

KAJIAN PERAN KEMARITIMAN DALAM MEMPERKUAT PEREKONOMIAN INDONESIA

Manahan Budiarto Pandjaitan¹, K. Khusaini², M.F. Aminuddin³, Panji Suwarno⁴

^{1,2,3} Universitas Brawijaya, Malang

⁴ Universitas Pertahanan, Jakarta

*Email: pandjaitan2001@student.ub.ac.id

Email: khusaini@ub.ac.id;

Email: mfaishal@ub.ac.id,

Email: suwarnop@yahoo.com

(Received: 11 Maret 2025-thn; Reviewed: 27-03-2025; Revised: 07-04-2025; Accepted: 26-04-2025; Published: 26-05-2025)

ABSTRACT

This study examines the role of Indonesia's maritime sector as a driver of sustainable economy. Indonesia as an archipelagic country has a strategic location. Indonesia plays an important role in global trade and geopolitics through the contribution of the fisheries, maritime transportation, and marine tourism sectors. Improving port infrastructure and optimizing the Indonesian Archipelago Sea Lanes supports logistics efficiency and attracts investment, while implementing the right defense strategy improves maritime security. The method used is a literature study, namely the collection and analysis of information from various written sources systematically. The research process is carried out in four stages: recording findings related to research problems, combining data and theories, comparative analysis between sources, and criticism to generate new ideas. The results of the study show that the synergy between maritime policies, infrastructure improvements, and integrated defense strategies can drive Indonesia's transformation into an inclusive and sustainable global maritime economic center.

Keywords: Maritime, Sustainable Economy, Indonesian Economy

ABSTRAK

Penelitian ini mengkaji peran sektor kemaritiman Indonesia sebagai penggerak ekonomi berkelanjutan. Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki letak strategis. Indonesia memainkan peran penting dalam perdagangan dan geopolitik global melalui kontribusi sektor perikanan, transportasi laut, dan pariwisata bahari. Peningkatan infrastruktur pelabuhan serta optimalisasi Alur Laut Kepulauan Indonesia mendukung efisiensi logistik dan menarik investasi, sedangkan penerapan strategi pertahanan yang tepat meningkatkan keamanan maritim. Metode yang digunakan adalah studi kepustakaan, yaitu pengumpulan dan analisis informasi dari berbagai sumber tertulis secara sistematis. Proses penelitian dilakukan dalam empat tahap: pencatatan temuan terkait permasalahan penelitian, penggabungan data dan teori, analisis komparatif antar sumber, serta kritisisme untuk menghasilkan gagasan baru. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sinergi antara kebijakan maritim, peningkatan infrastruktur, dan strategi pertahanan terpadu dapat mendorong transformasi Indonesia menjadi pusat ekonomi maritim global yang inklusif dan berkelanjutan.

Kata kunci: Kemaritiman, Ekonomi berkelanjutan, Perekonomian Indonesia.

PENDAHULUAN

Indonesia memiliki posisi geografis yang unik dan strategis sebagai negara kepulauan dengan lebih dari 17.000 pulau. Terletak di antara Samudra Hindia dan Pasifik serta diapit oleh dua benua Asia dan Australia (Listiyono et al., 2022). Indonesia menjadi poros utama dalam jalur perdagangan dan

pelayaran global. Kemaritiman tidak hanya merupakan aspek geografis, tetapi juga menjadi pondasi ekonomi. Pembangunan negara maritim yang kuat memerlukan penataan geopolitik yang terarah, dengan menekankan aspek geografis sebagai ruang hidup (*lebensraum*), didukung oleh sumber daya manusia, energi, dan ekonomi sebagai kekuatan utama (Rochwulaningsih et al., 2019). Dengan luas wilayah laut mencapai 6,4 juta kilometer persegi, Indonesia memiliki potensi sumber daya alam dan keanekaragaman hayati laut yang belum sepenuhnya dimanfaatkan (Marbun & Syafiq, 2024). Hal ini membuka peluang besar bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Sektor kemaritiman memiliki peran sentral dalam membentuk struktur perekonomian Indonesia. Dari sektor perikanan, transportasi laut, hingga pariwisata bahari, kontribusinya terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) terus meningkat. Berdasarkan data dari KKP (2025), PDB sektor perikanan menunjukkan tren kenaikan yang konsisten dari tahun ke tahun. Pada 2020, PDB sektor ini tercatat sebesar 254.112,3 miliar rupiah dan meningkat menjadi 267.966,6 miliar rupiah pada 2021. Tahun 2022 bertambah hingga mencapai 275.452,4 miliar rupiah. Lonjakan paling signifikan terjadi antara 2022 dan 2023, di mana PDB naik menjadi 290.575,4 miliar rupiah. PDB kembali meningkat pada 2024 menjadi 292.559,1 miliar rupiah. Tren positif ini menunjukkan bahwa sektor perikanan terus berkembang dan memberikan kontribusi yang semakin besar terhadap perekonomian nasional.

Akses laut juga memegang peran penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi. Pembangunan infrastruktur pelabuhan dan transportasi laut menjadi faktor kunci dalam mempercepat arus perdagangan dan distribusi barang. Infrastruktur maritim yang memadai berperan strategis dalam memperkuat perekonomian nasional dengan menekan biaya logistik, mempercepat waktu pengiriman, serta meningkatkan konektivitas antar pulau, sehingga mendukung pertumbuhan ekonomi regional dan nasional (Sibali & Jainudiin, 2024).

Pelabuhan utama seperti Tanjung Priok, Belawan, dan Makassar berperan sebagai pusat logistik yang menghubungkan Indonesia dengan jaringan perdagangan global. Kedekatan dengan pelabuhan utama memberikan keuntungan lebih besar dibandingkan dengan pelabuhan pengumpul, karena melayani perdagangan internasional dan memiliki kapasitas yang lebih besar. Selain itu, infrastruktur pelabuhan yang memadai terbukti meningkatkan produktivitas tenaga kerja serta berkontribusi dalam pengentasan kemiskinan. Wilayah yang berada di sekitar pelabuhan utama cenderung memiliki tingkat produktivitas tenaga kerja yang lebih tinggi dan angka kemiskinan yang lebih rendah (Yudhistira & Sofiyandi, 2018). Oleh karena itu, optimalisasi sektor kemaritiman melalui kebijakan dan investasi yang tepat menjadi langkah strategis dalam memperkuat daya saing ekonomi nasional serta mendorong pertumbuhan yang inklusif dan berkelanjutan.

Indonesia memiliki kekayaan pariwisata bahari yang luar biasa, mencakup destinasi unggulan seperti Raja Ampat dan Wakatobi. Sektor ini tidak hanya berkontribusi terhadap penerimaan devisa negara melalui kunjungan wisatawan mancanegara, tetapi juga mendorong pertumbuhan ekonomi lokal (Fadli, et al., 2022). Untuk mengurangi ketergantungan pada eksploitasi sumber daya alam, pengembangan ekowisata bahari berbasis masyarakat dapat menjadi solusi strategis (Abdul & Mokodompit, 2024). Dengan demikian, pemanfaatan pariwisata bahari secara berkelanjutan dapat menjadi kunci dalam menjaga keseimbangan antara pertumbuhan ekonomi dan kelestarian lingkungan.

Indonesia memiliki peluang besar untuk memperkuat posisinya dalam rantai pasok global melalui jalur laut. Indonesia dapat memanfaatkan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) untuk menjadi instrumen utama dalam menarik investasi dan memperluas kerja sama internasional (Wardhani, 2022). Oleh karena itu, optimalisasi jalur laut strategis ini dapat mendukung pertumbuhan ekonomi nasional dan meningkatkan daya saing Indonesia di tingkat global.

Di bidang pertahanan, pemerintah Indonesia menerapkan perencanaan pembangunan melalui konsep *Minimum Essential Forces* (MEF) yang terbagi dalam tiga komponen utama: *Threat Based Planning* (TBP), *Capability Based Planning* (CBP), dan *Flash Point Based Planning* (FPBP). FPBP berfokus pada identifikasi wilayah dengan potensi ancaman tinggi, sehingga menjadi dasar dalam menentukan prioritas pengembangan dan implementasi MEF secara bertahap dan berkelanjutan (Peraturan Menteri Pertahanan Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2012 tentang Kebijakan Penyelarasan *Minimum Essential Force* Komponen Utama). Dengan strategi pertahanan yang terstruktur ini, Indonesia dapat meningkatkan keamanan nasional serta menjaga stabilitas wilayah secara efektif.

Dalam lingkup kerja sama regional, ASEAN *Outlook on the Indo-Pacific* (AOIP) mendorong kolaborasi antara Filipina, Indonesia, dan Malaysia melalui *Trilateral Cooperative Arrangement* (TCA). Inisiatif ini memungkinkan patroli gabungan serta pertukaran informasi keamanan guna melindungi perairan masing-masing negara dari berbagai ancaman. Selain aspek keamanan, kerja sama ini juga berdampak pada penguatan ekonomi dan infrastruktur maritim, khususnya bagi Filipina sebagai negara kepulauan. Melalui proyek bersama dengan Indonesia, seperti pengembangan pelabuhan dan modernisasi transportasi maritim, Filipina dapat meningkatkan konektivitas antarpulau, memperlancar arus perdagangan, serta memperluas akses pasar domestik maupun internasional (Tuhumury, et al., 2024). Dengan demikian, kerja sama maritim yang kuat di kawasan dapat menciptakan stabilitas keamanan sekaligus mendorong pertumbuhan ekonomi yang lebih inklusif.

Sejalan dengan hal tersebut, penguatan sektor kemaritiman menjadi pilar utama dalam mewujudkan Indonesia yang maju, mandiri, dan berdaulat. Seluruh potensi kemaritiman di Indonesia dapat dimanfaatkan untuk memperkuat posisinya dalam perekonomian global. Posisi ini juga dapat dimanfaatkan untuk mengurangi ketergantungan pada sektor lain yang kurang berkelanjutan. Kemaritiman bukan hanya warisan alam, tetapi juga modal strategis yang dapat mengantarkan Indonesia menjadi kekuatan ekonomi baru di kancan global. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk membahas secara lebih mendalam peran kemaritiman dalam memperkuat perekonomian Indonesia serta strategi yang dapat diterapkan untuk mengoptimalkan potensi maritim di masa depan.

METODE

Metode penelitian yang digunakan dalam mengkaji peran sektor kemaritiman dalam memperkuat perekonomian Indonesia adalah studi kepustakaan atau *library research*. Studi kepustakaan merupakan pendekatan penelitian yang berfokus pada pengumpulan serta analisis informasi dari berbagai sumber tertulis, seperti buku, jurnal, artikel, makalah, dan dokumen lainnya. Proses ini dilakukan secara sistematis dengan perencanaan yang matang, termasuk menentukan langkah-langkah serta metode yang tepat guna mempermudah pengumpulan dan analisis data (Sari & Asmendri, 2020; Sofiah et al., 2020).

Metode ini digunakan untuk mengumpulkan data historis, kebijakan pemerintah, statistik ekonomi, dan temuan akademis terkait sektor kelautan. Contoh sumber yang relevan meliputi laporan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), serta jurnal internasional seperti *Marine Policy*. Keunggulan utama metode ini adalah kemampuannya menggali informasi mendalam tanpa terbatas oleh waktu dan lokasi fisik, sehingga cocok untuk menganalisis fenomena kompleks seperti dinamika ekonomi maritim. Metode ini hemat biaya dan waktu karena tidak memerlukan survei lapangan atau pengumpulan data primer. Peneliti dapat mengakses data longitudinal, seperti tren kontribusi sektor kemaritiman terhadap PDB Indonesia selama satu dekade terakhir. Kepustakaan meminimalkan bias subjektivitas responden yang sering terjadi dalam wawancara atau kuesioner.

Tahapan studi kepustakaan menurut Mirshad (2014) dilakukan dengan empat tahapan. Tahap pertama yaitu mencatat segala apa yang ditemui tentang “masalah penelitian” pada setiap pembahasan penelitian yang diperoleh dalam literatur-literatur dan sumber-sumber, dan atau penemuan terbaru tentang masalah penelitian tersebut seperti ditunjukkan pada tabel 1. Tahap kedua adalah memadukan segala temuan, baik itu berupa teori atau pun temuan baru tersebut. Tahap ketiga adalah menganalisis seluruh temuan yang diperoleh dari berbagai bacaan. Analisis ini dilakukan dengan terlebih dahulu mengidentifikasi kekurangan dan kelebihan masing-masing sumber, kemudian mengkaji hubungan antarsumber untuk melihat kesenjangan, persamaan, atau keterkaitan ide dalam wacana yang dibahas. Dengan pendekatan ini, peneliti dapat mengevaluasi kontribusi setiap sumber secara kritis sekaligus membangun pemahaman komprehensif atas topik yang diteliti. Tahap keempat yaitu mengkritisi. Bentuk mengkritisi ini memberikan gagasan kritis dalam hasil penelitian terhadap wacana-wacana sebelumnya dengan menghadirkan temuan baru dalam mengkolaborasikan pemikiran-pemikiran yang berbeda terhadap “masalah penelitian”. *Library research* menjadi metode tepat karena memungkinkan peneliti mengintegrasikan data multidisiplin, mulai dari geografi, ekonomi, hingga kebijakan publik.

Tabel 1. Uraian Kegiatan Penelitian

No.	Studi Kepustakaan (Mirshad, 2014)	Uraian Kegiatan Penelitian	Waktu Pelaksanaan
1	Pencatatan Temuan Awal	Menelusuri dan mencatat semua informasi yang berkaitan dengan masalah penelitian, khususnya kontribusi sektor kemaritiman terhadap ekonomi nasional. Mencatat teori, kebijakan, statistik, dan isu terbaru dari buku, jurnal, dokumen pemerintah (KKP, Bappenas, BPS), serta jurnal internasional seperti <i>Marine Policy</i> .	11–25 Januari 2025
2	Pemaduan Temuan	Mengelompokkan dan mengintegrasikan seluruh temuan (teori dan data) menjadi beberapa tema/subtema sesuai kerangka berpikir. Menyusun bagan konsep atau matriks literatur yang menunjukkan keterkaitan antarsumber.	26 Januari – 28 Februari 2025
3	Analisis Kritis	Menganalisis kelebihan dan kekurangan dari setiap sumber. Menilai keterkaitan, kesenjangan, dan persamaan antar literatur. Membangun pemahaman yang utuh tentang dinamika ekonomi maritim berdasarkan referensi yang ada.	29 Februari 2025-6 Maret 2025
4	Kritik dan Sintesis	Menyusun gagasan kritis terhadap wacana yang telah ada. Menghadirkan temuan dan sintesis baru melalui penggabungan pemikiran lintas sumber dan disiplin ilmu (ekonomi, kebijakan publik, geografi maritim). Menulis hasil akhir penelitian.	7-8 Maret 2025

(Diolah oleh penulis, 2025)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, memiliki potensi besar dalam sektor kemaritiman yang dapat dimanfaatkan untuk memperkuat perekonomian nasional. Berikut peran kemaritiman dalam memperkuat perekonomian Indonesia:

1. Penguatan Sektor Perdagangan Internasional

Laut memiliki peran strategis sebagai jalur utama perdagangan global, dengan sekitar 90% barang yang diperdagangkan di dunia diangkut melalui laut. Keberadaan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) menjadi aspek penting dalam sistem transportasi maritim. ALKI dibagi menjadi tiga jalur utama, yaitu ALKI I, II, dan III, yang masing-masing memiliki beberapa cabang. Jalur ini diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2002, tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang mengatur ketentuan

mengenai pelayaran kapal asing serta penerbangan pesawat asing di atas perairan Indonesia (Fitriyanto, et al., 2022).

Pelabuhan utama yang berperan dalam perdagangan maritim Indonesia, salah satunya adalah Pelabuhan Tanjung Priok. Pelabuhan ini dikelola oleh PT Pelindo Regional 2 Tanjung Priok. Pada tahun 2022, pelabuhan ini mencatat berbagai pencapaian dalam operasionalnya, mencakup trafik kapal, volume barang, dan produktivitas layanan. General Manager PT Pelindo Regional 2 Tanjung Priok, M. Hadi Syafitri Noor, mengungkapkan bahwa jumlah kunjungan kapal atau ship call di Pelabuhan Tanjung Priok mencapai 11.993 unit kapal, yang terdiri dari 3.482 kapal internasional dan 8.511 kapal domestik (ISZ, 2023).

Arus peti kemas yang tercatat pada tahun 2022 mencapai 6.417.053 TEUs (*Twenty-Foot Equivalent Units*), dengan rincian 4.506.360 TEUs peti kemas internasional dan 1.910.693 TEUs peti kemas domestik. Sementara itu, volume barang non-peti kemas yang dilayani mencapai 14.612.729 ton, terdiri dari 7.115.728 ton barang non-peti kemas internasional dan 6.533.530 ton barang non-peti kemas domestik (ISZ, 2023).

Capaian tersebut menegaskan peran strategis Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pusat perdagangan nasional dan internasional, serta mencerminkan komitmen PT Pelindo Regional 2 dalam meningkatkan efisiensi layanan kepelabuhanan guna mendukung pertumbuhan ekonomi maritim Indonesia (ISZ, 2023).

2. Pemanfaatan Sumber Daya Alam Laut

Indonesia memiliki potensi sumber daya perikanan yang melimpah, dengan sekitar dua pertiga wilayahnya berupa perairan, mencakup 64 juta km². Kondisi ini menjadikan Indonesia sebagai produsen perikanan terbesar kedua di dunia setelah Tiongkok (Husen et al., 2024). Laut menjadi sumber utama perikanan, menyediakan hasil laut yang menjadi sumber protein bagi jutaan penduduk dunia.

Produksi perikanan tangkap di Indonesia yang mengalami peningkatan signifikan setiap tahunnya. Berdasarkan data dari Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) (2025), pada tahun 2020, produksi perikanan tangkap mencapai 6.989.090 ton. Tahun 2021 meningkat menjadi 7.224.504 ton. Tahun 2022 produksi meningkat menjadi 7.489.395 ton dan semakin meningkat pada tahun 2023 menjadi 7.845.603 ton.

Data dari Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2023 menunjukkan bahwa produksi perikanan tangkap di laut mencapai 6.492.258 ton pada tahun 2020 dan meningkat menjadi 6.767.572 ton pada tahun 2021, yang berasal dari 38 provinsi di Indonesia. Indonesia juga memiliki peran penting dalam produksi rumput laut global. Pada tahun 2019, produksi rumput laut Indonesia mencapai 9,66 juta ton, menjadikannya produsen rumput laut terbesar kedua di dunia setelah Tiongkok. Indonesia menyumbang 38% pasar rumput laut global (KKP, 2024). Rumput laut selain sebagai komoditas ekonomi. Rumput laut juga berpotensi berkontribusi dalam upaya mitigasi perubahan iklim, karena kemampuannya dalam menyerap karbon.

Dalam skala global, produksi alga juga menunjukkan peningkatan signifikan. Pada tahun 2020, total produksi alga mencapai 36 juta ton (berat basah), di mana 97% berasal dari budidaya perikanan. Produksi ini meningkat dari 12 juta ton pada tahun 2000 menjadi 21 juta ton pada tahun 2010. Namun, pada tahun 2020, pertumbuhan produksi hanya meningkat 2% dibandingkan tahun 2019. Negara-negara Asia, termasuk Tiongkok dan Indonesia, menjadi produsen utama, dengan kontribusi sebesar 97% dari total produksi global (FAO, 2022).

3. Potensi Sumber Daya Migas di Perairan Indonesia

Laut tidak hanya berfungsi sebagai sumber utama sektor perikanan, tetapi juga memiliki peran vital sebagai wilayah eksploitasi minyak dan gas bumi (migas) yang menjadi tulang punggung industri energi global. Posisi geografis Indonesia yang didominasi oleh wilayah perairan memberikan keunggulan strategis dalam pengembangan migas lepas pantai. Secara geologis, Indonesia terletak di atas pertemuan tiga lempeng tektonik utama—yaitu Lempeng Pasifik, Indo-Australia, dan Eurasia—yang menciptakan kondisi geotektonik kompleks dan mendukung terbentuknya cekungan-cekungan sedimen yang kaya akan kandungan hidrokarbon (Husen et al., 2024).

Kondisi inilah yang menjadikan laut Indonesia sebagai salah satu kawasan dengan potensi besar dalam eksplorasi dan produksi migas. Sekitar 70% dari total produksi migas nasional berasal dari

wilayah pesisir dan laut. Dari 60 cekungan migas yang teridentifikasi, 40 berada di wilayah lepas pantai, 14 di kawasan pesisir, dan hanya 6 yang terdapat di daratan. Potensi minyak bumi dari seluruh cekungan ini diperkirakan mencapai 11,3 miliar barel, sementara cadangan gas bumi mencapai sekitar 101,7 triliun kaki kubik.

Selain migas, wilayah pesisir dan laut Indonesia juga menyimpan kekayaan sumber daya tambang dan mineral lainnya, seperti emas, perak, timah, bijih besi, serta mineral berat. Lebih jauh lagi, kawasan ini berpotensi menjadi pusat energi alternatif masa depan, dengan ditemukannya sumber energi baru seperti gas hidrat dan gas bionik di wilayah lepas pantai barat Sumatera, selatan Jawa Barat, serta utara Selat Makassar. Kedua jenis energi ini bahkan diperkirakan memiliki potensi yang melampaui total cadangan migas konvensional Indonesia (Richardson, 2008 dalam Dahuri, 2010)

4. Pemberdayaan Pariwisata Maritim

Pariwisata bahari menyumbang USD 8,5 miliar terhadap PDB Indonesia pada 2022 (Kemenparekraf, 2023). Destinasi seperti Labuan Bajo dan Raja Ampat menarik 1,2 juta wisatawan mancanegara, dengan kontribusi devisa mencapai USD 1,1 miliar (BPS, 2023). Namun, kerusakan terumbu karang akibat aktivitas wisata mengancam 30% ekosistem laut Indonesia (LIPI, 2021). Program "Sail Indonesia" dan sertifikasi *Eco-Tourism* (misalnya di Wakatobi) menjadi upaya untuk menggabungkan pariwisata dengan konservasi (UNEP, 2022). Di sisi infrastruktur, pembangunan 10 Pelabuhan Pariwisata Internasional (seperti Benoa dan Bitung) diharapkan meningkatkan kunjungan wisatawan sebesar 25% pada 2024 (Kemenhub, 2023). Pariwisata berdampak terhadap peningkatan nilai ekonomi wilayah karena wisatawan mengeluarkan sejumlah uang untuk transportasi, akomodasi, kuliner dan lain-lain. Pengeluaran wisatawan tersebut memberi kesempatan terbukanya lapangan kerja sehingga dapat mengurangi pengangguran di wilayah tersebut (Husen, et al., 2024).

Indonesia memiliki berbagai taman nasional laut yang bertujuan untuk melindungi ekosistem laut dan keanekaragaman hayati. Contohnya termasuk Taman Nasional Bunaken di Sulawesi Utara dan Taman Nasional Wakatobi di Sulawesi Tenggara. Taman nasional laut di Indonesia berperan penting dalam pelestarian terumbu karang, yang sangat penting untuk ekosistem laut dan menjadi daya tarik utama bagi wisatawan yang peduli dengan lingkungan. Garis pantai Indonesia yang sangat panjang, membentang sepanjang ribuan kilometer di sepanjang kepulauan. Keberadaan pantai yang indah dan eksotis menciptakan potensi besar untuk pengembangan wisata pantai. Garis pantai yang luas juga memberikan peluang untuk berbagai kegiatan wisata dan olahraga air, seperti *surfing*, *snorkeling*, jet ski, dan aktivitas air lainnya, yang semuanya dapat menarik wisatawan yang mencari pengalaman berlibur yang beragam (Husen, et al., 2024).

5. Pembangunan Infrastruktur Kemaritiman

Pemerintah Indonesia secara progresif mendorong pembangunan infrastruktur kemaritiman yang merata antara wilayah barat dan timur sebagai upaya memperkuat konektivitas nasional. Pelabuhan-pelabuhan strategis di wilayah barat, seperti Tanjung Priok (90%), Tanjung Emas (95%), dan Tanjung Perak (87%), menunjukkan tingkat utilisasi yang tinggi. Sebaliknya, pelabuhan-pelabuhan di kawasan timur seperti Soekarno-Hatta Makassar (60%), Bitung, dan Ambon masih menunjukkan utilisasi yang relatif rendah, yakni berada di kisaran 50% atau bahkan lebih rendah (Pelindo, 2023). Ketimpangan ini menggambarkan secara nyata melalui arus barang yang tidak seimbang antara kedua wilayah. Pada tahun 2020, tujuh pelabuhan strategis di wilayah timur hanya mampu memuat 6,2 juta ton barang ketika kapal kembali dari barat, sedangkan sebelumnya kapal-kapal tersebut membongkar sebanyak 13,8 juta ton barang. Ketidakseimbangan ini menyebabkan kapal yang kembali ke wilayah timur seringkali dalam kondisi kosong atau hanya terisi sekitar 30%, sehingga turut berdampak pada meningkatnya biaya logistik dan disparitas harga barang kebutuhan pokok, seperti daging ayam yang mencapai Rp 28.000,- hingga Rp 48.000,- per kilogram (Pelindo, 2023).

PT Pelabuhan Indonesia (Persero) atau Pelindo melaksanakan transformasi tata kelola pelabuhan di kawasan timur Indonesia pasca-merger pada tahun 2021 sebagai respons terhadap permasalahan tersebut. Transformasi tersebut meliputi standarisasi operasional selama 24 jam penuh, digitalisasi sistem melalui aplikasi Phinisi, PTos, dan Tonus, serta ekspansi layanan ke pelabuhan-pelabuhan seperti Ternate, Merauke, Nunukan, dan Tarakan. Hasil dari upaya tersebut menunjukkan peningkatan

signifikan, antara lain pada produktivitas bongkar muat peti kemas di Pelabuhan Makassar dan Ambon yang meningkat dari 35 menjadi 50 boks per jam, serta pengurangan port stay kapal dari dua hari menjadi satu hari. Di Pelabuhan Makassar, durasi bongkar muat barang curah kering sebanyak 40.000 ton berhasil ditekan dari semula 12–13 hari menjadi hanya enam hari berkat penambahan *Harbour Mobile Crane* (HMC) dan optimalisasi alur lalu lintas di pelabuhan. Pada Semester I tahun 2023, Pelindo Regional 4 mencatat peningkatan signifikan pada beberapa indikator, yaitu kunjungan kapal (11%), trafik barang (57%), dan jumlah penumpang (24%) yang menunjukkan perbaikan efisiensi logistik secara menyeluruh (Pelindo, 2023).

Upaya tersebut sejalan dengan target pemerintah untuk menurunkan biaya logistik nasional menjadi 9% pada tahun 2045, dengan penekanan pada pemerataan industrialisasi di kawasan timur Indonesia. Dalam konteks yang sama, pembangunan Pelabuhan Patimban sebagai proyek strategis nasional juga diarahkan untuk memperkuat sistem logistik nasional. Pelabuhan ini dirancang sebagai pelabuhan internasional yang berkelanjutan, ramah lingkungan, cerdas, dan terintegrasi (*sustainable, green, smart, and integrated international port*), dengan kapasitas 7,5 juta TEUs per tahun serta terminal otomotif sebesar 600.000 CBU per tahun (Dephub, 2021). Dengan kedalaman alur mencapai 10 meter, pelabuhan ini mampu melayani kapal berbobot hingga 35.000 DWT. Integrasi infrastruktur pelabuhan dengan Bandara Kertajati, jalan tol, jaringan kereta api, serta kawasan industri Karawang–Subang semakin memperkuat fungsinya sebagai World Connecting Port. Sinergi dengan Pelabuhan Tanjung Priok yang mulai berjalan sejak Desember 2023 juga diharapkan dapat mengurangi kemacetan logistik di wilayah Jakarta serta menciptakan jutaan lapangan kerja dan peluang bagi pelaku UMKM (Dephub, 2021).

6. Keamanan Laut dan Stabilitas Ekonomi

Kemaritiman Indonesia dan keamanan laut menjadi faktor krusial dalam menjaga stabilitas perdagangan global dan keberlanjutan sumber daya alam. Wilayah perairan Indonesia yang luas memerlukan pengamanan maksimal untuk memastikan kelancaran jalur logistik internasional sekaligus mencegah eksploitasi ilegal. Untuk itu, pemerintah mengimplementasikan strategi keamanan maritim multidimensi, mulai dari penguatan kapasitas domestik hingga kolaborasi regional. Di tingkat nasional, upaya penegakan hukum diperkuat melalui patroli rutin Angkatan Laut dan Bakamla, serta modernisasi armada kapal patroli. Namun, mengingat ancaman seperti pembajakan, terorisme maritim, dan pencemaran lingkungan sering bersifat lintas batas, kerja sama regional menjadi landasan utama kebijakan keamanan Indonesia (Sebastian & Storey, 2020).

Indonesia aktif dalam inisiatif seperti *ASEAN Maritime Forum* dan *Malacca Strait Patrol* untuk mengamankan Selat Malaka—jalur perdagangan tersibuk di Asia. Selain itu, partisipasi dalam ReCAAP (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy*) memperkuat koordinasi regional dalam memerangi pembajakan kapal. Di kawasan Indo-Pasifik, forum IORA (*Indian Ocean Rim Association*) dan IONS (*Indian Ocean Naval Symposium*) menjadi wadah strategis untuk membangun sistem keamanan maritim terpadu, termasuk penanganan ancaman non-tradisional seperti terorisme laut dan polusi (Sukma, 2021).

Keberhasilan strategi ini bergantung pada kepemimpinan Indonesia dalam memediasi kepentingan negara-negara kawasan. Sebagai anggota berpengaruh di ASEAN dan IORA, Indonesia memiliki peran sentral dalam mengarahkan kebijakan keamanan maritim yang inklusif. Kepemimpinan yang efektif diperlukan untuk mengatasi tantangan koordinasi antarnegara dan memastikan inisiatif seperti patroli bersama atau pertukaran intelijen berjalan optimal (Bateman & Ho, 2020). Dengan memadukan kapabilitas domestik dan diplomasi aktif, Indonesia tidak hanya menjaga kedaulatan lautnya, tetapi juga berkontribusi pada stabilitas keamanan maritim di Asia Tenggara dan Samudera Hindia.

7. Pembangunan Ekonomi Berkelanjutan

Sektor kemaritiman menjadi tulang punggung pembangunan ekonomi berkelanjutan Indonesia, menggabungkan pemanfaatan sumber daya laut secara bertanggung jawab dengan inovasi energi terbarukan. Pengelolaan perikanan berkelanjutan dan pengembangan energi hijau berbasis laut, seperti tenaga gelombang atau arus, tidak hanya menjaga ekosistem maritim tetapi juga membuka peluang

pertumbuhan ekonomi jangka panjang. Visi ini sejalan dengan RPJPN 2025-2045 yang menargetkan Indonesia sebagai negara berpendapatan tinggi (GNI per kapita USD 30.300) dengan kontribusi PDB maritim meningkat dua kali lipat menjadi 15% pada 2045 (CMMAI-RI & BPS, 2023; Bappenas-RI, 2023).

Untuk mencapai target tersebut, Indonesia mengintegrasikan komitmen global dalam mengurangi emisi karbon melalui pemanfaatan energi laut, didukung peningkatan investasi riset dan teknologi maritim (Wibowo, 2024). Langkah ini menjadi pondasi menuju posisi strategis sebagai Poros Maritim Dunia, sebuah visi yang bertujuan memulihkan identitas maritim bangsa, memperkuat kedaulatan laut, dan mendorong pemerataan ekonomi melalui pemberdayaan potensi kelautan. Visi ini mencakup pembangunan holistik di bidang infrastruktur, politik, hukum, dan sosial-budaya, termasuk revitalisasi sektor ekonomi kelautan, rehabilitasi lingkungan pesisir, serta peningkatan kualitas SDM maritim (Asmar et al., 2023).

Pemerintah memperkuat strategi ini dengan kebijakan revitalisasi sektor kelautan, seperti penguatan konektivitas pelabuhan, penegakan hukum lingkungan laut, dan konservasi keanekaragaman hayati. Salah satu program kunci adalah transformasi Indonesia menjadi pusat perdagangan maritim internasional, yang diharapkan meningkatkan daya saing ekonomi melalui penguatan logistik, industri perkapalan, dan pariwisata bahari. Dengan sinergi antar-sektor, Poros Maritim Dunia tidak hanya menjadi simbol kebangkitan maritim Indonesia, tetapi juga katalisator pertumbuhan inklusif yang berkelanjutan.

Implikasi dari penelitian ini menunjukkan bahwa perwujudan visi *Poros Maritim Dunia* tidak hanya memerlukan komitmen kebijakan jangka panjang dan investasi pada sektor maritim, tetapi juga menuntut sinergi antara pemerintah, sektor swasta, akademisi, dan masyarakat pesisir. Penelitian ini menekankan pentingnya pembangunan kapasitas sumber daya manusia maritim yang adaptif terhadap transformasi teknologi dan tantangan global, serta perlunya penguatan tata kelola laut yang transparan dan partisipatif. Selain itu, integrasi pendekatan berkelanjutan dalam pembangunan ekonomi biru juga membawa konsekuensi pada penyusunan regulasi yang mampu menyeimbangkan antara eksploitasi dan konservasi sumber daya laut. Secara strategis, penelitian ini juga memberikan kontribusi terhadap pengembangan model kebijakan maritim yang berbasis data dan bukti ilmiah, guna memperkuat posisi Indonesia dalam percaturan geopolitik dan geoekonomi maritim global di masa mendatang.

Untuk penelitian ini penulis ingin menyampaikan beberapa saran dalam memperkuat perekonomian Indonesia di sektor maritim. Adapun saran-saran sebagai berikut:

1. Pemerintah perlu terus memperkuat kebijakan kemaritiman yang terintegrasi lintas sektor, mencakup perdagangan, perikanan, energi, pariwisata, dan keamanan laut. Koordinasi antarlembaga dan konsistensi implementasi kebijakan menjadi kunci dalam optimalisasi potensi laut Indonesia sebagai pilar ekonomi nasional.
2. Diperlukan percepatan pemerataan pembangunan infrastruktur pelabuhan di wilayah timur Indonesia guna mengatasi ketimpangan logistik. Standardisasi layanan pelabuhan, pemanfaatan teknologi digital, dan peningkatan efisiensi bongkar muat diharapkan mampu menurunkan biaya logistik serta mendorong pertumbuhan ekonomi regional.
3. Pemerintah dan swasta perlu memperkuat pengelolaan sumber daya laut secara berkelanjutan, khususnya dalam sektor perikanan dan budidaya laut, dengan memperhatikan konservasi ekosistem laut. Investasi pada riset dan inovasi teknologi ramah lingkungan, seperti energi terbarukan berbasis laut, harus ditingkatkan sebagai bagian dari upaya mitigasi perubahan iklim.
4. Penting untuk meningkatkan kapasitas sumber daya manusia di sektor kemaritiman melalui pendidikan, pelatihan, dan sertifikasi profesi. Hal ini bertujuan untuk menciptakan tenaga kerja yang profesional dan mampu bersaing di pasar global dalam menghadapi era Revolusi Industri 4.0.
5. Indonesia perlu terus memperluas dan memperdalam kerja sama keamanan laut, baik secara bilateral maupun multilateral. Keikutsertaan aktif dalam forum regional seperti *ASEAN Maritime Forum*, *ReCAAP*, dan *IORA* perlu dibarengi dengan penguatan armada pengawasan laut serta sistem pertukaran data dan intelijen maritim.

KESIMPULAN

Kemaritiman Indonesia memainkan peran penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi, perdagangan internasional, dan pembangunan berkelanjutan. Pelabuhan Tanjung Priok menjadi tulang punggung perdagangan maritim dengan capaian signifikan dalam trafik kapal dan volume barang. Potensi sumber daya alam laut, seperti perikanan tangkap yang terus meningkat (7,8 juta ton pada 2023) dan kontribusi 97% produksi alga global, menegaskan posisi Indonesia sebagai produsen utama di sektor kelautan. Pariwisata bahari menyumbang USD 8,5 miliar bagi PDB (2022), dengan destinasi seperti Raja Ampat dan Labuan Bajo menarik wisatawan mancanegara sekaligus mendukung konservasi ekosistem melalui taman nasional laut. Pembangunan infrastruktur maritim, seperti standardisasi pelabuhan timur pasca-merger Pelindo dan proyek strategis Pelabuhan Patimban, berhasil meningkatkan efisiensi logistik dan mengurangi kesenjangan antara wilayah barat dan timur. Keamanan laut yang melibatkan patroli domestik dan kolaborasi regional menjadi kunci menjaga stabilitas jalur perdagangan global. Sementara itu, visi pembangunan berkelanjutan melalui pengelolaan perikanan bertanggung jawab dan energi terbarukan berbasis laut sejalan dengan target RPJPN 2025-2045, yang mencanangkan peningkatan kontribusi PDB maritim menjadi 15% serta transformasi Indonesia menjadi negara berpendapatan tinggi. Integrasi penguatan infrastruktur, pemanfaatan sumber daya yang berkelanjutan, dan inovasi kebijakan, sektor kemaritiman Indonesia tidak hanya menjadi penggerak ekonomi nasional tetapi juga pondasi untuk mencapai keseimbangan antara pertumbuhan ekonomi, pemerataan wilayah, dan kelestarian lingkungan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul, A., & Mokodompit, E. A. (2024). Mengelola Wisata Bahari di Kota Kendari melalui Prinsip Sustainability dan Blue Economy. *Almufi Jurnal Sosial dan Humaniora*, 1(3), 284-295.
- Asmar, Y., Apriyanto, I. N. P., Prakoso, L. Y., Taufik, R. M., Ansori, A., Parwata, I. N., ... & Purwantoro, S. A. (2023). Kebijakan Poros Maritim Dunia dihadapkan dengan Undang–Undang No. 32 Tahun 2014 dalam Rangka Mewujudkan Ketahanan Nasional. *Journal of Innovation Research and Knowledge*, 2(8), 3305-3318.
- Badan Pusat Statistik. (2023). *Produksi perikanan tangkap di laut menurut komoditas utama (Ton), 2020-2021*. Badan Pusat Statistik. <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/2/MTUxNSMy/produksi-perikanan-tangkap-di-laut-menurut-komoditas-utama.html>. Diakses 5 Maret 2025.
- Bappenas-RI (2023). *Indonesia emas 2045 - rancangan akhir RPJPN 2025-2045* (Jakarta, Indonesia: Bappenas-RI, Sekretariat RPJPN 2025-2045). [https:// Indonesia2045.go.id/](https://Indonesia2045.go.id/) . Diakses 5 Maret 2025.
- Bateman, S., & Ho, J. (2020). The evolving nature of piracy and armed robbery at sea: Responses in Southeast Asia. *Ocean Development & International Law*, 51(4), 318-336. <https://doi.org/10.1080/00908320.2020.1814032>.
- CMMAI-RI & Badan Pusat Statistik [BPS]. (2023). *Laporan hasil perhitungan produk domestik bruto maritim Indonesia 2017-2021*. Jakarta, Indonesia: Coordinating Ministry for Maritime Affairs and Investment.
- Dephub. (2021). *Gelar Public Expose, Pemerintah Sampaikan Keunggulan Pelabuhan Patimban Kepada Pelaku Usaha*. <https://dephub.go.id/post/read/gelar-public-expose,-pemerintah-sampaikan-keunggulan-pelabuhan-patimban-kepada-pelaku-usaha>. Diakses 5 Maret 2025.
- Fadli, M., Susilo, E., Puspitawati, D., Ridjal, A. M., Maharani, D. P., & Liemanto, A. (2022). Sustainable Tourism as a Development Strategy in Indonesia. *Journal of Indonesian Tourism & Development Studies*, 10(1).

- FAO. 2022. The State of World Fisheries and Aquaculture 2022. *Towards Blue Transformation*. Rome, FAO. <https://doi.org/10.4060/cc0461en>
- Fitriyanto, A., Darmawan, W. B., & Djuyandi, Y. (2022). *Kerjasama Pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia II: (Studi Kasus Sinergi Bakamla, Tni Dan Polairud)*. Paradigma Polistaat: Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, 5(1), 1-15.
- Husen, O. O., Abdullah, N., Farastuti, E. R., Rumondang, A., J, M. A. H., Gaffar, S., Rombe, K. H., Rosalina, D., Lesmana, D., Wahyudin, Y., Nisari, T., Rachman, R. M., Kartini, N., & Irawan, H. (2024). *Potensi dan Pengelolaan Sumber Daya Kelautan Indonesia*. Ternate: PT Kamiya Jaya Aquatic.
- ISZ. (2023). *Arus Petikemas Tanjung Priok Pada 2022 Mencapai 6,4 Juta TEUs*. <https://indoshippinggazette.com/2023/arus-petikemas-tanjung-priok-pada-2022-mencapai-64-juta-teus/>. Diakses 5 Maret 2025.
- KKP. (2024). *Kementrian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia*. <https://portaldata.kkp.go.id/#panel-footer-kpda>. Diakses 5 Maret 2025.
- KKP. (2025). *Data Statistik Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia*. https://portaldata.kkp.go.id/portals/data-statistik/pdb_perikanan/summary. Diakses 5 Maret 2025.
- KKP. (2025). *Produksi perikanan tangkap berdasarkan tahun (ton)*. Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia. <https://portaldata.kkp.go.id/portals/data-statistik/prod-ikan/summary>. Diakses 5 Maret 2025.
- Listiyono, Y., Prakoso, L. Y., & Sianturi, D. (2022). Strategi Pertahanan Laut dalam Pengamanan Alur Laut Kepulauan Indonesia untuk Mewujudkan Keamanan Maritim dan Mempertahankan Kedaulatan Indonesia. *Jurnal Education and Development*, 10(2), 319-324.
- Marbun, R., & Syafiq, M. I. (2024). Peran Teknologi GIS dalam Perencanaan Tata Ruang Laut untuk Pengelolaan Perikanan Tangkap. *Jurnal Maritim*, 6(1), 1-11.
- Mirshad, Z. (2014). *Persamaan Model Pemikiran Al-Ghaza dan Abraham Maslow tentang Model Motivasi Konsumsi*. Surabaya: Tesis. UIN Suan Ampel Surabaya.
- Pelindo. (2023). *Pelindo Ikut Mendorong Penurunan Biaya Logistik di Indonesia Timur: Dua tahun sejak merger, Pelindo ikut serta menurunkan biaya logistik dengan mentransformasi sejumlah pelabuhan dan terminal, termasuk di Indonesia Timur*. <https://www.pelindo.co.id/media/513/pelindo-ikut-mendorong-penurunan-biaya-logistik-di-indonesia-timur-dua-tahun-sejak-merger-pelindo-ikut-serta-menurunkan-biaya-logistik-dengan-mentransformasi-sejumlah-pelabuhan-dan-terminal-termasuk-di-indonesia-timur>. Diakses 5 Maret 2025.
- Peraturan Menteri Pertahanan Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2012 tentang Kebijakan Penyelarasan Minimum *Essential Force* Komponen Utama.
- Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan
- Rochwulaningsih, Y., Sulistiyono, S. T., Masruroh, N. N., & Maulany, N. N. (2019). *Marine Policy Basis of Indonesia as A Maritime State: The Importance of Integrated Economy*. *Marine Policy*, 108, 103602.
- Sari, M., & Asmendri, A. (2020). Penelitian kepustakaan (*library research*) dalam penelitian pendidikan IPA. *Natural Science: Jurnal penelitian bidang IPA dan pendidikan IPA*, 6(1), 41-53.
- Sebastian, L., & Storey, I. (2020). Maritime security cooperation in the ASEAN region: Current state and future directions. *Contemporary Southeast Asia*, 42(1), 59- 84. <https://doi.org/10.1355/cs42-1c>.

-
- Sibali, A., & Jainuddin, J. (2024). *Maritime Infrastructure Development and its Impact on National Economic Growth*. *Economics and Digital Business Review*, 5(2), 911-920.
- Sofiah, R., Suhartono, S., & Hidayah, R. (2020). Analisis Karakteristik Sains Teknologi Masyarakat (STM) sebagai Model Pembelajaran: Sebuah Studi Literatur. *Pedagogi: Jurnal Penelitian Pendidikan*, 7(1).
- Sukma, R. (2021). Indonesia and the Indo-Pacific: *Balancing between continental and maritime strategies*. *International Affairs*, 97(3), 765-784. <https://doi.org/10.1093/ia/iaa005>.
- Tuhumury, S. M., Walangara Nau, N. U., & Simanjuntak, T. R. (2024). Penerapan Kepentingan Luar Negeri Indonesia Melalui Mekanisme ASEAN *Outlook on The Indo-Pacific* dengan Filipina. *Jurnal Ilmu Hukum, Humaniora dan Politik (JIHHP)*, 5(2).
- Wardhani, I. A. M. S. (2022). Connecting Nations: A Comprehensive Analysis of Infrastructure's Role In Driving Economic Growth Across Asean Countries. *Contemporary journal of allied Research in Mathematics and Statistics*, 10(1), 1-13.
- Wibowo, K. (2024). Kontribusi Pembangkit Listrik Energi Terbarukan dalam Mengurangi Emisi Karbon. *Innovative: Journal of Social Science Research*, 4(6), 5140-5153.
- Yudhistira, M. H., & Sofiyandi, Y. (2018). *Seaport status, port access, and regional economic development in Indonesia*. *Maritime Economics & Logistics*, 20, 549-568.