



## Mengatasi Tantangan Logistik dalam Humanitarianisme: Pembelajaran Strategi dari Pemerintah Tiongkok

Yeremia Nicolaus Widjanarko

Universitas Airlangga, Indonesia, [yeremia-nicolaus-widjanarko-2017@fisip.unair.ac.id](mailto:yeremia-nicolaus-widjanarko-2017@fisip.unair.ac.id)

| submit: 11-01-2021 | accept: 03-05-2021 | publish: 23-08-2021 |

### Keywords

*China, Humanitarian, Logistics, Operational, Strategy.*

### ABSTRACT

*The aspects of logistics was the most crucial part of humanitarian action, especially in relation to the distribution of aid for the victims. Although various countries have recognized the importance of the logistical aspects of humanitarianism, there are only a number of countries that really took this matter seriously, China was one of them. China as one of the emerging economies that was declared worthy to be role model for other countries has a comprehensive strategy to deal with those challenges in which that could be a lesson for others. This research focused on the Chinese government strategies that were carried out based on four main elements: completeness of equipment, availability of infrastructure, information technology, and alignment of procedures and policies. The findings inside this research were strategic steps which could be a lesson for other countries when operating humanitarian logistics.*

### Kata Kunci

Humanitarianisme Logistik, Operasional, Strategi, Tiongkok.

### ABSTRAK

Aspek logistik merupakan bagian paling krusial dalam aksi kemanusiaan, terutama di dalam hubungannya dengan penyaluran bantuan bagi para korban. Meski negara-negara mengakui krusialitas dari aspek logistik dalam humanitarianisme, hanya ada beberapa negara saja yang benar-benar menyikapi hal tersebut dengan serius, yang mana Tiongkok adalah salah satunya. Tiongkok sebagai salah satu *emerging economies* yang dinyatakan layak untuk menjadi *role model* bagi negara-negara lain memiliki strategi yang komprehensif untuk mengatasi berbagai tantangan yang ada sehingga hal tersebut dapat menjadi pembelajaran bagi negara lain. Penelitian ini berfokus pada strategi pemerintah Tiongkok dalam menghadapi tantangan-tantangan logistik saat operasionalisasi aksi-aksi kemanusiaan. Pendekatan yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan humanitarianisme logistik yang berfungsi untuk menjelaskan bagaimana langkah-langkah strategis pemerintah Tiongkok dilakukan berdasarkan empat unsur utama dalam operasionalisasi logistik: kelengkapan peralatan, ketersediaan infrastruktur, teknologi informasi, serta keselarasan prosedur dan kebijakan. Temuan yang terdapat dalam penelitian ini adalah pelajaran strategi yang bisa digunakan sebagai dasar bertindak bagi negara-negara lain ketika mengoperasikan logistik dalam humanitarianisme.

## PENDAHULUAN

Operasionalisasi atau yang kerap disebut praktek dari humanitarianisme telah mengalami berbagai macam perkembangan sejak para negara mencantumkan aspek kemanusiaan sebagai salah satu urusan global melalui Perserikatan Bangsa-Bangsa sehingga membuat humanitarianisme menjadi sebuah kewajiban bagi setiap negara untuk memberi pertolongan bagi entitas tertentu yang tengah mengalami masalah kemanusiaan baik yang disebabkan oleh *low political factor* seperti bencana alam maupun yang disebabkan oleh *high political factor* seperti terorisme dan perang antarnegara (Barnett, 2011). Lebih lanjut, operasionalisasi humanitarianisme dalam konteks yang lebih spesifik seperti perihal terkait logistik juga telah melampaui berbagai macam perkembangan pesat, yang dimulai pertukaran tenaga ahli untuk pengembangan kualitas penyaluran bantuan, konektivitas perizinan arus barang di berbagai negara, hingga koordinasi keterbukaan data dan informasi untuk eksekusi penyaluran logistik atau bantuan kemanusiaan (Barnett, 2011). Meski begitu, masih banyak negara yang kerap kali mengalami hambatan dan risiko kegagalan tinggi saat penyaluran bantuan kemanusiaan berlangsung karena banyaknya serta kompleksnya permasalahan logistik dalam operasionalisasi humanitarianisme (Christopher & Tatham, 2011).

Sebagai bukti bagi pernyataan tersebut, penulis menemukan adanya sejumlah masalah logistik dalam operasionalisasi dari humanitarianisme di Nepal pada tahun 2015 ketika negara tersebut mengalami masalah kemanusiaan pasca gempa bumi, yang mana masalah yang terjadi bisa menjadi pelajaran bagi negara-negara lain (Subedi dan Chhetri, 2019). Dalam fenomena tersebut, bantuan kemanusiaan terlambat untuk tersampaikan kepada para korban bencana alam karena inkompetensi pemerintah Nepal dalam mengelola sistem serta jaringan penyaluran barang-barang bantuan, dan yang terpandang Subedi dan Chhetri (2019) paling krusial, keterbukaan terhadap badan-badan internasional yang membutuhkan peta, data, atau informasi terkait wilayah terjadinya gempa bumi dan sekitarnya. Kemudian, pada fenomena gempa bumi Haiti yang terjadi pada tahun 2010, buruknya kualitas layanan logistik

yang terdapat di negara tersebut juga menjadi penghalang yang menjadi faktor pemborosan sumber daya makanan bagi korban karena keterlambatan pengiriman dan juga fasilitas logistik yang kurang memadai (Christopher dan Tatham, 2011). Dua fenomena tersebut secara langsung telah menunjukkan krusialitas dari aspek logistik dalam operasionalisasi humanitarianisme. Oleh karena itu, penting bagi negara-negara dunia untuk memahami bagaimana aspek logistik dapat berpengaruh besar dalam aksi-aksi kemanusiaan dan penting bagi mereka pula untuk mengetahui langkah-langkah strategis untuk menyelesaikan berbagai tantangan logistik saat operasionalisasi berlangsung.

Sebagai salah satu *emerging economies*, Tiongkok menjadi salah satu *role model* bagi negara-negara lain dalam penanganan masalah logistik yang kerap menjadi faktor tingginya risiko kegagalan dan pemborosan sumber daya bantuan bagi korban ketika masalah kemanusiaan terjadi (Xie, et al., 2015). Beberapa pakar seperti Kovacs, et al. (2017) berpandangan bahwa Tiongkok mampu menjadi *role model* untuk negara-negara lain karena kompetensi pemerintah negara tersebut dalam melakukan *distaster management* dengan prosedur yang mampu membuat para aktor-aktor eksternal – layaknya organisasi internasional dan berbagai insitusi sukarelawan – banyak terlibat saat masalah kemanusiaan sehingga penyaluran bantuan berlangsung lancar. Akan tetapi, penulis menemukan bahwa pandangan tersebut kurang tepat untuk memberika alasan mengapa Tiongkok mampu menjadi *role model* untuk negara-negara lain sebab banyak penelitian membuktikan bahwa berbagai aktor eksternal tidak mampu terlibat di dalam misi humanitarianisme ketika masalah kemanusiaan terjadi di negara tersebut mengingat ketatnya imigrasi pemerintah Tiongkok, terutama bila masalah kemanusiaan terjadi pada daerah-daerah yang termasuk dalam daftar kawasan prefektur khusus (Xie, et al., 2015).

Lebih lanjut, penulis juga menemukan sejumlah argumen seperti Sudhanshu (2015) yang menyatakan Tiongkok menjadi *role model* karena kapabilitas baik negara tersebut dalam merancang sistem rantai pasokan (*supply chain*) sebagai faktor pendorong dari operasionalisasi humanitarianisme berjalan lancar ketika masalah kemanusiaan muncul di negara tersebut. Penulis mengakui bahwa argumen tersebut memang terbukti sebagian kebenarannya, sebab aspek logistik juga mencakup pengaruh dari sistem rantai pasokan suatu negara sehingga operasionalisasi dari humanitarianisme akan berlangsung lebih baik ketika sistem tersebut dirancang dan dieksekusi dengan baik (Xie, et al., 2015). Akan tetapi, sistem rantai pasokan bukan faktor utama yang dapat menjawab kenapa Tiongkok dapat menjadi *role model* bagi negara-negara lain. Penulis memandang bahwa kompetensi pemerintah Tiongkok dalam mencanangkan strategi logistik yang komprehensif dalam operasionalisasi humanitarianisme merupakan alasan utama mengapa negara tersebut layak untuk menjadi *role model* bagi negara-negara lain (Xie, et al., 2015). Menengarai hal tersebut, penelitian ini akan berfokus pada bagaimana strategi yang digunakan pemerintah Tiongkok dalam menghadapi tantangan logistik dalam operasionalisasi humanitarianisme.

## LANDASAN TEORI

Strategi merupakan suatu konsep yang menjadi bagian penting dalam praktek *statecraft*, sebagai sebuah ilmu dan seni, strategi memungkinkan aktor dalam hubungan internasional untuk menciptakan atau bahkan menciptakan peluang untuk mewujudkan kepentingannya (Waldman, 2020). Berdasarkan temuan Beatrice Heuser (2010), istilah strategis secara historis banyak digunakan dalam kajian tentang peperangan, sehingga definisi dari kata 'strategi' dapat diartikan sebagai kemampuan, seni, dan teknik untuk

mengelola armada dan bermanuver dengan tujuan untuk memenangkan perang. Seiring dengan perkembangan ilmu pengetahuan, Earle (1943) menyatakan bahwa istilah strategi mulai digunakan di dalam kajian-kajian non-peperangan seperti kajian ekonomi, politik, sosial-budaya, dan tak terkecuali, humanitarianisme. Alhasil, definisi strategi yang sebelumnya lebih berfokus untuk memenangkan suatu peperangan berubah menjadi seni, teknik, dan kemampuan untuk memanfaatkan segala bentuk sumber daya untuk mengatasi permasalahan atau untuk memenuhi tujuan tertentu (Earle, 1943). Cawsey, et al. (2015) mengungkapkan bahwa terdapat tiga buah strategi yang dibedakan menurut tingkatannya, yakni (1) *organizational strategy*, sebagai sebuah strategi yang di dalamnya berisi tentang nilai-nilai yang menjadi dasar atau acuan bagi aktor untuk bertindak; (2) *programmatic strategy*, yang mana merupakan kelanjutan dari tingkatan pertama, dan berisi mengenai pihak-pihak mana saja yang terlibat di dalam pelaksanaan strategi; dan (3) *operational strategy*, sebagai tingkatan yang di dalamnya membahas tentang bagaimana strategi diterapkan pada kondisi medan, mulai dari pihak-pihak yang berada di posisi teratas hingga pihak-pihak yang berada di posisi terbawah. Secara ideal, tiga tingkatan tersebut menjadi rangkaian yang sinkron dalam implementasi strategi, namun Cawsey, et al. (2015) mengutarakan bahwa kerap kali sinkronitas hanya terjadi antara tingkatan pertama dan kedua, sehingga sinkronitas tidak lagi berlanjut hingga ke tingkat yang ketiga. Kondisi tersebut merupakan alasan mengapa implementasi dari sebuah strategi tidak membuahkan hasil yang maksimal (Cawsey, et al. 2015).

Dalam kajian-kajian humanitarianisme, bahasan mengenai *operational strategy* secara implisit menjadi satu dengan bahasan-bahasan tentang humanitarianisme logistik, yang secara umum dapat dimaknai sebagai rangkaian usaha penyaluran

bantuan menggunakan alat transportasi dan peralatan atau teknologi utilitas yang menunjang proses dari penyaluran bantuan itu sendiri (Arlianto, 2018). Akan tetapi, ada beberapa perbedaan definisi yang diberikan pakar-pakar humanitarianisme mengenai aspek logistik, yang salah satunya adalah Overstreet, et al. (2010) dengan argumen bahwa humanitarianisme logistik merupakan suatu paduan antara eksekusi prosedural, kebijakan berorientasi efisiensi mobilitas, perencanaan dengan segala bentuk pemanfaatan teknologi informasi dan infrastruktur untuk memberi pertolongan kepada para korban masalah kemanusiaan. Sedikit berbeda dengan Vega dan Roussat (2015), humanitarianisme logistik didefinisikan sebagai perihal yang secara spesifik mempunyai relasi erat dengan peran pelaku-pelaku penyedia layanan ekonomi atau bisnis. Berbeda pula dengan Daud, et al. (2016) dengan argumen yang mengutarakan bahwa humanitarianisme logistik merujuk pada upaya pemanfaatan rantai pasokan untuk dimanfaatkan sebagai instrumen bagi pemerintah negara dalam memberikan bantuan kepada para korban masalah kemanusiaan. Melihat perbedaan-perbedaan definisi tersebut, dapat dinyatakan bahwa humanitarianisme logistik merupakan rangkaian upaya – oleh pemerintah negara – untuk dapat menyalurkan bantuan kepada para korban masalah kemanusiaan dengan cara memanfaatkan rantai pasokan, teknologi informasi, infrastruktur, peran penyedia layanan pengiriman, yang dipadukan dengan segala kebijakan berorientasi efisiensi mobilitas, perencanaan, dan prosedur penyaluran bantuan.

Berdasarkan penelitian Overstreet, et al. (2015), ada empat unsur penting dalam mengoperasikan humanitarianisme logistik yang perlu dipahami oleh negara, yakni kelengkapan peralatan, ketersediaan infrastruktur, teknologi informasi, serta keselarasan prosedur dan kebijakan berorientasi pada efisiensi mobilitas. Unsur kelengkapan peralatan merujuk pada

kewajiban pemerintah negara untuk memastikan alat-alat yang digunakan dalam penyaluran bantuan kemanusiaan layak guna secara kualitas sekaligus memadai secara kuantitas (Overstreet, et al. 2015). Kemudian, pemerintah juga perlu untuk memastikan bahwa ketersediaan infrastruktur berupa jaringan-jaringan jalan dan alat-alat transportasi – yang dalam konteks ini dimaknai sebagai kendaraan bermotor – yang digunakan untuk penyaluran bantuan benar-benar bisa diakses oleh kendaraan berat seperti truk yang umumnya digunakan untuk mengirim bantuan makanan dan alat-alat *shelter* bagi para korban, serta bus untuk kepentingan evakuasi korban dari lokasi terjadinya masalah kemanusiaan (Vega dan Roussat, 2015). Di samping kedua hal tersebut, pemerintah juga harus mampu memanfaatkan teknologi informasi dengan memberikan data – yang pada umumnya berupa peta – aktual mengenai kondisi dari wilayah terjadinya masalah kemanusiaan secara mendetail, yang nantinya dijadikan sebagai dasar pertimbangan mengambil keputusan-keputusan teknis layaknya keputusan terkait penempatan *checkpoint* proses evakuasi korban dan penempatan *shelter* bagi korban (Overstreet, et al. 2015). Terakhir, pemerintah negara juga harus memastikan bahwa adanya keselarasan prosedur dan kebijakan berorientasi pada efisiensi mobilitas dari pihak-pihak yang terlibat serta memberi prosedur operasional yang selaras dengan tujuan aksi kemanusiaan.

Melanjutkan penelitian Overstreet, et al. (2010) yang lebih berfokus pada pemerintah negara, Vega dan Roussat (2015) membahas lebih dalam mengenai peran penyedia jasa logistik dalam operasionalisasi dari humanitarianisme, atau dengan kata lain lebih membahas mengenai peran pihak swasta di dalam proses penyaluran bantuan kemanusiaan. Berdasarkan hasil penelitian yang ditemukan oleh Vega dan Roussat (2015), sektor swasta berperan sebagai sumber pembelajaran efisiensi bagi pemerintah

negara dalam mencetuskan kebijakan sekaligus prosedur logistik dalam penyaluran bantuan kemanusiaan. Hal lain yang juga menjadi peran dari sektor swasta adalah mereka kerap kali menjadi sumber pemerintah negara untuk memperoleh data-data aktual terkait kondisi yang ada di wilayah masalah kemanusiaan yang nantinya akan dimanfaatkan oleh pemerintah untuk menyusun peta sebagai pertimbangan logistik lebih lanjut (Vega dan Roussat, 2015). Lebih lanjut, sektor swasta juga kerap menjadi aktor penting yang dapat diandalkan pemerintah untuk menambah volume pengiriman bantuan sehingga bantuan untuk para korban dapat tersalurkan dalam tempo waktu yang lebih cepat – dengan begitu, resiko pemborosan sumber daya bantuan juga akan mengecil seiring bertambahnya volume logistik yang ada. Yang terakhir, sektor swasta dapat menjadi instrumen cadangan bagi pemerintah negara ketika terdapat kekurangan infrastruktur atau peralatan yang bisa digunakan untuk keperluan penyaluran bantuan sehingga peran dari sektor swasta memiliki andil besar dalam operasionalisasi logistik (Vega dan Roussat, 2015).

### **METODE PENULISAN**

Penulis menggunakan model penelitian eksploratif dengan pendekatan strategi untuk mengurai ragam tantangan logistik dalam menyalurkan bantuan kemanusiaan beserta strategi-strategi pemerintah Tiongkok dalam mengatasi seluruh tantangan tersebut. Dengan model dan pendekatan tersebut, penulis menemukan sejumlah strategi yang menjadi pembelajaran bagi negara-negara lain dalam menyalurkan bantuan kemanusiaan. Di samping itu, penulis menggunakan data-data sekunder hasil studi kepustakaan yang terentang antara 2009 – 2021 dengan tujuan untuk menengarai ragam tantangan logistik dan juga strategi-strategi yang diterapkan pemerintah Tiongkok dalam menghadapi tantangan-tantangan tersebut dalam

sejumlah fenomena masalah kemanusiaan. Untuk itu, penulis membagi penelitian ini ke dalam beberapa bagian, yakni (1) pendahuluan, berisi masalah penelitian dan tinjauan pustaka; (2) landasan teori, berisi paparan tentang pendekatan strategi dan humanitarianisme logistik; (3) ragam tantangan logistik dalam penyaluran bantuan kemanusiaan; (4) strategi logistik pemerintah Tiongkok; (5) analisis, berisi strategi-strategi yang menjadi pembelajaran bagi negara-negara lain; dan (6) kesimpulan, berupa reiterasi atau penguatan ulang.

### **RAGAM TANTANGAN LOGISTIK DALAM PENYALURAN BANTUAN KEMANUSIAAN**

Adapun tantangan yang dihadapi dalam operasionalisasi logistik dalam aksi humanitarianisme secara langsung dipaparkan oleh Kovacs dan Spens (2009) hadir dalam beberapa wujud. Yang pertama adalah kesalahan dalam melakukan estimasi waktu pengiriman bantuan dari lokasi pengambilan hingga pada lokasi yang ditentukan karena data atau peta yang digunakan untuk eksekusi logistik memuat berbagai informasi yang masih kurang akurat. Penyebab utama tantangan ini dapat muncul adalah pembaharuan data hasil sistem informasi geografis yang tidak dilakukan secara berkala pada masa sebelum masalah kemanusiaan berlangsung sehingga data atau peta yang dibuat untuk pertimbangan eksekusi logistik di dalam aksi humanitarianisme masih belum memuat kondisi-kondisi aktual medan dari kawasan tempat masalah kemanusiaan tersebut terjadi (Kovacs dan Spens, 2009). Selain itu, data yang tidak sinambung antara institusi pemerintah negara juga menjadi salah satu faktor yang mendorong tantangan tersebut dapat muncul mengingat setiap institusi memiliki metode pengolahan data hasil dari sistem informasi geografis yang berbeda sehingga pemerintah perlu untuk melakukan proses *overlapping* pada data yang ada, yang mana hal tersebut kerap



membutuhkan waktu yang relatif lama (Kovacs dan Spens, 2009).

Berlanjut pada tantangan yang kedua, banyaknya sumber daya bantuan yang menjadi *waste of resource* dikarenakan perbedaan kualitas peralatan yang digunakan untuk menyimpan sumber daya tersebut di saat pengiriman bantuan berlangsung (Roh, et al., 2016). Tantangan ini muncul secara natural sebagai konsekuensi dari kewajiban untuk mengirimkan bantuan kepada para korban dalam jumlah besar dan tempo waktu yang singkat sehingga tenaga operasional kerap kali kurang memperhatikan atau bahkan mengabaikan kualitas dari peralatan yang harus mereka gunakan untuk memastikan bahwa sumber daya bantuan yang disampaikan bagi para korban tetap layak guna atau layak konsumsi sampai pada lokasi yang ditentukan (Roh, et al., 2016). Di samping hal tersebut, kurang jelas dan spesifiknya standar untuk peralatan yang harus digunakan oleh tenaga operasional juga menjadi alasan lain mengapa tantangan tersebut menjadi perih yang membuat operasionalisasi logistik dalam humanitarianisme sukar untuk berlangsung dengan lancar. Krusialitas standardisasi terletak pada kejelasan bagi para aktor dari sektor swasta yang terlibat dalam penyaluran bantuan sehingga risiko gagalnya pemberian bantuan bagi para korban masalah kemanusiaan dapat diminimalkan karena para aktor sektor swasta dapat menggunakan peralatan yang sesuai dengan peralatan yang digunakan oleh pemerintah (Roh, et al., 2016).

Tantangan yang ketiga adalah besarnya biaya yang menjadi pertimbangan berat bagi para aktor sektor swasta yang berorientasi profit – dalam konteks ini dimaknai sebagai perusahaan penyedia layanan jasa logistik yang umumnya beroperasi untuk pelayanan pengiriman barang-barang konsumsi – untuk mau terlibat dalam upaya penyaluran bantuan sehingga beban pemberian bantuan yang harus ditanggung oleh pemerintah negara menjadi terlalu besar (Nurmala, et al.,

2017). Banyak pakar beranggapan bahwa korporasi atau aktor swasta berorientasi profit harus memaksimalkan *corporate social responsibility* yang mereka tanggung untuk membantu pemerintah negara dalam menjalankan berbagai upaya pada bidang kemanusiaan dalam wujud yang bersifat non-finansial. Dengan kata lain, pakar-pakar tersebut berpandangan bahwa sektor privat berorientasi profit harus memberikan layanan jasa logistik mereka secara sukarela untuk membantu pemerintah (Cozzolino, 2012). Akan tetapi, tidak semua aktor swasta berorientasi profit menyanggupi hal tersebut mengingat jasa logistik termasuk dalam kategori industri dengan tingkat *uncertainty* tinggi disertai dengan berbagai resiko kerugian yang dapat berakibat fatal bagi kelangsungan industri mereka. Alhasil, tidak semua aktor swasta berorientasi profit mampu untuk memberikan bantuan layanan mereka guna membantu meringankan beban yang ditanggung oleh pihak pemerintah negara (Cozzolino, 2012).

Terakhir, kurangnya infrastruktur berupa alat transportasi yang memadai dan bersifat *circumstance-fit* dengan kondisi medan dari wilayah tempat kemanusiaan terjadi merupakan tantangan yang paling berat menurut pandangan Kovacs dan Spens (2009) mengingat masing-masing instrumen pemerintah negara mempunyai karakter serta spesifikasi alat transportasi yang berbeda bergantung dari bidang apa yang menjadi peruntukkan instrumen tersebut beroperasi. Umumnya, negara-negara dengan tantangan ini merupakan negara yang secara ekonomi kurang maju untuk mampu memiliki berbagai infrastruktur berupa alat transportasi yang dapat digunakan untuk kondisi medan yang ada, atau negara-negara yang secara garis besar masih belum berpengalaman dalam mengatasi persoalan logistik dalam penyaluran bantuan bagi para korban masalah kemanusiaan (Cozzolino, 2012). Pakar seperti Apte (2010) memiliki pandangan bahwa perspektif dari pemerintah negara dalam memandang instrumen-instrumen negara mereka secara

fungsionalis juga berpengaruh dalam kemunculan tantangan ini sebab ketika pemerintah negara mampu menciptakan perspektif yang komprehensif dalam memandang instrumen-instrumen negara mereka, maka tantangan ini dapat ditangani dengan baik – secara sederhana, Apte (2010) juga menjelaskan bahwa perspektif pemerintah negara berpengaruh pada pengambilan kebijakan instrumen mana yang akan pemerintah tersebut gunakan dalam operasionalisasi logistik.

### STRATEGI LOGISTIK PEMERINTAH TIONGKOK

Terhitung dari 1998 hingga 2017, Tiongkok tergolong ke dalam daftar negara dengan kerugian terbesar karena masalah kemanusiaan yang disebabkan oleh bencana alam. Menurut data yang diterbitkan oleh Kantor Perserikatan Bangsa-Bangsa untuk Pengurangan Risiko Bencana, Tiongkok telah menanggung kerugian sebesar 492,2 miliar Dolar Amerika (Jianfang, et al., 2020). Lebih lanjut, terdapat keterangan bahwa faktor utama penyebab Tiongkok harus menanggung kerugian tersebut terletak pada persoalan logistik dari upaya penyaluran bantuan dari pemerintah negara tersebut yang terindikasi hadir dalam beberapa wujud, yakni kurangnya standardisasi terkait jenis-jenis golongan bantuan kemanusiaan serta peralatan yang harus digunakan oleh para tenaga operasional ketika upaya tersebut dijalankan. Alhasil, banyak bantuan kemanusiaan yang disalurkan menjadi bantuan tidak layak konsumsi karena tenaga-tenaga operasional menggunakan peralatan dengan kualitas yang berbeda sehingga *waste of resource* banyak ditemukan pasca bantuan mencapai titik penyaluran (Jianfang, et al., 2020). Sebagai wujud dari pembelajaran pengalaman tersebut, pemerintah Tiongkok mewujudkan Rencana Pembangunan Lima Tahun Ke-13 melalui Komisi untuk Pembangunan Nasional dan Reformasi mencetuskan standardisasi terkait kualitas

serta spesifikasi minimum dari peralatan yang digunakan oleh para tenaga operasional dalam *Classified Catalogue of Key Supplies for Emergency Protection*. Seturut konklusi yang diberikan oleh Jianfang, et al. (2020), terdapat penurunan pada angka *waste of resource* semenjak standardisasi tersebut diberlakukan meski belum terdapat estimasi terpublikasi oleh pemerintah Tiongkok.

Beralih pada strategi pemerintah Tiongkok untuk mengatasi kesalahan estimasi dalam penyaluran dari bantuan karena inakurasi data serta diskoneksi – atau tidak terkoneksi – pangkalan data dari para instansi negara yang berperan sebagai instrument negara dalam aksi humanitarianisme, Renwick (2017) menemukan bahwa Tiongkok juga mengembangkan sistem manajemen data untuk kepentingan logistik dari pengalaman negara tersebut pasca gempa bumi yang terjadi di kawasan Yunnan pada tahun 2014 lampau. Adapun pengembangan yang dilakukan berfokus pada efisiensi pemberian akses kepada pihak-pihak berkepentingan untuk memperoleh data yang nantinya dimanfaatkan sebagai dasar pembuatan peta operasional logistik dan dasar estimasi penyaluran bantuan kemanusiaan, pengadaan koordinasi dan konsultasi bagi tenaga operasional secara *remote* dalam mengatasi persoalan logistik, dan sistem monitoring informasi hingga pelaporan kondisi medan sebagai upaya akumulasi data-data aktual yang terdapat di lapangan (Renwick, 2017). Seluruh pengembangan tersebut diwujudkan oleh pemerintah Tiongkok pada *Trilateral Expert Meeting on Disaster Loss Data and Disaster Risk Reduction Technology Sharing* yang turut melibatkan pemerintah Korea Selatan dan Jepang – Tujuan lain dari diadakan-nya pertemuan tersebut adalah untuk memastikan para tenaga operasional atau tenaga ahli mendapat akses terhadap data-data aktual melalui satu portal bersama yang dimanfaatkan oleh pihak pemerintah

negara dan pihak non-pemerintah (Renwick, 2017).

Persoalan terkait kurangnya infrastruktur berupa alat transportasi untuk penyaluran bantuan di dalam aksi humanitarianisme secara langsung juga telah ditangani pemerintah Tiongkok melalui pemanfaatan fungsionalis dari angkatan militer negara tersebut, Pasukan Pembebasan Rakyat (Peltier, 2020). Dalam penelitian yang dilakukan oleh Peltier (2020), dinyatakan bahwa pemerintah Tiongkok telah membuat klasifikasi terhadap berbagai alat transportasi militer yang dapat difungsikan sebagai kendaraan untuk penyaluran bantuan dengan spesifikasi yang mereka pandang sesuai standar dan mampu menghadapi kondisi medan dari wilayah terjadinya masalah atau krisis kemanusiaan. Melalui Komisi Pusat Militer, pemerintah Tiongkok mendayagunakan *Logistic Support Department* (LSD) sebagai sub-institusi dari Pasukan Pembebasan Rakyat yang menggunakan *light military vehicles* untuk dimanfaatkan sebagai alat transportasi untuk membantu pemerintah dalam berbagai situasi genting. Hal tersebut dicetuskan oleh pemerintah Tiongkok sebagai upaya untuk mengatasi tantangan terkait infrastruktur yang tidak dapat dihadapi menggunakan alat transportasi logistik yang secara umum digunakan untuk distribusi atau pengiriman barang dalam bisnis (Peltier, 2020). Alasan lain menurut Peltier (2020) yang menjadi dasar kebijakan tersebut adalah untuk memperkaya perspektif pihak-pihak yang berkepentingan dalam operasionalisasi logistik yang nantinya akan berujung pada keberhasilan mereka di dalam menyalurkan bantuan bagi para korban.

Guna mendorong percepatan mobilitas logistik untuk memenuhi target penyaluran bantuan untuk para korban krisis kemanusiaan, pemerintah Tiongkok juga mengembangkan *public-private partnership* di dalam skema kooperasi yang bersifat *risk-sharing* sehingga kedua belah pihak akan terikat untuk dapat membantu

satu sama lain ketika terdapat masalah atau krisis kemanusiaan (Yongjian, et al., 2009). Hal lain yang menarik dari skema kerjasama tersebut adalah pihak swasta mendapat dorongan untuk dapat berkontribusi bagi pemerintah melalui pemberian layanan sesuai bidang operasi usaha atau bisnis yang mereka miliki, yang berarti bahwa bila pihak swasta tersebut beroperasi pada bidang industri logistik, maka mereka mendapat dorongan untuk menyediakan bantuan layanan logistik guna membantu target yang dimiliki oleh pemerintah dalam penyaluran bantuan kemanusiaan (Yongjian, et al., 2009). Lebih lanjut, pemerintah Tiongkok juga ditemukan memberikan sejumlah insentif khusus bagi pelaku sektor swasta yang memberikan bantuan berupa layanan logistik bagi pemerintah sebagai sebuah timbal balik bagi tindakan tersebut, sehingga sejumlah korporasi logistik besar di Tiongkok mempunyai dorongan tersendiri untuk turut terlibat (Yongjian, et al., 2009). Meski sejumlah pakar memandang tindakan yang dilakukan tersebut merupakan penyimpangan dari asas *pure humanity*, namun Yongjian, et al. (2009) berargumen bahwa kerap kali sektor swasta enggan untuk memberikan layanan karena besarnya resiko biaya yang harus ditanggung, sehingga mereka perlu dorongan dari pihak pemerintah untuk membuat mereka bersedia memberikan bantuan layanan, sehingga pendekatan pragmatis perlu dilakukan.

### **ANALISIS: STRATEGI YANG MENJADI PEMBELAJARAN BAGI NEGARA LAIN**

Memperhatikan seluruh unsur penting yang dinyatakan oleh Overstreet, et al. (2010), Vega dan Rouusat (2015) serta menengarai implikasi dari strategi logistik yang diterapkan pemerintah Tiongkok sebagaimana paparan dalam penelitian ini, dapat ditemukan sejumlah langkah-langkah strategis yang dapat menjadi pelajaran penting bagi negara-negara lain untuk menghadapi tantangan logistik dalam upaya



penyaluran bantuan kemanusiaan. Penulis membagi langkah-langkah strategis tersebut ke dalam dua buah kategori, kategori jangka pendek yang berisi strategi untuk diterapkan masa krisis kemanusiaan dan kategori jangka panjang yang terdiri atas strategi yang perlu pemerintah negara terapkan pada masa pasca krisis kemanusiaan. Langkah strategis pertama untuk kategori jangka pendek guna menuntaskan tantangan berupa inakurasi serta kurang aktualnya data yang menyebabkan kesalahan estimasi dalam penyaluran bantuan adalah dengan membentuk sebuah portal bersama yang bisa digunakan oleh para pihak berkepentingan dalam aksi humanitarianisme yang dijalankan (Renwick, 2017). Selain perihal tersebut, portal yang dibuat tidak hanya akan difungsikan sebagai tempat untuk bertukar data diantara instrumen negara, para pakar, dan tenaga operasional, namun juga akan difungsikan untuk melakukan *overlapping* data berdasarkan prosedur dari Sistem Informasi Geografis (SIG) yang akan dimanfaatkan menjadi sebuah peta dengan legenda atau keterangan yang lebih rinci mengenai kawasan atau medan yang dihadapi (Renwick, 2017). Dengan menjalankan langkah ini, pemerintah negara dapat memperoleh informasi yang aktual dalam tempo waktu yang lebih singkat sehingga estimasi untuk upaya penyaluran bantuan dapat berlangsung lebih efisien dengan hasil pengolahan data yang lebih akurat.

Berikutnya, untuk menghadapi tantangan *waste of resource* karena perbedaan kualitas dari peralatan yang digunakan oleh para pihak operasional yang terlibat dalam penyaluran bantuan, pemerintah dapat melakukan standarisasi terkait spesifikasi minimum dari peralatan tersebut guna mengetahui jumlah yang lebih akurat terkait banyaknya peralatan yang mampu menjaga kualitas dari bantuan yang disalurkan bagi para korban (Roh, et al., 2016). Dengan adanya standarisasi, pihak yang terbantu tidak hanya datang dari

pemerintah, namun pihak-pihak swasta yang terlibat dalam penyaluran tersebut juga turut terbantu sebab secara natural para pihak swasta hanya akan mau untuk terlibat ketika ada keterangan atau kejelasan dari pemerintah negara mengenai spesifikasi peralatan yang harus mereka gunakan saat melakukan penyaluran bantuan (Roh, et al., 2016). Secara akumulatif, langkah strategis ini akan mampu membuat pemerintah membuat estimasi penyaluran bantuan yang lebih realistis sebab spesifikasi dari peralatan yang digunakan akan memengaruhi kebijakan pemerintah mengenai besaran target bantuan yang perlu untuk dikirimkan kepada para korban dalam satuan tempo waktu (Roh, et al., 2016). Namun, bila pemerintah negara tidak mampu membuat standarisasi secara mandiri, opsi yang layak dipertimbangkan adalah menjalin kerjasama dengan pemerintah negara lain yang melibatkan para pakar serta tenaga operasional berpengalaman untuk membantu seperti yang dilakukan oleh pemerintah Tiongkok dengan mengadakan *Trilateral Expert Meeting on Disaster Loss Data and Disaster Risk Reduction Technology Sharing* (Renwick, 2017).

Selain dua langkah strategis tersebut, pemerintah negara juga perlu menentukan perspektif yang komprehensif untuk mengatasi tantangan logistik berupa keterbatasan infrastruktur dalam bentuk alat-alat transportasi yang kurang memadai untuk mengakses medan ketika krisis kemanusiaan terjadi (Kovacs dan Spens, 2009). Oleh karena itu, pemerintah negara perlu memahami cara untuk memanfaatkan instrumen yang mereka miliki seperti pemanfaatan instrumen militer dengan cara mendayagunakan *light military vehicle* yang memiliki daya tempuh lebih besar untuk menghadapi berbagai kesulitan di medan tempat terjadinya krisis kemanusiaan bila dibandingkan dengan alat-alat transportasi yang pada umumnya digunakan di dalam kegiatan logistik untuk kepentingan bisnis (Peltier, 2020). Pada saat

yang bersamaan, pemerintah negara juga perlu untuk mendorong keterlibatan dari para pihak swasta yang berorientasi pada profit untuk turut menyediakan layanan logistik guna membantu pemerintah untuk memenuhi target penyaluran bantuan yang ada. Untuk itu, pemerintah juga perlu mencetuskan banyak kebijakan yang bersifat pragmatis untuk mendorong keterlibatan mereka seperti pemberlakuan insentif khusus bagi para insitusi swasta yang memberikan pemerintah bantuan berupa layanan logistik untuk menjadi alat penyaluran bantuan dari titik pengambilan bantuan hingga titik-titik *checkpoint* tertentu seperti yang dilakukan oleh pemerintah Tiongkok (Yongjian, et al., 2009). Dengan melakukan langkah ini, pemerintah negara dapat menutupi kekurangan infrastruktur berupa alat transportasi yang mampu menghadapi kondisi medan di kawasan tempat terjadinya krisis kemanusiaan sekaligus memunculkan efisiensi penyaluran bantuan karena bertambahnya volume kapasitas logistik yang diperoleh dari terli-batnya aktor-aktor dari sektor swasta.

Beralih pada langkah strategis pasca krisis kemanusiaan untuk kepentingan jangka panjang, hal paling awal yang dapat dilakukan oleh pemerintah adalah berinvestasi pada *Logistics Performance Index* (LPI) dan juga rancangan rantai pasokan yang mampu mendorong efektivitas dari penyaluran bantuan dalam logistik (Sudhanshu, 2015). Seturut pemikiran dari Cozzolino (2012), berinvestasi pada LPI dapat dilak-ukan oleh pemerintah dengan melakukan pembangunan infrastruktur yang mampu menjangkau berb-agai kawasan yang sebelumnya sukar untuk dijangkau untuk kepentingan logistik dalam bisnis, sebab salah satu unsur penting yang mampu membuat LPI dari sebuah negara mengalami peningkatan skor adalah konektivitas antarwilayah dari negara tersebut. Pemerintah negara juga dapat melakukan tender untuk mendorong pihak swasta terlibat dalam pembangunan

infrastruktur sekaligus *maintenance* dari infrastruktur tersebut agar beban yang harus ditanggung oleh pemerintah dapat menjadi lebih ringan. Lalu, pemerintah juga perlu untuk menjalankan berbagai pembangunan infrasktruktur dengan skema *risk-sharing* layaknya pemerintah Tiongkok sehingga hal tersebut secara tidak langsung akan mampu mendesak pihak swasta untuk terlibat dengan memberikan bantuan sesuai dengan layanan logistik yang mereka miliki (Yongjian, et al., 2009).

Terakhir, pemerintah negara juga wajib untuk menjalin kooperasi bersama dengan pemerintah dan juga para pakar dari negara lain untuk menciptakan pengembangan yang komprehensif terhadap strategi-strategi untuk menghadapi tantangan logistik yang ada di masa mendatang (Renwick, 2017). Langkah ini secara langsung akan membantu pemerintah dalam menentukan perspektif untuk menyikapi berb-agai tantangan logistik yang lada. Selain itu, langkah ini juga akan mendorong pemerintah terlibat lebih dalam pada proses penancangan berbagai solusi inovatif untuk dapat mengatasi tantangan-tantangan logistik dengan berbagai macam resiko yang mampu membuat kualitas penyaluran bantuan mengalami penurunan (Renwick, 2017). Umumnya, kooperasi yang dijalin akan mencakup berbagai metode yang bersifat praktis untuk meningkatkan kualitas dari tenaga operasional untuk penyaluran bantuan sehing-ga perihal inkompetensi tenaga operasional tidak lagi menjadi penghambat bagi pemerintah negara untuk menjalankan misi humanitarianisme mereka. Meski beberapa pakar memandang bahwa langkah ini kurang mampu membuahkan hasil yang signifikan, penulis justru menengarai bahwa menjalin koo-perasi dengan negara lain merupakan tindakan yang wajib untuk pemerintah negara lakukan sebab ini merupakan investasi untuk kepentingan menjaga kualitas dari penyaluran bantuan selayaknya langkah ini menjadi solusi bagi permasalahan logistik yang disebabkan oleh rendahnya pemahaman para tenaga

operasional mengenai standardisasi dalam logistik untuk aksi humanitarianisme (Renwick, 2017).

## KESIMPULAN

Komprehensivitas dari berbagai tantangan logistik yang harus dihadapi oleh pemerintah negara dalam rangkaian upaya mereka untuk memberikan bantuan bagi para korban krisis kemanusiaan membutuhkan banyak langkah strategis untuk diterapkan. Tiongkok sebagai salah satu *emerging economies* yang dinyatakan layak untuk menjadi *role model* bagi negara lain oleh para pakar secara mendasar disebabkan oleh kompetensi pemerintah negara tersebut dalam mencanangkan berbagai langkah strategis untuk mengatasi tantangan logistik saat penyaluran bantuan. Seturut penelitian yang penulis temukan, pemerintah Tiongkok mampu menyelesaikan tantangan keterbatasan alat transportasi yang layak guna untuk dapat menghadapi kondisi medan dalam penyaluran bantuan dengan memanfaatkan *Logistic Supprt Department* dari Pasukan Pembebasan Rakyat negara tersebut untuk mengoperasikan *light military vehicles* yang memiliki data tempoh lebih besar daripada alat-alat transportasi pada umumnya. Kemudian, pihak pemerintah Tiongkok juga berhasil menjawab tantangan *waste of resource* yang disebabkan oleh perbedaan kualitas dari peralatan yang digunakan oleh para tenaga operasional dalam penyaluran bantuan melalui standardisasi atas spesifikasi dari peralatan yang harus mereka gunakan sehingga kualitas dari bantuan yang disalurkan bagi para korban tetap dapat terjaga dan menjadi layak konsumsi atau layak guna ketika sampai pada titik distribusi.

Lebih lanjut, pemerintah Tiongkok juga mampu menciptakan portal data bersama yang digunakan oleh pihak pemerintah, para pakar, dan tenaga operasional untuk bertukar informasi aktual mengenai kondisi yang terjadi di medan

krisis kemanusiaan. Dengan begitu, pemerintah Tiongkok berhasil memotong durasi yang umumnya berlangsung lama dalam melakukan estimasi untuk penyaluran bantuan. Pada sisi yang lain, pemerintah Tiongkok juga mendorong keterlibatan pihak swasta untuk terlibat di dalam proses penyaluran bantuan dengan memberlakukan insentif khusus bagi mereka yang turut terlibat di dalam kegiatan tersebut. Melihat langkah-langkah strategis yang dilakukan oleh pemerintah Tiongkok, penulis menengarai sejumlah strategi yang dapat menjadi pembelajaran bagi negara-negara lain untuk menghadapi tantangan logistik pada saat krisis kemanusiaan berdatangan. Penulis mengklasifikasikan strategi-strategi tersebut ke dalam dua buah kategori utama, strategi masa krisis kemanusiaan yang ter-diri atas membentuk sebuah portal bersama yang bisa digunakan oleh para pihak yang berkepentingan dalam aksi humanitarianisme yang dijalankan, memahami cara untuk memanfaatkan instrumen yang mereka miliki seperti pemanfaatan instrumen, melakukan standardisasi spesifikasi minimum dari peralatan tersebut guna mengetahui jumlah yang lebih akurat terkait banyaknya peralatan yang mampu menjaga kualitas dari bantuan, dan strategi pasca krisis kemanusiaan seperti berinvestasi pada LPI melalui berbagai program pembangunan infrastruktur dengan skema *risk-sharing* serta menjalin kooperasi bersama pemerintah sekaligus para pakar dari negara lain untuk menciptakan pengembangan yang bersifat komprehensif guna menjawab tantangan-tantangan logistik.

## DAFTAR PUSTAKA

- Apte, Aruna. (2010). "Organizational Issues in Humanitarian Logistics", dalam *Humanitarian Logistics: A New Field of Research and Action*. Now Publishers Inc.
- Barnett, Michael. (2011). "The Age of Liberal Humanitarianism", dalam *The Empire of Humanity: A History of*

- Humanitarianism*. Cornell University Press.
- Cawsey, Tupper F., Gene Deszca, dan Cynthia Ingols. (2015). "Navigating Organizational Politics and Culture", dalam *Organizational Change: An Action-Oriented Toolkit*. SAGE Publications.
- Cawsey, Tupper F., Gene Deszca, dan Cynthia Ingols. (2015). "Action Planning and Implementation", dalam *Organizational Change: An Action-Oriented Toolkit*. SAGE Publications.
- Christopher, Martin dan Peter Tatham. (2011). "The increasing importance of services in humanitarian logistics", dalam *Humanitarian Logistics: Meeting the Challenge of Preparing for and Responding to Disasters*. Kogan Page Publishers.
- Christopher, Martin dan Peter Tatham. (2011). "What Humanitarians can Learn from Business Logisticians and Vice Versa", dalam *Humanitarian Logistics: Meeting the Challenge of Preparing for and Responding to Disasters*. Kogan Page Publishers.
- Cozzolino, Alessandra. (2012). "Working Together to Meet the Challenge of Preparing for and Responding to Disasters", dalam *Humanitarian Logistics: A Cross-Sector Cooperation in Disaster Relief Management*. Springer Science & Business Media.
- Earle, Edward Mead. (1943). "Introduction", dalam *The Makers of Modern Strategy from Machiavelli to Hitler*. Princeton University Press.
- Heuser, Beatrice. (2010). "What is Strategy?", dalam *The Evolution of Strategy*. Cambridge University Press.
- Kovacs, Gyongyi, Karen Spens, dan Mohammad Moshtari. (2017). "Innovative Methods not that Much Used Yet", dalam *The Palgrave Handbook of Humanitarian Logistics and Supply Chain Management*. Springer.
- Subedi, Shiva dan Meen Bahadur Poudyal Chhetri. (2019). "Impacts of the Gorkha Earthquake: Lessons Learnt from Nepal", dalam *Earthquakes: Impact, Community Vulnerability and Resilience*. Books on Demand.
- Sudhanshu, Joshi. (2015). "Global Service Supply Chain Management Strategies and Practices", dalam *Designing and Implementing Global Supply Chain Management*. IGI Global.

## Jurnal dan Paper

- Kovacs, Gyongyi dan Karen Spens. (2009). Identifying Challenges in Humanitarian Logistics. *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, Vol. 39, No. 6.
- Jianfang, Shao, Changyong Liang, Xihui Wang, Xiang Wang, dan Liang Liang. (2020). Relief Demand Calculation in Humanitarian Logistics Using Material Classification. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, Vol. 17, No. 582.
- Nurmala, N., Sander de Leeuw, dan Wout Dullaert. (2017). Humanitarian-Business Partnerships in Managing Humanitarian Logistics. *Supply Chain Management: An International Journal*, Vol. 22, No. 1.
- Overstreet, Robert E. Dianne Hall, R. Kelly Rainer, dan Benjamin Hazen. (2010). Humanitarian Logistics Research. *Conference Paper*.
- Peltier, Chad. (2020). China's Logistics Capabilities for Expeditionary Operations. *Research Report: U.S.-China Economic and Security Review Commission*.
- Renwick, Neil. (2017). China's Approach to Disaster Risk Reduction: Human Security Challenges in a Time of Climate Change. *Journal of Asian Security and International Affairs*, Vol. 1 No. 4.
- Roh, Saeyeon, Dong-Wook Kwak, Anthony Beresford, dan Stephen Pettit. (2016). Challenges in Humanitarian Logistics Management: An Empirical Study on Pre-Positioned Warehouses. *International Symposium of Logistics*:

*Reflections on Supply Chain Research and Practice.*

Vega, Diego dan Christine Roussat. (2015). Humanitarian Logistics: Role of Logistics Service Providers. *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, Vol. 45, No. 4.

Yongjian, Ke, Shouqing Wang, dan Albert Chan. (2009). Public-Private Partnerships in China's Infrastructure Development: Lesson Learnt. *Organization, Technology and*

*Management in Construction: An International Journal*, Vol. 6, No. 1.

#### **Artikel Daring**

Arlianto, Jerry Agus. (2018). Logistik Kemanusiaan. [daring] tersedia pada laman

[http://www.ubaya.ac.id/2018/content/interview\\_detail/130/logistik-kemanusiaan-humanitarian-logistics-.html](http://www.ubaya.ac.id/2018/content/interview_detail/130/logistik-kemanusiaan-humanitarian-logistics-.html),

diakses pada tanggal 31 Desember 2020.