

## Indonesia's Maritime Business Strategy in Society 5.0 Era

### Rancangan Strategi Kebijakan Bisnis Maritim Indonesia dalam Era Society 5.0

**Nur Ilman Habil<sup>1</sup>**

<sup>1</sup> Program Studi Magister Teknik Transportasi Laut, Fakultas Teknologi Kelautan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Indonesia

**Tatak Setiadi<sup>2\*</sup>**

<sup>2</sup> Program Studi Ilmu Komunikasi, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum  
Universitas Negeri Surabaya, Indonesia

\*Penulis Korespondensi: [tataksetiadi@unesa.ac.id](mailto:tataksetiadi@unesa.ac.id)

#### Abstract

*The maritime axis discourse became popular and attracted many parties, including the media which actively reporting on the development of the maritime axis discourse. The maritime axis was born from the idea of President Joko Widodo who wanted to reactivate Indonesia's position as the world's maritime axis by considering the concept of Society 5.0 and offering a safe Indonesian sea for the marine industry. The Indonesian government will also be responsible for the security of related industrial sea transportation activities. This study is intended to (1) determine the opportunities and threats of the Indonesian maritime sector in the domestic and international scope, and (2) formulate a maritime policy strategy within the maritime business framework. This research uses SWOT analysis. The findings show that opportunities come from natural resources and the environment in Indonesia's marine areas. Threats to the maritime sector certainly come from internal factors such as uneven development gaps and external factors such as border issues and weak law enforcement, defense and security control in border areas. Therefore, the projected maritime business policy is directed at development with a maritime perspective, connecting and strengthening the maritime and logistics economy, economic development through a welfare and security approach, controlling national authorities and national maritime regulations, and reorienting maritime business development. through more progressive capital.*

**Keywords:** Policy Strategy, Maritime Development, Maritime Business Improvement

#### Abstrak

Wacana poros maritim menjadi populer dan menarik banyak pihak termasuk media yang aktif memberitakan perkembangan wacana poros maritim. Poros maritim lahir dari gagasan Presiden Joko Widodo yang ingin mengaktifkan kembali posisi Indonesia sebagai poros maritim dunia dengan mempertimbangkan konsep Society 5.0 dan menawarkan laut Indonesia yang aman bagi industri kelautan. Pemerintah Indonesia juga akan bertanggung jawab atas keamanan kegiatan transportasi laut industri terkait. Kajian ini dimaksudkan untuk (1) mengetahui peluang dan ancaman sektor maritim Indonesia dalam lingkup domestik dan internasional, dan (2) menyusun strategi kebijakan maritim dalam kerangka bisnis maritim. Penelitian ini menggunakan analisis SWOT. Hasil temuan menunjukkan bahwa peluang berasal dari sumber daya alam dan lingkungan wilayah laut Indonesia. Ancaman terhadap sektor maritim tentunya berasal dari faktor internal seperti kesenjangan pembangunan yang tidak merata dan faktor eksternal seperti permasalahan perbatasan serta lemahnya penegakan hukum, pertahanan, dan kontrol keamanan di kawasan perbatasan. Oleh karena itu, proyeksi kebijakan bisnis kemaritiman diarahkan pada pembangunan berwawasan maritim, penyambungan dan penguatan ekonomi logistik dan

kelautan, pembangunan ekonomi melalui pendekatan kesejahteraan dan keamanan, pengendalian otoritas nasional dan regulasi maritim nasional, serta reorientasi pengembangan bisnis maritim. melalui modal yang lebih progresif.

**Kata kunci:** Strategi Kebijakan, Pembangunan Maritim, Bisnis Maritim

## Pendahuluan

Optimisme membangun sektor maritim Indonesia melalui Poros Maritim Dunia menjadi titik awal dalam menyongsong era Society 5.0. Dipopulerkan pertama kali di Jepang, konsep Society 5.0 membawa harapan besar berupa pertumbuhan ekonomi dan pengentasan isu keberlanjutan untuk membangun masyarakat yang peduli terhadap keamanan dan kenyamanan melalui keunggulan teknologi siber (Rojas, et al., 2021). Untuk itu, perlu ditekankan kembali bahwa untuk mencapai tujuan tersebut diperlukan sumber daya yang memadai seperti literasi teknologi, ketersediaan akses jaringan internet, teknologi otomatisasi dan robotika, hingga pemanfaatan big data (Potocan, Mulej, & Nedelko, 2021; Rifai, Setiadi, Renaldo, & Andreani, 2020). Mengingat potensi dan kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan jumlah pulau lebih dari 17.504 pulau, tentunya akan menjadi tantangan tersendiri dalam menyusun formulasi kebijakan khususnya di bidang kemaritiman. Apalagi Indonesia memiliki garis pantai sepanjang 95.181 km dan memiliki letak yang sangat strategis di antara dua benua yaitu Asia dan Australia serta dua samudra yaitu Hindia dan Pasifik. Selain itu, luas daratan Indonesia mencapai sekitar 2.012.402 km<sup>2</sup> dan luas laut mencapai sekitar 5,8 juta km<sup>2</sup> (75,7%), yang terdiri dari 2.012.392 km<sup>2</sup> Perairan Darat, 0,3 juta km<sup>2</sup> Laut Teritorial, dan 2,7 juta km<sup>2</sup> Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).

Dengan karakteristik laut yang luas dan garis pantai yang panjang, sektor maritim dan kelautan tentunya menjadi kajian yang sangat strategis bagi Indonesia, terutama jika dilihat dari aspek ekonomi, lingkungan, sosial, hukum, dan keamanan. Namun fakta yang ditemukan adalah bahwa sektor ini belum mendapat perhatian yang serius dibandingkan dengan pembangunan sektor pertanian. Masa pemerintahan saat ini yang mengusung visi “Terwujudnya Indonesia yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong” menawarkan harapan baru dan mengembalikan semangat bangsa dalam pembangunan maritim. Visi tersebut disambut dengan misi mewujudkan keamanan nasional dan kedaulatan wilayah, kemandirian ekonomi dengan sumber daya maritim, mewujudkan masyarakat maju, lestari dan demokratis berlandaskan hukum, mewujudkan politik luar negeri bebas aktif dan memperkuat jati diri sebagai bangsa maritim, mewujudkan kualitas hidup manusia Indonesia yang tinggi, maju dan sejahtera, mewujudkan bangsa yang berdaya saing, mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat dan berlandaskan kepentingan nasional, serta mewujudkan masyarakat yang berkepribadian dan berbudaya.

Terlihat jelas bahwa tiga dari tujuh misi tersebut sangat erat kaitannya dengan sektor maritim dan posisi Indonesia sebagai negara kepulauan. Maka, dalam Kabinet Kerja disusun kementerian yang membidangi sektor tersebut, yakni Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi yang akan bekerja dengan prioritas pembangunan sektor maritim. Menengok kembali alur sejarah maritim Indonesia, konsep maritim Indonesia tidak lepas dari masa penjajahan Belanda (Mulya, 2013). Saat itu, pertemuan kedua negara praktis mengarah pada pertemuan dua sistem politik. Namun, Belanda sangat kental dengan sistem politik dominasi dan eksploitasi. Di sisi lain, Belanda juga memberikan peninggalan berharga yang masih dilestarikan hingga saat ini. Oleh karena itu, secara tidak langsung, budaya Belanda dan sejumlah gagasan yang dijadikan panutan bagi kelompok masyarakat tertentu untuk berperilaku guna mencapai tujuan tertentu, atau mengikuti suatu ideologi, juga mendarah daging dan menjadi pandangan hidup masyarakat di Indonesia. Ketika ideologi maritim yang

dibawa dan disebarluaskan oleh Belanda tertanam di masyarakat, ideologi ini menjadi dasar kehidupan masyarakat Indonesia saat itu.

Keberhasilan Belanda dalam mempengaruhi masyarakat selain atas dasar kekuasaan, Belanda juga mampu mengkomunikasikan kebudayaan dengan baik. Belanda menganut prinsip dan ideologi maritim berdasarkan kondisi geografis yang mayoritas berupa perairan, sungai, danau, dan kanal, yang menjadikan transportasi air penting bagi masyarakat. Dan hal ini diterima oleh masyarakat Indonesia sebagai tindakan adaptif, bahwa manusia harus menyesuaikan diri dengan lingkungannya agar dapat bertahan dan mempertahankan eksistensinya. Dengan demikian, ideologi maritim ini diterjemahkan sebagai gagasan yang memanfaatkan media maritim untuk mencapai tujuan tertentu, apapun tujuannya. Kemudian, pemahaman ini akan mempengaruhi kebijakan yang diambil oleh pemerintah. Ideologi maritim Belanda dimulai dengan surat yang ditulis oleh Jan Huygen van Linschoten, navigator Belanda pertama yang berlayar dengan kapal Portugis pada abad ke-16. Ia menuliskan pengalamannya selama melaut, melalui Itinerario, kepada orang tuanya yang berisi:

*“Siang dan malam aku tidak memikirkan hal lain selain berkelana di tanah asing... tidak ada waktu yang lebih sia-sia bagi seorang pemuda selain (hanya) nongkrong di dapur ibunya seperti si dungu yang tidak mau tau apa yang dapat dilihat di dunia.”*

Merujuk pada surat ini, cita-citanya adalah mengembangkan berbagai konsep arah peta perdagangan ke timur Belanda, yaitu Pelabuhan Baltik dan barat ke Portugal. Hebatnya, ambisi ini juga terjadi di negara-negara Eropa Barat lainnya seperti Spanyol, Inggris, Prancis, Portugal, dan Skotlandia. Setelah Spanyol runtuh, Belanda bebas melakukan pelayaran dagangnya untuk menjadikannya mitra dagang yang diakui. Akibatnya, satu-satunya pesaing Belanda di Asia Tenggara adalah Inggris. Atas dasar persaingan tersebut, Belanda kemudian mengubah kebijakannya dengan menambah pelayaran dan menambah tonase (kapasitas muat) kapal..



Gambar 1. Peta Alur Pelayaran di Indonesia pada 1950.

Pada tahun 1650, Belanda bisa dikatakan telah menjadi armada angkatan laut terbesar di dunia. Hal ini didukung oleh kegiatan utama Belanda yang mendukung keuangannya, yaitu pengapalan (shipping), galangan kapal, dan penangkapan ikan. Atas dasar itu Belanda kemudian membentuk koloni Hindia Belanda. Usaha patungan ini adalah satu-satunya yang diizinkan berdagang selama era politik tertutup Tokugawa, Jepang. Praktisnya, untuk mendirikan koloni dibutuhkan modal yang lebih besar. Kemudian daerah-daerah jajahanlah yang akan dijadikan

sumber keuangan selanjutnya, agar Belanda benar-benar melindungi daerah jajahannya. Cara yang dilakukan Belanda untuk melindungi wilayah jajahannya adalah dengan memonopoli perdagangan dan pelayaran. Hal ini dilakukan untuk meminimalisir persaingan dagang. Pada masa transisi dari kemitraan perdagangan VOC (Vereenigde Oost-Indische Compagnie) ke kolonialisme, kontrol bergeser ke konsentrasi, dari fokus perdagangan maritim (kerajaan perdagangan maritim) ke pergeseran ke kegiatan produksi dan orientasi teritorial untuk mencapai kekuatan teritorial. Kondisi konsentrasi pada saat itu terbagi menjadi dua, Jawa dan Madura. Sementara pulau-pulau lain menjadi Pulau Terluar. Hal inilah yang menyebabkan kecemburuan dan pengabaian terhadap pulau-pulau tersebut.

Merasa dikucilkan dan untuk menjaga iklim perdagangan, mereka membuat jaringan perdagangan baru, Luar Pulau-Singapura-Eropa tanpa melalui Batavia. Alhasil, pelabuhan Batavia menjadi sepi karena kapal-kapal dagang lebih memilih jaringan perdagangan Singapura. Kemudian, Inggris pun memanfaatkan kondisi ini untuk semakin memperkuat kebebasan perdagangan di Singapura. Di pulau-pulau lain di luar pulau terluar, eksklusivitas membawa konsekuensi bagi orang-orang untuk bermigrasi. Seperti yang terjadi dalam budaya masyarakat Bugis Makassar, sekitar abad ke-17 ada sebuah pepatah yang tertulis di atas perahu khas Makassar yaitu Kapal Pinisi, yang didalamnya terkandung semangat perantauan untuk meninggalkan pengalaman pahit dan semangat juang, yaitu:

*“Kualleangi Tallanga Natowalia”. Dalam terjemahan Bahasa Indonesia berarti “Sekali layar terkembang pantang biduk surut ke pantai” atau dapat pula diartikan “Lebih kupilih tenggelam (di lautan) daripada harus kembali lagi (ke pantai)”.*

Tidak ingin kalah bersaing, pemerintah kolonial kemudian mengubah kebijakan di bidang maritim, khususnya bidang perkapalan karena menganggap Singapura akan menjadi ancaman serius. Pemerintah kemudian melonggarkan monopolinya dan meliberalisasi Batavia dengan harapan dapat menarik kembali kapal-kapal Singapura. Untuk memperkuat strategi ini, pemerintah melakukan internasionalisasi pelabuhan-pelabuhan di luar Jawa, kecuali di Maluku, yang berada di bawah kendali Batavia. Akibatnya, pengiriman domestik terjadi. Namun sayang, kebijakan liberal ini belum membuahkan hasil maksimal seperti yang diharapkan.

Disebutkan dalam *The Java Sea Network*, salah satu penyebab kegagalan strategi ini adalah pemerintah terkesan setengah hati dalam mengambil kebijakan. Misalnya regulasi pelabuhan Semarang dan pelabuhan Surabaya menjadi pelabuhan khusus kargo ekspor. Kemudian, perbedaan tarif karena dikelola secara lokal dan perbedaan berdasarkan bendera, asal, tujuan dan jenis kargo. Karena itu, Batavia masih belum bisa mengimbangi Singapura. Di sisi lain, dari segi sumber daya manusia, penguasa saat itu tidak lagi memperhatikan sektor perdagangan melalui pelayaran, sehingga perlahan menyebabkan masyarakat kehilangan identitas baharinya.

Padahal, laut, pesisir, dan sungai merupakan saluran pemersatu yang menjadi kekuatan bangsa Indonesia. Di ketiga kawasan inilah pelabuhan-pelabuhan besar dibangun dan diramaikan oleh aktivitas para pedagang dari berbagai pulau dan dari berbagai negara di dunia. Kegiatan ini mendorong perekonomian dan pembangunan masyarakat dan daerah. Jadi, potensi ini harus menjadi andalan masyarakat. Namun, potensi tersebut belum dimanfaatkan secara optimal. Hal ini terlihat dari tingginya angka kemiskinan masyarakat nelayan dan masyarakat pesisir terkait yang masih tergolong masyarakat termiskin. Apalagi, adanya aktivitas ilegal sumber daya laut semakin menurunkan tingkat kesejahteraan nelayan, khususnya nelayan kecil dan nelayan tradisional seperti aktivitas illegal fishing oleh nelayan asing, pencemaran laut dan kerusakan mangrove, hingga rusaknya terumbu karang.

Selain masalah ekonomi dan lingkungan, di bidang kelautan dan kelautan juga terdapat masalah keamanan dan politik. Berada di persimpangan dua benua dan dua samudra, Indonesia berisiko rentan dalam hal keamanan maritim, baik secara lokal, nasional maupun internasional. Perompakan masih terjadi di perairan Indonesia, baik yang dilakukan oleh warga negara maupun asing, baik yang ditujukan kepada kapal penangkap ikan Indonesia maupun kapal asing. Masalah lainnya adalah kondisi pulau terluar yang kurang mendapat perhatian dan berpotensi menimbulkan masalah politik seperti saling klaim kepemilikan pulau di kawasan perbatasan oleh beberapa negara, rendahnya sumber daya manusia yang terlibat, lemahnya penegakan hukum, dan keterbatasan maritim. dan infrastruktur maritim.

Ada beberapa isu utama dalam konteks posisi Indonesia sebagai negara kepulauan. Terlebih dalam menghadapi era Society 5.0, pemerintah Indonesia perlu mempertimbangkan dan memprioritaskan adaptasi teknologi untuk pendanaan yang jelas dan payung hukum untuk membangun sinergi antara SDM dan mesin cerdas (Achmadi & Nugroho, 2022; Adel, 2022). Dengan demikian pemetaan permasalahan tersebut antara lain bangsa Indonesia belum memiliki kebijakan nasional tentang pembangunan negara kepulauan terpadu, rendahnya pemahaman dan kesadaran akan arti dan makna Indonesia sebagai negara kepulauan ditinjau dari segi geografi, politik, ekonomi, sosial dan budaya, lemahnya pertahanan dan ketahanan negara dalam dimensi maritim, serta lemahnya penegakan hukum terhadap pelanggaran hukum. Oleh karena itu, untuk mengatasi berbagai permasalahan tersebut diperlukan perubahan dan perbaikan melalui analisis kebijakan sektor kelautan dan kelautan dalam upaya membangun sektor kelautan dan kelautan yang komprehensif dan berkelanjutan.

## Metode

Dalam artikel ini, penulis berupaya memberikan analisis dan rekomendasi penyelesaian masalah di bidang kemaritiman dan kelautan. Penelitian dilaksanakan menggunakan data sekunder. Data diperoleh dari beberapa instansi terkait seperti Badan Perencanaan Pembangunan Nasional/Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, Badan Pusat Statistik, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, dan Kementerian Perhubungan. Data yang digunakan berupa literatur kebijakan sektoral, nasional dan daerah, Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN), Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN), Rencana Tata Ruang Nasional (RTRWN) terbaru dan literatur terkait lainnya. . Selanjutnya peneliti juga menggunakan data sekunder berupa literature review, studi dokumen, dan studi literatur di situs internet.

Penelitian ini menggunakan analisis deskriptif kualitatif. Pengumpulan data diawali dengan studi literatur untuk mendapatkan data teori dan konsep yang ditulis dalam artikel ilmiah. Data tersebut kemudian digunakan untuk memahami fenomena terkait implementasi kebijakan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Fenomena ini dapat berupa perilaku, persepsi, dan motivasi. Dalam analisisnya, peneliti juga menggunakan analisis SWOT untuk mendeskripsikan kondisi dan mengevaluasi suatu masalah strategis berdasarkan faktor internal dan faktor eksternal berupa Kekuatan, Kelemahan, Peluang, dan Ancaman (Rangkuti, 2004). Dengan menggunakan kerangka kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman, analisis ini dapat memprediksi cara terbaik untuk menentukan strategi.

## Hasil dan Diskusi

Potensi maritim Indonesia diharapkan menjadi tulang punggung pembangunan nasional. Diantaranya dengan memanfaatkan ekosistem laut dan sumber daya yang tersedia dengan menerapkan konsep keberlanjutan (*on a sustainable basis*). Cita-cita tersebut tertuang dalam

enam tujuan pemerintah yaitu terwujudnya transportasi laut yang murah, mudah, sederhana dan kompetitif, peningkatan konektivitas transportasi laut, penyediaan infrastruktur pelabuhan yang kompetitif, peningkatan kepatuhan terhadap peraturan keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan maritim, peningkatan efektivitas hukum. penegakan di laut, peningkatan integrasi dalam manajemen organisasi. Hasil analisis internal ditemukan nilai kekuatan dan kelemahan, sedangkan analisis eksternal ditemukan nilai peluang dan ancaman.

### 1. Kondisi Eksisting Ekonomi Kelautan

Wilayah laut Indonesia, termasuk ZEEI (5,8 juta km<sup>2</sup>), mencakup 75 persen dari total wilayah. Ini termasuk 17.504 pulau (13.466 di antaranya telah diberi nama dan terdaftar di Perserikatan Bangsa-Bangsa) dan garis pantai sepanjang 95.181 km (terpanjang kedua setelah Kanada). Namun dalam penelitian lain disebutkan bahwa pembangunan di bidang kemaritiman masih jauh dari potensi kelautan yang ada (Dahuri, 2014). Keterlambatan tersebut terlihat pada (a) potensi perikanan yang belum termanfaatkan secara optimal dari batas tangkapan yang diperbolehkan sebesar 7,94 juta ton/tahun dan masih adanya kapal asing ilegal yang masuk ke perairan Indonesia, (b) potensi sumber daya pertambangan di laut namun belum memiliki landasan regulasi yang memadai dalam pemanfaatannya, (c) potensi keanekaragaman hayati untuk wisata bahari belum optimal, (d) potensi laut sebagai sarana penghubung belum dimanfaatkan secara optimal, (e) masyarakat pesisir dan pulau-pulau kecil belum dapat mengakses pelayanan dasar, kebutuhan dasar, dan peluang ekonomi (Kusumastanto, 2013).

Dalam sepuluh tahun terakhir, tingkat pertumbuhan ekonomi sektor maritim telah diamati namun masih berada di bawah tingkat pertumbuhan ekonomi nasional, yaitu antara 4,63% - 6,49%. Dengan PDB lebih dari Rp 8.241 triliun, Indonesia memiliki peran penting dalam perekonomian dunia, namun peran sektor maritim hanya sekitar 22,42% (Kusumastanto, 2013). Pertumbuhan ini tidak sebanding dengan potensi maritim Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Beberapa penyebabnya adalah faktor kebijakan nasional yang tidak berpihak pada pengembangan sektor ekonomi kelautan sehingga menyebabkan struktur perekonomian Indonesia terpusat pada kegiatan berbasis darat. Selain itu, kurangnya investasi berdampak pada lambatnya pertumbuhan ekonomi berbasis maritim. Kemudian, kontribusi sektor kelautan terhadap struktur perekonomian Indonesia didominasi oleh sektor pertambangan dan energi sebesar 9,13%, industri maritim 4,67%, perikanan 2,79%, wisata bahari 1,52%, transportasi laut 1,48%, jasa kelautan 1,32 %, dan bangunan laut 1,01%.

### 2. Kekuatan dan Kelemahan Sektor Maritim di Indonesia

Masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo membawa semangat baru bagi sektor maritim. Dengan membangun kembali kepercayaan diri yang mengutamakan kemajuan dan pembangunan di segala bidang, pemerintah terus mengobarkan semangat bahwa Indonesia mampu bersaing secara internasional. Saat ini, pemerintah ingin menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Dan oleh karena itu Indonesia harus memiliki kekuatan di beberapa bidang maritim pendukung, antara lain keuangan dan regulasi yang kuat di bidang maritim seperti Inggris, Sea Lines of Communications / komunikasi SLOC seperti Amerika Serikat, Korea Selatan dengan industri galangan kapal dunia, Denmark dengan kapasitas kapal kontainer secara global melalui Maersk Group, dan Singapura yang merupakan operator pelabuhan terbesar di dunia (BAPPENAS, 2015). Dengan demikian, menjadi poros maritim dunia merupakan pekerjaan rumah yang besar bagi Indonesia. Indonesia saat ini sedang mengoptimalkan pengolahan sumber daya alam laut melalui berbagai perbaikan infrastruktur dan perbaikan regulasi. Terkait infrastruktur, Alves de Moura (2022) mengemukakan bahwa pengembangan ini kemungkinan akan mencakup beberapa bidang teknologi seperti sensor,

peralatan digital, komputasi awan, sistem pemantauan pelabuhan dan jalan raya, hingga manajemen lalu lintas kapal dan peti kemas, yang tujuan utamanya adalah untuk mencapai tingkat produktivitas yang optimal.

Dengan demikian, kekayaan laut Indonesia yang melimpah dan mampu menjadi kekuatan ekonomi di bidang maritim, seperti ikan, minyak bumi, mutiara, bahkan wisata bawah laut dapat dikelola secara optimal. Di sisi lain, berbagai potensi ekonomi di bidang kemaritiman juga dapat dimanfaatkan secara optimal hanya jika terjalin kerjasama yang baik dengan berbagai pihak yang berkompeten di bidangnya. Indonesia yang berada di persimpangan perdagangan dunia sangat diuntungkan dengan adanya industri yang membutuhkan akses ke laut Indonesia. Oleh karena itu, Presiden Joko Widodo mencanangkan konsep “Poros Maritim” dan “Tol Laut” untuk menghadapi berbagai tantangan sekaligus meningkatkan peluang maritim Indonesia. Pembangunan tol laut dan infrastruktur di beberapa pelabuhan serta perbaikan regulasi untuk memperlancar distribusi barang di pelabuhan merupakan implementasi keseriusan pemerintah saat ini dalam kebijakan untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

#### a. *Strength* (Kekuatan)

1. Posisi geografis, bentuk fisik, dan luas negara Indonesia yang mendukung.
2. Tingkat kestabilan politik yang baik.
3. Pertumbuhan ekonomi yang stabil.
4. Sumber Daya Alam laut yang berlimpah.
5. Bonus demografi.
6. Kebijakan pemerintah yang berorientasi maritim.
7. Kebijakan politik bebas aktif negara.
8. Karakter dan sejarah sebagai bangsa maritim.

#### b. *Weakness* (Kelemahan)

1. Kebijakan yang masih tumpang tindih antar sesama sektor maritim.
2. Tingginya angka pengangguran dan kesenjangan sosial di wilayah laut.
3. Sebagian besar Sumber Daya Alam dikelola pihak asing.
4. Perkembangan pembangunan yang tidak merata.
5. Pungutan liar, penyalahgunaan kekuasaan, korupsi dari oknum sektor maritim.
6. Sistem informasi maritim yang rawan terhadap serangan cyber.
7. Teknologi maritim yang masih terbatas.

### 3. Ancaman dan Peluang Sektor Maritim di Indonesia

Pemetaan peluang dan ancaman sektor maritim di Indonesia ditujukan untuk kepentingan pembangunan dalam negeri dengan memperhatikan potensi kelautan yang ada di wilayah Indonesia. Potensi tersebut meliputi sumber daya alam yang dapat diperbaharui (perikanan, terumbu karang, mangrove, rumput laut, dan produk bioteknologi), sumber daya alam yang tidak dapat diperbaharui (minyak dan gas, timah, bijih besi, bauksit, dan bahan galian lainnya), energi laut. (pasang surut, ombak, angin, dan Konversi Energi Panas Laut), serta jasa di bidang kelautan untuk wisata bahari, transportasi laut, dan sumber keanekaragaman hayati termasuk plasma nutfah. Pada saat yang sama, terdapat ancaman internal dan eksternal terhadap sektor maritim. Dari sisi internal, masih terdapat ketimpangan di kawasan timur Indonesia yang cenderung tumbuh lambat, pembangunan infrastruktur juga cenderung tersendat, sehingga masih ditemukan kasus kemiskinan. Sedangkan dari sisi eksternal, ancaman yang terjadi berupa sengketa perbatasan antara Indonesia dengan Malaysia, Filipina, Singapura, dan Republik Rakyat Tiongkok. Selain itu, ancaman lain yang masih melingkupi adalah lemahnya

penegakan hukum dan pengawasan pertahanan dan keamanan di kawasan perbatasan.

a. *Opportunity* (Peluang)

1. Indonesia menjadi negara maritim terbesar di dunia.
2. Menjadi pemain baru di kawasan Asia Pasifik.
3. Pertumbuhan ekonomi sebanding dengan perdagangan laut.
4. APBN menambah anggaran TNI AL dan pemangku kepentingan lain.
5. Bonus demografi menjadi pasar yang besar.
6. Kerjasama pertukaran teknologi dengan industri maritim negara lain.
7. Pemanfaatan SDA laut untuk kesejahteraan penduduk.
8. Tumbuhnya kesadaran maritim.
9. Berpartisipasi dalam kebijakan maritim dunia melalui anggota IMO.

b. *Threat* (Ancaman)

1. Pembajakan.
2. Perdagangan manusia dan imigran ilegal.
3. Perdagangan narkoba, penyelundupan barang, serta teknologi militer.
4. Ancaman terorisme baik dari dalam maupun luar negeri.
5. Serangan bersenjata dan pelanggaran kedaulatan negara lain.
6. Ancaman serangan siber.
7. Perburuan dan penjarahan sumber daya kelautan, *illegal fishing*.
8. Sebagai jalur pergeseran logistik dan peralatan perang jika terjadi konflik bersenjata.
9. Ancaman dari kehilangan sumber daya alam dan pulau terluar.

4. Strategi Kebijakan Membangun Bisnis Kemaritiman

Analisis kebijakan adalah teori yang berasal dari pengalaman terbaik dan tidak diprakarsai oleh temuan, studi akademis, atau penelitian ilmiah. Dengan kata lain, teori analisis kebijakan adalah teori awam, bukan teori akademik. Perkembangan teori analisis kebijakan akan semakin ditentukan oleh keberhasilan dan kegagalan yang terjadi dalam administrasi publik, khususnya kebijakan publik. Dengan demikian, kepentingan individu, kelompok, dan aliran semakin membuat hasil kebijakan publik lebih mementingkan “publik terbatas”, yaitu pemegang kekuasaan politik, daripada masyarakat umum. Oleh karena itu, isu utama dalam perumusan kebijakan khususnya di bidang maritim adalah keterlibatan pemangku kepentingan, integrasi kebijakan terkait maritim, hingga pendekatan dengan situasi kawasan seperti geografi, politik, ekonomi, dan sosial (Paridaens & Notteboom, 2021 ). Dengan cara ini, diharapkan dapat membangun keseimbangan antara soft sustainability (ekonomi biru, tingkat persaingan, dan lokasi strategis hub logistik) dan hard sustainability (pengelolaan ekosistem lingkungan, kepedulian terhadap penduduk lokal, hingga topografi nusantara).

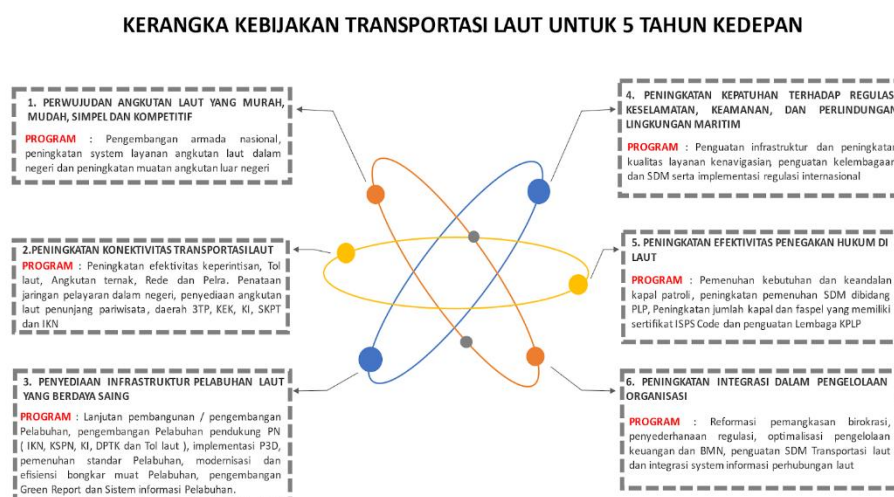
Kebijakan publik Indonesia sebagian besar masih berpihak pada “kepentingan publik terbatas” ketimbang kepentingan masyarakat luas. Satu hal yang mudah ditemukan adalah pembuatan kebijakan publik tidak melibatkan banyak analisis kebijakan dan tidak ada proses analisis kebijakan. Kalaupun ada analisis kebijakan, itu sangat “teknis” dan/atau “legal”. Sehingga seringkali kita akan menemukan kebijakan publik yang bertentangan dengan kebijakan publik lainnya. Analisis SWOT dalam penelitian tersebut menemukan bahwa peluang dan ancaman terhadap strategi kebijakan maritim Indonesia tidak hanya terkait dengan isu ekonomi, tetapi juga terkait dengan bidang pertahanan dan keamanan, lingkungan, ilmu pengetahuan dan pengetahuan, inovasi dan teknologi, serta sosial budaya dan kelembagaan. Dengan demikian, beberapa rekomendasi strategi kebijakan pembangunan maritim yang dapat



diberikan adalah:

- a. Revitalisasi sektor ekonomi kelautan (*existing marine economy sector*) dengan penguatan kebijakan perikanan tangkap, budidaya, pertambangan dan energi (ESDM), pariwisata bahari, transportasi laut, dan industri jasa maritim. Revitalisasi ini dapat meningkatkan produktivitas, efisiensi, daya saing, inklusivitas, dan keberlanjutan sektor ekonomi kelautan tersebut.
- b. Pengembangan sektor ekonomi maritim baru. Hal ini memerlukan kebijakan strategis seperti industri bioteknologi kelautan, industri air laut dalam, dan budidaya di laut dalam atau lepas pantai seperti Jepang, Norwegia dan Amerika Serikat. Kemudian diharapkan adanya produksi energi terbarukan dari laut seperti pasang surut, ombak, biofuel dari alga laut dan OTEC/Ocean Thermal Energy Conversion, serta sumber daya kelautan non-konvensional lainnya. Langkah ini akan menjadi dasar pengembangan pusat pertumbuhan ekonomi baru yang berbasis inovasi dan ramah lingkungan.
- c. Perlu dirumuskan kebijakan pengembangan pusat-pusat (*cluster*) pertumbuhan ekonomi baru berbasis industri yang inovatif dan ramah lingkungan. Klaster ini akan menjadi penopang kawasan pesisir sepanjang ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia), pulau-pulau kecil, dan kawasan perbatasan untuk meningkatkan peran Indonesia sebagai negara produsen dan pemasok produk dalam sistem rantai pasok global (*Global Supply Chain System*).
- d. Memperkuat dan mengembangkan program tol laut. Strategi kebijakan ini diperlukan untuk membangun konektivitas antar pulau dan kepulauan di Indonesia melalui pengembangan armada kapal penumpang dan barang, pelabuhan, industri galangan kapal, dan industri reparasi kapal.
- e. Pengembangan sistem informasi logistik (e-logistik) yang memfasilitasi pertukaran data dan informasi antara semua pelaku bisnis logistik dan pengembangan transportasi multimoda dan antarmoda yang lebih efisien.

## 5. Kerangka Kebijakan dan Strategi Kebijakan Kemaritiman Masa Depan



Gambar 2. Rencana Kerangka Kebijakan Kemaritiman Masa Depan

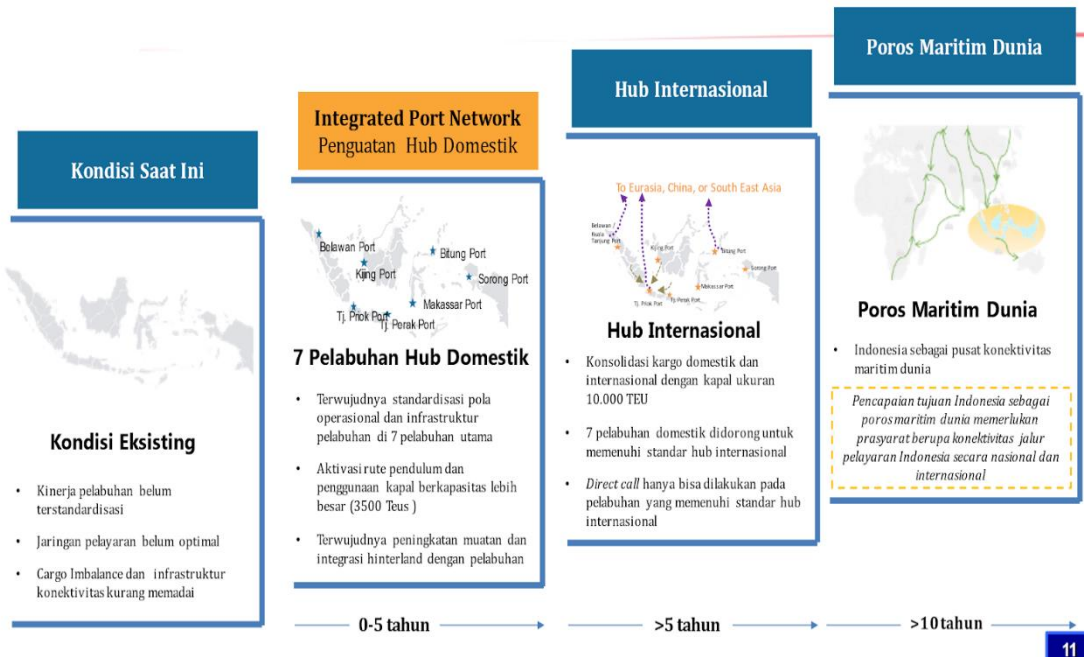
Kebijakan Kelautan (Ocean Policy) diharapkan dapat mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim yang sejahtera. Dalam menjelaskan konsep Kebijakan Kelautan sebagai

kerangka pembangunan ekonomi nasional, Nommela & Kaare (2022) menekankan bahwa pengembangan kebijakan maritim dapat dituangkan dalam kebijakan nyata yang dapat diimplementasikan dengan tetap memperhatikan aspek lingkungan, sosial dan pemerintahan. (tata kelola). Kerangka tersebut mencakup Kebijakan Ekonomi Kelautan, Kebijakan Tata Kelola Kelautan, Kebijakan Lingkungan Kelautan, Kebijakan Budaya Maritim, dan Kebijakan Keamanan Maritim. Dengan kata lain, kelima framework ini dapat digunakan sebagai Program Pembangunan Negara Maritim. Kebijakan ini menjadi dasar bagi pembangunan kemaritiman dalam jangka pendek, menengah dan panjang.



Gambar 3. Rencana Arah Kebijakan Kemaritiman

**INTEGRATED PORT NETWORK MERUPAKAN PONDASI VISI INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM DUNIA**



Gambar 4. Langkah Strategis Kementerian Perhubungan

Dengan demikian, pengelolaan sumber daya kelautan dan fungsi laut dapat berjalan

melalui sinergi semua sektor yang terkait dengan pembangunan nasional. Sehingga integrasi kelembagaan kementerian yang menangani kelautan yaitu Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Perhubungan, dan kementerian terkait lainnya harus diperkuat karena pada dasarnya masing-masing sektor akan saling melengkapi dan mendukung untuk kesejahteraan masyarakat Indonesia. rakyat. Integrasi tersebut diwujudkan melalui program yaitu Integrated Port Network (IPN) yang akan menjadi wajah baru Indonesia sebagai poros maritim dunia. NMI dimulai dengan integrasi tujuh hub utama melalui proses koordinasi pelabuhan, pengapalan dan logistik. IPN juga dapat berkontribusi menurunkan biaya logistik sebesar 1,6% dari PDB (sekalius meningkatkan efisiensi sebesar Rp 765 triliun dalam 5 tahun). Kemudian IPN dapat mendorong 70% direct call, tanpa transshipment di Singapura. Oleh karena itu, Jaringan Pelabuhan Terpadu (IPN) mendesak untuk memiliki landasan kebijakan berupa Peraturan Presiden.

### Kesimpulan

Berdasarkan temuan analisis dalam penelitian ini, dapat dikatakan bahwa potensi sektor maritim Indonesia sangat besar namun belum dikelola secara optimal. Sementara itu, pemerintah telah mendukung berbagai kebijakan pembangunan dan pengembangan sektor maritim namun belum menjadi program prioritas. Oleh karena itu, isu strategis yang perlu mendapat perhatian adalah pengembangan industri maritim yang kuat dengan dukungan kebijakan sektor maritim yang tetap mengedepankan dinamika lingkungan nasional dan global serta partisipasi aktif seluruh pemangku kepentingan terkait.

### Ucapan Terima Kasih

Peneliti mengucapkan terima kasih kepada Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP) Kementerian Perhubungan dalam mendukung riset ini.

### Referensi

- Achmadi, Tri & Nugroho, Riant. (2022). *Kebijakan Kemaritiman Indonesia*. ITS & RUAS. Surabaya & Rotterdam.
- Adel, Amr. (2022). Future of industri 5.0 in society: huma-centric solutions, challenges and prospective research areas. *Journal of Cloud Computing: Advances, Systems and Applications*, 11(40), 1-15.
- Alves de Moura, Delmo. (2022). Analysis of industry 4.0 and their impact on port environmental management. *Independent Journal of Management & Production (IJM&P)*, 13(5), 1168-1190.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.
- Dahuri, R. (2016). *Menuju Indonesia Sebagai Poros Maritim Indonesia*. Roda Bahari, Bogor.
- Dewan Kelautan Indonesia. (2012). *Kebijakan Ekonomi Kelautan dengan Model Ekonomi Biru*. Kementerian Kelautan dan Perikanan. Jakarta.
- Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. (2015). *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019*. Bappenas, Jakarta.
- Kementerian Perhubungan DJPL. (2021). *Penyelenggaraan Kewajiban Publik Untuk Angkutan Barang di Laut*. Kementerian Perhubungan, Jakarta.
- Kementerian Perhubungan DJPL. (2021). *Dialog Publik "Kekuatan Maritim, Pengungkit Ekonomi Bangsa*. Kementerian Perhubungan, Jakarta.
- Kusumastanto, T. (2015). *Negara Maritim*. Retrieved from

[https://www.researchgate.net/publication/270648555\\_Negara\\_MaritimProf\\_Tridoyo\\_Kusumastanto](https://www.researchgate.net/publication/270648555_Negara_MaritimProf_Tridoyo_Kusumastanto).

- Mulya, Lillyana. (2013). *Kebijakan Maritim Indonesia Masa Kolonial dan Pasca Kolonial*. Unpublished Thesis Universitas Gadjah Mada.
- Narvaez Rojas, C., Alomia Penafiel, G. A., Loaiza Buitrago, D. F., & Tavera Romero, C. A. (2021). Society 5.0: A Japanese Concept for a Superintelligent Society. *Sustainability*, 13, 1-16.
- Nommela, Kaidi & Kaare, Kati Korbe. (2022). Maritime Policy Design Framework with ESG Performance Approach: Case of Estonia. *Economies*, 10(88), 1-15.
- Nugroho, Riant. (2017). Public Policy Ed. 6. PT. Elex Media Komputindo. Jakarta.
- Paridaens, Hubert & Notteboom, Theo. (2021). National Integrated Maritime Policies (IMP): Vision Formulation, Regional Embeddedness, and Institutional Attributes for Effective Policy Integration. *Sustainability*, 13, 1-18.
- Potocan, V., Mulej, M., & Nedelko, Z. (2021). Society 5.0: balancing of Industry 4.0, economic advancement and social problems. *Kybernetes*, 50(3), 794-811.
- Rangkuti, F. (2004). *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis*. PT. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.
- Rifai, I., Setiadi, C. J., Renaldo, J., & Andreani, W. (2021). Toward society 5.0: Indonesia and Japan on the 21th century literacy skills. *IOP Conf. Series: Earth and Environmental Sciences*, 729, 1-7.