamin keamanan jalur logistik nasional dan internasional, melindungi wilayah kedaulatan Indonesia, menjaga stabilitas regional di kawasan ASEAN, memastikan TNI AL dapat bertindak cepat terhadap ancaman maritime dan menjaga daya saing pelabuhan nasional seperti Belawan, Dumai, Batam. Diantaranya juga terdapat tantangan yang harus dihadapi seperti rencana pembangunan Kra Kanal di Thailand yang bisa mengalihkan sebagian besar arus kapal dari Selat Malaka ke rute baru, sehingga hal ini mengakibatkan

ketergantungan Indonesia terhadap jalur ini bisa melemah secara ekonomi dan strategis jika tidak diantisipasi. Oleh karena itu, TNI AL mulai memperkuat pelabuhan dan jalur alternatif di barat Indonesia (seperti Sabang dan Kuala Tanjung) sebagai bagian dari strategi lanjutan. Mengingat bahwa Malacca Strategy TNI AL adalah strategi pertahanan dan pengamanan maritim yang fokus pada melindungi jalur pelayaran Selat Malaka, menjamin keamanan laut nasional, memperkuat kerja sama internasional dan mengantisipasi tantangan geopolitik.

Kra Kanal Strategy Angkatan Laut Indonesia adalah strategi respons TNI Angkatan Laut terhadap potensi ancaman dan peluang dari pembangunan Kra Kanal di Thailand. Strategi ini menyangkut aspek pertahanan maritim, geopolitik dan pengamanan jalur logistik nasional, hal ini dikarenakan Kra Kanal berpotensi mengubah peta pelayaran dan keseimbangan kekuatan maritim di kawasan Asia Tenggara. Kra Kanal (Thai Canal) adalah rencana kanal buatan sepanjang ±102 km di Thailand selatan yang akan menghubungkan Teluk Thailand (Laut China Selatan) dan Laut Andaman (Samudra Hindia). Jika dibangun, Kanal ini akan menjadi alternatif Selat Malaka, yang kini menjadi jalur utama perdagangan internasional termasuk dari Timur Tengah ke Asia Timur. Adapun kanal ini memiliki potensi mengalihkan hingga 30–50% lalu lintas kapal dari Selat Malaka, mengurangi pendapatan pelabuhan dan logistik Indonesia, mengubah fokus strategi keamanan dari Malacca centric ke Samudra Hindia centric dan memperbesar kehadiran militer asing di dekat wilayah Indonesia barat (India, China dan AS). Dengan demikian maka respons strategis TNI Angkatan Laut yang dapat dikategorikan sebagai Kra Kanal Strategi adalah sebagai berikut:

Komponen Strategi	Penjelasan
Perkuat Armada di Wilayah Barat	Penempatan lebih banyak KRI, kapal patroli, LPD, UAV di kawasan Aceh, Sabang dan Sumatera
Pengembangan Pangkalan Strategis	Modernisasi pangkalan AL di Sabang, Lhokseumawe dan Dumai untuk mendukung pengawasan dan proyeksi kekuatan
Patroli dan Pengawasan Samudra Hindia	Perluasan operasi pengamanan maritim ke kawasan yang dekat dengan Laut Andaman

Komponen Strategi	Penjelasan
Pengamanan ALKI-1 & ALKI-2	Mengawasi jalur alternatif dari Samudra Hindia ke Laut Jawa dan sebaliknya
Diplomasi dan Aliansi Maritim	Perkuat kerja sama dengan India, Thailand dan ASEAN untuk mengelola risiko keamanan
Dukungan Teknologi Surveillance	Pengembangan radar pantai, satelit pemantau dan sistem VTS untuk wilayah barat Indonesia
Penguatan Pelabuhan Logistik Nasional	Fokus pada Sabang, Kuala Tanjung, dan Belawan sebagai pelabuhan alternatif transit global

Adapun keuntungan dari adanya adanya Kra Kanal sendiri adalah untuk melindungi kedaulatan maritim Indonesia di kawasan barat Sumatera, menjaga posisi Indonesia dalam rantai logistik dan pelayaran internasional, mengamankan jalur strategis alternatif dari potensi infiltrasi atau konflik terbuka, mengimbangi kekuatan asing yang mungkin menjadikan Kra Kanal sebagai zona pangkalan militer terselubung dan mengintegrasikan sistem pertahanan laut barat ke strategi nasional pertahanan laut secara menyeluruh. Begitupun sebaliknya dengan dampak ancaman yang ditimbulkan oleh Kra Kanal bagi TNI AL diantaranya adalah kerugian ekonomi akibat pengalihan kapal dari Selat Malaka ke Kra Kanal, penurunan kontrol atas jalur strategis (dari Malaka ke kanal yang dikendalikan Thailand atau China), kemungkinan dominasi militer asing di sekitar kanal dan pengurangan signifikansi pangkalan AL di sekitar Selat Malaka.

Dengan demikian maka bisa disimpulkan bahwa Kra Kanal Strategy TNI AL adalah strategi adaptif dan responsif terhadap perubahan lanskap maritim regional yang berpotensi mengurangi dominasi Selat Malaka. Strategi ini bertujuan untuk menjaga posisi Indonesia sebagai poros maritim dunia, memastikan kekuatan maritim RI tetap relevan di era pasca Kra Kanal, mengamankan jalur-jalur baru di barat Nusantara (Samudra Hindia) dan memperkuat pertahanan dan kerja sama kawasan untuk menyeimbangkan kekuatan global.

Dinamika Chokepoint

Chokepoint merupakan salah satu jalur sempit paling padat di dunia, adapun Selat Malaka Singapura (SOMS) memikul arus

perdagangan global yang sangat besar sekitar 94 ribu kapal/tahun pada 2024, rekor tertinggi sepanjang masa dengan komoditas kunci energi (minyak/LNG) dan muatan kontainer yang menjadikan SOMS simpul SLOC Indo Pasifik (Informare, 2025; EIA, 2017). Kepadatan lalu lintas, tren gangguan *chokepoint* global, serta kenaikan insiden kejahatan laut di SOMS menambah profil risiko operasional dan logistik kawasan (UNCTAD, 2024; ReCAAP ISC, 2025). Sehingga dalam kerangka geoekonomi banyak negara dan pelaku industri menganggap stabilitas SOMS sebagai *single point of failure* bagi biaya dan ketepatan waktu rantai pasok regional.

Di sisi lain opsi Kra Kanal dan proyek *land bridge Thailand* (koridor pelabuhan rel atau jalan lintas darat Andaman menuju Teluk Thailand) kerap dikedepankan sebagai alternatif untuk mengurangi ketergantungan pada Selat Malaka. Kajian jarak biaya menunjukkan Kra Kanal dapat memangkas jarak pada beberapa rute Hindia dan Laut Cina Selatan sehingga berpotensi mempersingkat waktu layar dan biaya tertentu. Akan tetapi kelayakan politik, finansial dan lingkungan membuat realisasinya berulang kali tertunda (Chen & Kumagai, 2016 dan Storey, 2024). Sementara itu *land bridge* dinilai secara teknis lebih mudah daripada menggali kanal, tetapi tetap memerlukan *transshipment* ganda (*ship to shore* di pantai barat, angkut darat, lalu muat ulang di pantai timur) sehingga manfaat waktunya sangat bergantung pada efisiensi terminal darat, konektivitas hinterland dan reliabilitas operasi. Di luar itu kekhawatiran investor terhadap keekonomian proyek masih tinggi (CNA, 2023 dan Mark, 2025), hal ini dikarenakan secara strategis jika salah satu opsi terealisasi maka bisa terdorong untuk melakukan deviasi rute dari SOMS ke poros Andaman menuju Teluk Thailand, tetapi skala deviasi akan ditentukan oleh profil muatan (energi vs kontainer), tarif, SLA terminal darat, serta risiko keamanan setempat.

Sehingga bagi kepentingan Indonesia, setiap deviasi signifikan dari SOMS akan redistribusi beban lalu lintas ke koridor alternatif (misalnya melalui Selat Sunda, Lombok dan Ombai Wetar) dan mengubah peta risiko atau keperluan pengawasan di ALKI. Akan tetapi selama ini, waktu pengerjaan dan biaya pembuatan *land bridge* belum terkaji secara mendalam, sehingga SOMS tetap menjadi arteri utama SLOC

kawasan dalam jangka pendek sampai menengah (UNCTAD, 2024 dan WEF, 2024). Dengan demikian, posture pengamanan di SOMS tidak dapat dikendurkan, justru perlu dikombinasikan dengan kesiapsiagaan skenario deviasi bertahap apabila proyek Kra Kanal atau land bridge bergerak menuju financial close dan konstruksi.

Analisis Resiko

Status quo atau tanpa Kra dalam ketiadaan kanal baru, Selat Malaka Singapura tetap menjadi arteri utama SLOC Indo Pasifik dengan konsentrasi risiko pada kepadatan arus, kerentanan titik sempit dan kejahatan di laut seperti perompakan, IUUF serta penyelundupan. Sehingga konsekuensinya saat ini berada pada postur TNI AL yang perlu menitikberatkan pada pengendalian laut dan penyangkalan laut di ALKI I, memperkuat MDA berlapis yang terintegrasi radar pantai, AIS, UAV dan satelit, melaksanakan patroli terkoordinasi lintas instansi serta memanfaatkan mekanisme pembangunan kepercayaan kawasan seperti INDOMALPHI dan ReCAAP sambil menjaga waktu tanggap dan tingkat kehadiran unsur di sektor prioritas (UNCTAD, 2024 dan ReCAAP ISC, 2025).

Adanya masa transisi atau ketidakpastian pada kebijakan dalam pembahasan opsi Kra atau land bridge dengan bergerak tanpa kepastian politik dan pembiayaan, maka pelaku logistik cenderung melakukan uji coba rute musiman, dan negosiasi tarif layanan. Sehingga dalam fase ini TNI AL perlu mengadopsi perencanaan adaptif berbasis indikasi dan peringatan dini dengan memantau sinyal kebijakan Thailand, kemajuan proyek dan pencapaian financial close, menyusun peta risiko deviasi bertahap menuju koridor alternatif seperti Sunda, Lombok dan Ombai Wetar, menata pra penempatan unsur secara modular serta memperkuat berbagi data dan latihan bersama agar ritme operasi dapat digeser segera ketika pemicu transisi terpenuhi (Chalermpanupap, 2021. Channel NewsAsia, 2023 dan UNCTAD, 2024).

Apabila Kra Kanal beroperasi dan terbukti kompetitif dari sisi waktu dan biaya, maka sebagian arus antara Samudra Hindia dan Laut Cina Selatan akan potensi beralih, sehingga hal ini dapat mengurangi beban di SOMS tetapi sekaligus menciptakan redistribusi risiko kawasan. Tentunya hal ini

berdampak pada Indonesia, sehingga bagi Indonesia prioritasnya ialah penataan ulang fokus patroli di ALKI, integrasi MDA lintas selat, kesiapsiagaan kemampuan penanggulangan ranjau pada titik rawan, serta orkestrasi penegakan hukum maritime yang disertai dengan isyarat diplomatik yang tepat untuk membendung risiko rambatan ke perairan yurisdiksi nasional (Chen & Kumagai, 2016. Storey, 2024 dan UNCTAD, 2024).

B. Implikasi Perpindahan dari *Malacca Strategy* Ke *Kra Canal Strategy* Bagi Operasional TNI AL

Dengan Selat Malaka Singapura masih tetap menjadi arteri SLOC serta adanya peluang redistribusi trafik ke koridor alternatif, maka TNI AL perlu menata ulang prioritas wilayah operasi pada ALKI I sampai III dengan ritme patroli berbasis risiko. Arsitektur Maritime Domain Awareness diperkuat secara berlapis dan terhubung ke C2 dengan memadukan radar pantai, AIS, satelit dan wahana nirawak. Komposisi SSAT disesuaikan untuk misi pengendalian dan penyangkalan laut, pencegahan serta pengawalan di sektor padat. Kemudian untuk desain Anti Access Area Denial (A2 atau AD) yang proporsional termasuk kemampuan penanggulangan ranjau di titik sempit alternative, harus disangga oleh kesiapan logistik melalui pra penempatan dan sea basing, serta diukur dengan indikator seperti tingkat kehadiran unsur, waktu tanggap dan tingkat pencegahan agar daya tangkal dan kapasitas respons terjaga di berbagai skenario lalu lintas (UNCTAD, 2024. ReCAAP ISC, 2025 dan Republik Indonesia, 2004).

Adapun penguatan penegakan hukum di laut memerlukan perencanaan terpadu dan penghilangan tumpang tindih kewenangan antara TNI AL, Bakamla, KPLP dan Polairud, lengkap dengan tata aturan interaksi yang terdokumentasi, pertukaran data waktu nyata termasuk *white shipping information*, serta evaluasi pasca operasi yang terintegrasi. Pada tingkat kawasan, pemanfaatan ReCAAP, IFC Singapore dan patroli terkoordinasi seperti INDOMALPHI perlu dioptimalkan melalui standard operating picture bersama, jalur komunikasi cepat lintas yurisdiksi dan langkah – langkah confidence building ASEAN untuk menekan risiko rambatan ke wilayah hukum Indonesia sambil tetap menjaga kepatuhan pada hukum internasional dan

diplomasi maritim (ReCAAP ISC, 2025. IFC Singapore, 2024 dan ASEAN, 2023). Dengan demikian maka agenda kebijakan yang disarankan meliputi (UNCTAD, 2024; ASEAN, 2023; Republik Indonesia, 2004):

1. Reposisi unsur disertai penahapan investasi MDA sebagai tulang punggung C2
2. Paket peningkatan SSAT dan kemampuan A2/AD dengan ukuran biaya dan manfaat yang jelas
3. Penyusunan playbook operasi gabungan TNI AL, Bakamla, KPLP dan Polairud berikut indikator kinerja lintas instansi
4. Penguatan diplomasi maritim dan mekanisme confidence building ASEAN untuk menjaga keterhubungan SLOC
5. Penganggaran bertahap berbasis risiko beserta rencana kontinjensi untuk skenario deviasi rute pada masa pasca Kra atau land bridge sehingga stabilitas jalur pelayaran nusantara tetap terjaga dengan beban fiskal yang terkendali

Perubahan jalur pelayaran global dari Selat Malaka ke Kra Kanal akan berdampak langsung pada wilayah Indonesia bagian timur, terutama perairan sekitar Laut Sulawesi, Laut Maluku dan Laut Banda. Kawasan ini berpotensi menjadi rute utama pelayaran internasional pasca Kra Kanal. Oleh karena itu posisi strategis Indonesia pun ikut bergeser, sehingga hal ini menuntut perhatian dan kehadiran militer yang lebih kuat di kawasan timur. TNI AL harus mampu mengantisipasi perubahan ini dengan membangun postur kekuatan baru di wilayah – wilayah yang sebelumnya dianggap kurang strategis. Hal ini termasuk penempatan armada, pembangunan pangkalan laut baru, serta penguatan sistem pengawasan dan pertahanan di wilayah-wilayah lintas strategis baru. Mengingat bahwa reposisi peran TNI AL melibatkan perubahan dalam tiga aspek utama yaitu:

1. Postur kekuatan melalui pembangunan kekuatan TNI AL harus diarahkan pada wilayah yang akan menjadi jalur pelayaran baru. Ini mencakup pembangunan pangkalan laut strategis di Indonesia timur, pengadaan kapal patroli cepat, serta pengembangan teknologi pemantauan laut seperti radar dan satelit maritim.
2. Doktrin dan operasi dengan cara TNI AL perlu memperbaharui doktrin pertahanannya untuk menyesuaikan dengan ancaman

baru. Ini mencakup pergeseran fokus dari strategi *sea denial* di kawasan barat ke *sea control* dan *sea presence* di kawasan tengah dan timur, sehingga operasi gabungan dan latihan militer di perairan baru harus ditingkatkan.

3. Kerja sama regional dengan mereposisi ini juga mencakup peningkatan kerja sama dengan negara-negara ASEAN, terutama yang terlibat langsung dalam proyek Kra Kanal. Sehingga diplomasi pertahanan maritim harus digencarkan untuk mencegah ketegangan regional dan membentuk sistem keamanan kolektif yang lebih kuat.

Dari pernyataan diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa mereposisi peran TNI AL bukan sekadar reaksi taktis terhadap perubahan jalur pelayaran, tetapi merupakan strategi jangka panjang untuk memastikan bahwa Indonesia tetap menjadi poros maritim dunia. Perubahan ini menuntut kesiapan teknologi, doktrin, sumber daya manusia, serta sinergi antarlembaga dalam menjaga kedaulatan dan keamanan laut Indonesia di era baru geopolitik maritim Asia Tenggara guna menjamin keamanan jalur pelayaran nusantara dari *malacca strategy* ke *kra kanal strategy*.

IV. SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Selat Malaka Singapura tetap menjadi arteri utama SLOC Indo Pasifik dengan tingkat risiko tinggi akibat kepadatan arus, kerawanan titik sempit dan kejahatan di laut yang berdampak pada stabilitas perairan dan langsung memengaruhi biaya serta ketepatan waktu rantai pasok kawasan, sehingga yang diperlukan justru pengamanan berlapis yang konsisten dan terukur. Mengingat bahwa Kra Kanal maupun proyek land bridge di Thailand berpotensi mendorong pengalihan rute pada jalur tertentu jika benar benar kompetitif dari sisi waktu dan biaya. Namun ketidakpastian politik, pendanaan, aspek teknis, serta isu lingkungan membuat keduanya belum layak diperlakukan sebagai pengganti dalam jangka pendek. Jika deviasi terjadi maka skala dan dampaknya sangat ditentukan oleh jenis muatan, struktur tarif, kinerja terminal darat dan tingkat keamanan setempat. Mengingat bagi Indonesia setiap deviasi yang berarti dari SOMS akan meredistribusikan trafik ke koridor lain seperti Selat Sunda, Selat Lombok

dan Ombai Wetar sekaligus mengubah peta risiko pengawasan pada ALKI. Tentunya hal ini juga akan berimplikasi pada level operasi mencakup penataan kembali area prioritas dan ritme patroli berbasis risiko, penguatan MDA yang terintegrasi ke C2, serta penyesuaian komposisi SSAT untuk misi sea control dan sea denial, pencegahan serta pengawalan pada sektor padat. Sehingga pada akhirnya pada ranah tata kelola dan kebijakan, diperlukan perencanaan bersama yang jelas antara TNI AL dengan lembaga terkait untuk melakukan optimalisasi mekanisme kawasan guna menjamin keamanan jalur pelayaran nusantara dari *malacca strategy* ke *kra kanal strategy*.

B. Saran

Pembahasan terkait penelitian ini masih sangat terbatas dan membutuhkan banyak masukan, saran untuk penulis selanjutnya adalah mengkaji lebih dalam dan secara komprehensif tentang Reposisi Peran Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut dalam Menjamin Keamanan Jalur Pelayaran Nusantara dari *Malacca Strategy* ke *Kra Canal Strategy*.

DAFTAR RUJUKAN

- ASEAN. (2023). Regional maritime cooperation and confidence-building measures: Overview and updates. ASEAN Secretariat.
- Channel NewsAsia. (2023, December 7). Thailand pushes land bridge plan linking Andaman Sea and Gulf of Thailand. Mediacorp.
- Chalermphanupap, T. (2021). Thailand's Kra Canal revisited: Politics, feasibility, and regional implications (ISEAS Perspective). ISEAS Yusof Ishak Institute.
- Chen, C., & Kumagai, S. (2016). An economic assessment of the Kra Canal project (IDE Discussion Paper). Institute of Developing Economies JETRO.
- EIA. (2017). World oil transit *chokepoints*. U.S. Energy Information Administration.
- IFC Singapore. (2024). Annual threat assessment: Maritime security in Southeast Asia. Information Fusion Centre, Republic of Singapore Navy.
- Informare. (2025). Strait of Malacca traffic hits an all-time record in 2024. Informare Shipping and Transport.
- Kementerian Kelautan dan Perikanan. (2024). Statistik kelautan dan perikanan 2024. KKP.
- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi. (2021). Profil kemaritiman Indonesia dan arah kebijakan poros maritim. Kemenko Marves.
- Mongabay Indonesia. (2025, March 14). Sulitnya memberantas penangkapan ikan ilegal di Indonesia. Mongabay.
- ReCAAP ISC. (2025). Annual report 2024. Information Sharing Centre, ReCAAP.
- Republik Indonesia. (2004). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia. Lembaran Negara RI.
- Storey, I. (2024). Thailand's land bridge versus the Kra Canal: Prospects and implications for regional shipping (ISEAS Perspective). ISEAS Yusof Ishak Institute.
- UNCTAD. (2024). Review of maritime transport 2024. United Nations Conference on Trade and Development.
- World Economic Forum. (2024). Global risks report 2024. WEF.