

## Industri Perdagangan dan Globalisasi Maritim di Indonesia

**Muhammad Nawir**

Universitas Muhammadiyah Makassar  
[muhammadnawir@unismuh.ac.id](mailto:muhammadnawir@unismuh.ac.id)

**Devia Ananda Umar**

Universitas Muhammadiyah Makassar  
[deviaanandaumar05@gmail.com](mailto:deviaanandaumar05@gmail.com)

**Nur Fitiani Rezki.HS**

Universitas Muhammadiyah Makassar  
[nurfitriarezki021@gmail.com](mailto:nurfitriarezki021@gmail.com)

**Wahyuddin Wahyuddin**

Universitas Muhammadiyah Makassar  
[wahyuddin1231q@gmail.com](mailto:wahyuddin1231q@gmail.com)

Alamat: Jl Sultan Alauddin No.259, Gn. Sari, Kec. Rappocini, Kota Makassar, Sulawesi

### Abstract

*The era of globalization has prompted countries, including Indonesia, to reconsider their defense capabilities in the face of increasingly complex threats. Indonesia's primary focus lies in the development of the maritime sector, given its strategic geographic position between the Pacific and Indian Oceans. Maritime security is crucial for smooth trade, considering that Indonesia is the world's second-largest producer of fish. The significant potential of marine resources requires attention to maritime security. Concurrently, globalization has altered the patterns and forms of threats, especially in international trade routes such as the Malacca Strait. This research employs the method of literature study to depict Indonesia's maritime conditions, infrastructure development, and the impact of globalization on maritime trade. The government's focus on enhancing logistical efficiency and infrastructure development aims to support industrial and trade growth. However, challenges persist, particularly in optimizing the management of marine resources and improving coordination among relevant institutions. In this context, Indonesia is presented with an opportunity to become a strong maritime nation with global competitiveness, supported by an active community and a profound understanding of its maritime identity.*

**Keyword :** *Maritime Security, Maritime Infrastructure, Globalization and Maritime Trade.*

### Abstrak

Era globalisasi mendorong negara-negara, termasuk Indonesia, untuk mempertimbangkan ulang kemampuan pertahanannya menghadapi ancaman yang semakin kompleks. Fokus utama Indonesia terletak pada pembangunan sektor maritim, mengingat kedudukan geografisnya yang strategis di antara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia. Keamanan maritim menjadi krusial untuk kelancaran perdagangan, mengingat Indonesia adalah produsen ikan terbesar kedua di dunia. Potensi besar sumber daya laut memerlukan perhatian terhadap keamanan maritim. Seiring dengan itu, globalisasi telah mengubah pola dan bentuk ancaman, terutama di jalur perdagangan internasional seperti Selat Malaka. Penelitian ini menggunakan metode studi kepustakaan untuk menggambarkan kondisi maritim Indonesia, pembangunan infrastruktur, dan dampak globalisasi terhadap perdagangan maritim. Peningkatan efisiensi logistik dan pembangunan infrastruktur menjadi fokus pemerintah untuk mendukung pertumbuhan industri dan perdagangan. Meskipun demikian, tantangan masih ada, terutama dalam optimalisasi pengelolaan sumber daya laut dan peningkatan koordinasi antar lembaga terkait. Dalam konteks ini, Indonesia dihadapkan pada peluang untuk menjadi negara maritim yang kuat dan berdaya saing global dengan dukungan masyarakat yang aktif dan pemahaman yang mendalam terhadap identitas maritimnya.

**Kata Kunci:** Keamanan Maritim, Infrastruktur Maritim, Globalisasi dan Perdagangan Maritim.

## LATAR BELAKANG

Era globalisasi membuat negara terus mengevaluasi kemampuan pertahanannya dalam menghadapi ancaman yang bentuk dan polanya sudah berubah. Ancaman sudah tidak lagi berbentuk agresi militer dari suatu negara sebagai aktornya.(Hikam & Praditya, 2018). Indonesia memiliki kedudukan geografis strategis di antara dua samudra utama, Samudra Pasifik dan Samudra Hindia. Hal ini membuat Indonesia menjadi pusat jalur perdagangan maritim internasional. Pada gilirannya, keamanan maritim juga menjadi penting bagi kelancaran perdagangan nasional dan internasional (Maiwan, 2017). Potensi sumber daya alam laut di Indonesia yang sangat besar juga membuat keamanan maritim menjadi hal yang sangat penting. Indonesia adalah produsen ikan terbesar kedua di dunia, dengan kontribusi produksi 24 juta ton per tahun. Sedangkan, posisi pertama masih ditempati oleh Tiongkok dengan produksi 60 juta ton per tahun. Potensi ekonomi maritim yang besar ini membutuhkan keamanan maritim yang baik untuk menjaga keberlangsungan industri perikanan dan pariwisata bahari (BKIPM, 2020).(Cahya et al., 2020)

Indonesia sebagai negara maritim sekaligus negara kepulauan memiliki laut yang sangat luas dimana sebagian besar wilayahnya terdiri dari perairan. Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki lebih dari 13 ribu pulau yang tersebar di wilayah laut seluas 5,8 juta km persegi, serta memiliki garis pantai sepanjang 95.181 km sebagai salah satu garis pantai terpanjang di dunia(Dahuri, 2014). Posisi negara Indonesia yang terletak di antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik serta benua Asia dan Australia memberikan keuntungan secara geografis, dimana kondisi tersebut menjadi sangat potensial jika dapat dioptimalkan karena kondisi geografis tersebut akan mengarah pada terwujudnya aktivitas pelayaran yang ramai di wilayah Indonesia dengan sendirinya. Sedangkan bagi Indonesia, pentingnya aktivitas pelayaran tentunya disebabkan oleh posisi, luas wilayah laut, serta bentuk geografisnya.(Kusuma et al., 2022)

Beberapa ahli menyatakan bahwa globalisasi terjadi sejak zaman penemuan dan pelayaran orang Eropa ke “Dunia Baru” (Flynn dan Giráldez, 2006: 208). Namun, nyatanya manusia telah berinteraksi dalam kisaran jarak jauh selama ribuan tahun. Salah satu contoh yang fenomenal adalah Jalur Sutra yang merupakan jembatan darat antara Asia, Afrika, dan Eropa. Proses globalisasi pada zaman pertengahan ini menyebabkan banyak perubahan pada kebudayaan, khususnya di belahan "Dunia Lama" (Foltz, 2016: 82). Ada pula pakar yang mencatat terjadinya globalisasi pada milenium menjelang Masehi (Paul, 2011: 89). Fenomena globalisasi pada masa lampau ini dikenal dengan istilah globalisasi kuna. Proses tersebut dipandang sebagai suatu fase dalam sejarah globalisasi yang mengacu pada peristiwa dan perkembangan globalisasi sejak masa awal munculnya peradaban sampai kira-kira tahun 1600-an (Bayly, 2005: 14). Salah satu cara untuk melacak jejak globalisasi adalah dengan melakukan penelitian pada situs-situs yang berada di kawasan strategis dalam pelayaran dan perdagangan. (Noerwidi, 2019).

Globalisasi telah meleburkan batas-batas negara dan terjadinya peningkatan arus mobilisasi yang masif dan cepat, baik sumber daya ekonomi maupun perpindahan manusia melalui pemanfaatan kemajuan teknologi transportasi. Dalam hal ini, globalisasi kemudian memunculkan diskursus tentang urgensi konektivitas yang merupakan salah satu relung intinya. Konektivitas dalam globalisasi memiliki banyak konteks, khususnya konektivitas yang berhubungan dengan perkembangan pembangunan infrastruktur sebagai dampak dari aktivitas globalisasi ekonomi. Adanya urgensi konektivitas dan infrastruktur dalam skema globalisasi ekonomi karena kedua hal tersebut sangat menentukan kelancaran perdagangan internasional, arus masuk modal, hingga mobilisasi tenaga kerja yang secara agregat memengaruhi pertumbuhan ekonomi suatu negara. Dalam konteks ini, keberadaan infrastruktur dan kebijakan ekonomi domestik memengaruhi dinamika efektivitas dan efisiensi rantai produksi global (Stroh, 2012: 1). (Pramuja & Tobing, 2020)

Dampak globalisasi sangat mempengaruhi arus kegiatan perdagangan dunia di perairan Asia Tenggara, khususnya selat Malaka yang merupakan pintu gerbang masuknya kapal-kapal pengangkut minyak dunia dari Timur Tengah ke kawasan Asia-Pasifik, termasuk Indonesia. Tidak kurang 70.000 kapal tiap tahunnya melewati jalur ini, pertumbuhan aktivitas maritim meningkat sebesar 74%, termasuk kenaikan 80% distribusi impor migas dari wilayah Timur Tengah ke Asia Timur.(Arto et al., 2019). Praktis jalur ini menjadi pintu masuknya berbagai kejahatan maritim yang pada akhirnya berpotensi besar masuk ke wilayah laut Indonesia. “Optimisme publik di bidang maritim juga mengalami peningkatan dibandingkan tahun lalu dan kenaikan yang cukup signifikan terjadi di bidang pembangunan infrastruktur maritim seperti tol laut dan pelabuhan serta komitmen mewujudkan negara maritim yang besar dan memperkuat pertahanan maritim”.

Pentingnya infrastruktur maritim yang unggul telah mendorong pemerintah untuk mengalokasikan sumber daya yang signifikan guna memodernisasi dan memperluas pelabuhan-pelabuhan utama. Langkah ini tidak hanya bertujuan untuk meningkatkan kelancaran arus barang dan logistik, tetapi juga untuk mendorong pertumbuhan industri dan perdagangan. Perluasan dan peningkatan fasilitas pelabuhan akan memungkinkan Indonesia menjalin hubungan bisnis yang lebih erat dengan mitra dagangnya, serta Selain itu, upaya pemerintah untuk memperbaiki kualitas sumber daya manusia di sektor pelayaran tercermin melalui program pelatihan dan pendidikan yang difokuskan pada peningkatan kompetensi dan keahlian. Program ini merangkul berbagai aspek penting seperti manajemen pelabuhan yang efisien, teknologi navigasi modern, pemanfaatan teknologi informasi terbaru, dan kemampuan interpersonal yang diperlukan dalam lingkungan kerja yang semakin global. Dengan meningkatnya kualitas tenaga kerja, industri pelayaran akan semakin mampu menghadapi tantangan dan inovasi dalam era globalisasi ini. sisi efisiensi logistik, pemerintah berupaya meningkatkan keterhubungan dan pengoptimalan dalam rantai pasok. Melalui peningkatan fasilitas penyimpanan dan distribusi, implementasi sistem pelacakan dan manajemen inventaris yang canggih, serta integrasi teknologi dalam manajemen logistik, diharapkan biaya operasional dapat dikurangi, waktu pengiriman barang dipercepat, dan kepuasan pelanggan ditingkatkan.(Vidiana Anggeranika, Mokhammad Zulkarnain, 2023)

Pada masa kini dimana teknologi telah berkembang dengan pesat melalui berbagai reformasi yang ditandai dengan rasa nasionalisme kebangsaan yang tinggi, sangat penting untuk menghadapi rintangan di masa mendatang. Karena semangat nasionalisme dimasa sekarang dan mendatang menempatkan kepentingan bangsa dan negara di atas kepentingan individu atau kelompok. Besar harapan masyarakat Indonesia untuk mampu melaksanakan pengeboran lepas pantai dan pengeboran laut yang dilaksanakan secara sendiri atau mandiri. Hal ini mutlak diperlukan, karena Kapasitas sumber daya, khususnya sumber daya laut yang dimiliki sangat besar. Dengan kepemimpinan yang tepat, tidak menutup kemungkinan masyarakat Indonesia akan menjadi bangsa maritim yang kuat.(Kristiyanti, S.Kom, M.M, et al., 2023).

### **METODE PENELITIAN**

Pada penelitian ini, kami menggunakan jenis/pendekatan penelitian yang berupa studi kepustakaan (Library Research). Peneliti menggunakan metode penelitian deskriptif karena sesuai dengan permasalahan yang diteliti. Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian studi pustaka yaitu dengan membaca, menelaah dan mencatat hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti. Mestika Zed (2004) menyatakan bahwa, riset kepustakaan atau sering disebut studi pustaka, ialah serangkaian kegiatan yang berkenaan dengan metode pengumpulan data pustaka, membaca dan mencatat serta mengolah bahan penelitian. Studi kepustakaan adalah teknik pengumpulan data dengan mengadakan studi penelaahan terhadap buku-buku, literatur-literatur, catatan-catatan, dan laporan-laporan yang ada hubungannya dengan masalah yang dipecahkan (Nazir, 1988). Tidak jauh berbeda dengan Nazir, menurut Prastowo (2012) penelitian kepustakaan adalah metode penelitian kualitatif yang tempat penelit iannya di pustaka, dengan dokumen, arsip, dan jenis dokumen lainnya sebagai bahan penelitiannya. Dari beberapa pendapat diatas dapat disimpulkan bahwa studi kepustakaan adalah suatu metode yang dapat digunakan dalam penelitian dengan membaca dan menelaah hal-hal yang berkaitan dengan obyek yang akan diteliti.(Syafitri & Nuryono, 2020).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Perdagangan Maritim

Indonesia memiliki potensi menjadi negara dengan ekonomi kelautan yang menjadi sumber kemakmuran bagi masyarakatnya. Sebagai negara kepulauan terbesar menjadikan Indonesia memiliki potensi maritim dalam berbagai bidang tidak hanya sebagai kawasan bioteknologi dan wisata kelautan, perairan laut dalam dan mineral kelautan, tetapi juga industri pelayaran dan pertahanan serta industri maritim dunia. Selain potensi sumber daya alam tersebut, Indonesia juga diuntungkan oleh lokasi teritorial yang strategis secara politik maupun ekonomi. Indonesia berada di daerah ekuator, antara benua Asia dan Australia yang secara langsung menghubungkan ekonomi negara-negara maju. Selain itu, Indonesia juga terletak di antara dua samudera, Pasifik dan Hindia yang menjadikan Indonesia menjadi kawasan penghubung antarnegara di kawasan Asia Timur dan Asia Tenggara serta Asia Selatan. Beberapa selat strategis lalu lintas maritim global juga berada di perairan Indonesia yakni Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok dan Selat Makasar (Chen in Chen, 2014: 68). (Al Syahrin, 2018)

Joko Widodo (Jokowi) mencanangkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, dimana upaya tersebut dilakukan melalui pengembangan ekonomi berbasis maritim guna terciptanya kesejahteraan. Selama ini, Indonesia kehilangan banyak sekali peluang ekonomi. Lebih khusus, ide Poros Maritim ini merupakan upaya dari pemerintahan Jokowi untuk meningkatkan konektivitas dan keterjangkauan antarpulau di Indonesia. Tujuan akhir dari konektivitas ini adalah pemerataan pembangunan ekonomi dan terciptanya keamanan maritim di Indonesia. Gagasan Jokowi melalui Poros Maritim ini mencakup dua elemen dasar pembangunan, yaitu sebagai sebuah doktrin dan sebagai strategi pembangunan nasional. Gagasan komprehensif ini juga mencerminkan optimisme baru mengenai kebijakan arah masa depan Indonesia (Sukma, 2014).

harus memprioritaskan strategi pembangunan maritime untuk mengembalikan kejayaannya (Kusumastanto, 2014). Prospek pembangunan bangsa maritim juga dilandasi oleh pembangunan berkelanjutan untuk mencapai keberlanjutan bangsa Indonesia (Priyanto, 2017). Keberhasilan pengelolaan pembangunan laut membutuhkan perencanaan dan pelaksanaan pembangunan yang terintegrasi dan kuat. Indonesia merupakan negara yang berbatasan laut langsung dengan Filipina, Australia, India, Palau, Malaysia, Singapura, Papua Nugini, Thailand, Vietnam dan Timor Leste. Secara geografis, Indonesia memiliki tiga jalur laut nasional yaitu jalur laut internasional yang melewati perairan Indonesia. Selain itu, dari 39 selat yang tersebar di Indonesia, empat (4) diantaranya merupakan choke point (Septarina, 2014). (Ampun & Purba, 2021)

Secara teoritis, aktor utama yang memiliki kewenangan dalam kemaritiman untuk melakukan kontrol atas arus lintas maritim adalah Polisi Perairan (Polair), Petugas Imigrasi, dan Petugas Bea Cukai. Polair, tugas utamanya adalah pencegahan dan penindakan terhadap aktifitas arus lintas barang dan orang yang bersifat illegal, pendeteksian ancaman keamanan, serta pengontrolan terhadap orang dan barang di titik awal hingga tujuan, penyelidikan dan penyidikan tindak kejahatan atau pun peristiwa kecelakaan/insiden. (Kadar, 2015)

Petugas Imigrasi bertanggung jawab untuk melakukan kontrol persyaratan dan pelarangan masuk barang dan orang, menjamin legalitas dari dokumen perjalanan, mengidentifikasi dan menginvestigasi tindak kejahatan, dan membantu orang-orang yang membutuhkan pertolongan. Petugas bea cukai pada dasarnya bertugas untuk mengatur arus barang dan jasa. Fungsinya adalah memfasilitasi perdagangan sesuai persyaratan yang ditentukan tentang keluar masuk barang, memastikan pelaksanaan bea dan pajak masuk, serta melindungi kesehatan arus lintas manusia, hewan dan binatang.

Dalam pemerintahan Presiden Joko Widodo, mencoba merubah sistem kelembagaan multi agent menjadi single agent untuk penegakan hukum di laut Indonesia. Bakorkamla, yang awalnya hanya sebagai koordinator direvitalisasi pada tanggal 8 Desember 2014 menjadi Badan Keamanan Laut Indonesia (Bakamla) dengan wewenang yang lebih luas sampai dengan kewenangan untuk menindak segala bentuk kejahatan di laut. Hal ini menimbulkan pro dan kontra, karena persoalan utama yang terjadi adalah kurangnya koordinasi antar lembaga, bukan membuat lembaga baru. Lembaga yang sudah ada memang dijalankan sesuai tupoksi masing-masing dan ini mengindikasikan peran spesifik dari masing-masing lembaga (spesialisasi). Peran spesialisasi inilah yang harus diperkuat melalui fungsi koordinasi.

Kementerian ESDM bertugas mengawasi pekerjaan usaha pertambangan dan pengawasan hasil pertambahan di perairan Indonesia. Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata bertugas mengawasi dan melindungi cagar budaya, keselamatan wisatawan, kelestarian kualitas lingkungan di perairan Indonesia. Kementerian Hukum, HAM, dan Perundangan bertugas melakukan pengawasan, penyelenggaraan keimigrasian, dan penyidikan tindak pidana keimigrasian. Fungsi kontrol dalam kemaritiman memang perlu dilaksanakan melalui pendekatan integratif antar aktor yang berwenang. Hal ini dengan mempertimbangkan bentang laut seharusnya terdapat mekanisme koordinatif pembagian kerja antara patroli laut, pengamanan keluar masuk arus manusia dan barang di sejumlah pelabuhan melalui kontrol dokumen perjalanan dan kebijakan bea serta dukungan sistem pengawasan (surveillance). Namun, sentimen sektoral dan minimnya dukungan anggaran seringkali menjadi hambatan untuk pengembangan fungsi koordinatif seperti sudah disebutkan di atas. Sehingga aktor yang seharusnya bertanggung jawab melakukan fungsi kontrol melalui kerja koordinatif, akhirnya berjalan sendiri-sendiri dengan semangat ego sektoral. (Kadar, 2015)

### **Perkembangan Industri Maritim**

Dalam pembangunan industrialisasi, terdapat beberapa unsur dalam mengukur indeks kinerja industri yang harus dipenuhi, terdiri dari (Setiawati and Nachrowi, 2012: output, faktor produksi dan biaya produksi. Output terdiri dari nilai tambah dan pertumbuhannya, upah dan pertumbuhannya, jumlah perusahaan dan pertumbuhannya. Dari aspek faktor produksi terdiri dari jumlah tenaga kerja, barang modal, dan kemajuan teknologi. Sedangkan dari aspek biaya produksi terdiri dari produktivitas tenaga kerja, barang modal dan efisiensi (Setiawati and Nachrowi, 2012). Kombinasi dari output dan biaya, maka roh industrialisasi adalah efisiensi, keunggulan (kompetitif) tidak saja dari kualitas namun juga harga serta komitmen politik pemerintah (Storm, 2017). Pentingnya industri dalam wilayah laut perspektif teori ekonomi bukanlah hal baru, abad ke-18 Adam Smith telah menggambarkan keuntungan ekonomi dari keberadaan transportasi laut (Stopford 2009). Smith baru menyentuh aspek distribusi, padahal dalam konteks produksi laut (bahari) tentu menjanjikan banyak bisnis yang dapat dikembangkan, seperti (Retnowati, 2011): Perikanan (tangkap dan budidaya), pengolahan hasil budidaya, industri bioteknologi, industri tambang dan energi, pariwisata bahari, penyediaan transportasi laut, penyediaan jasa maritim, pemanfaatan pulau-pulau kecil untuk pariwisata, penggunaan sumber daya non-konvensional, pengembangan kultur dan budaya bari dan bisnis terkait jasa lingkungan (konversi dan biodiversitas). (Firmansyah et al., 2021)



Dengan luasnya dampak ekonomi bisnis maritim, tentu diperlukan perencanaan bisnis yang efektif. Dalam mengembangkan bisnis maritim, tidak lepas dari empat rantai bisnis beserta turunannya, yaitu aspek produksi, distribusi, komersialisasi dan pasar (Firmansyah, 2016). Walaupun pembangunan industri memasuki generasi ke-4 atau biasa dikenal 4.0 namun secara prinsip sebenarnya tidak jauh dari penataan produksi, distribusi, komersialisasi dan pasar. Persaingan industri generasi terbaru hanya lebih jauh dalam akses pasar dan upaya mengurangi hambatan perdagangan (Stimson, Stough, & Roberts 2002)

Di tengah kemajuan teknologi informasi (4.0) yang kian masif ditandai lahirnya bisnis unicorn, pembangunan nasional masih saja berorientasi darat. Pengabaian pembangunan maritim kurang sejalan dengan jati diri bangsa yang secara geografis berbentuk kepulauan (Dahuri, 2016). Kemajuan bidang maritim tidak berarti membatasi ruang gerak bisnis darat. Kemajuan sistem logistik justru meningkatkan efisiensi bisnis darat karena biaya transportasi yang lebih efisien. Indonesia merupakan negara yang paling mahal biaya logistiknya, yaitu diperkirakan 24 persen dari PDB, sedangkan negara lain umumnya di bawah 10 persen dari PDB (Dahuri, 2016).

Pengembangan di bidang kelautan dan perikanan masih belum optimal secara sepenuhnya, padahal wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil dan lautan kepulauan Indonesia menyimpan potensi sumber daya alam dan jasa lingkungan yang sangat besar dan belum dimanfaatkan secara optimal (Lasabuda, 2014). Pengembangan bidang kelautan dan perikanan juga sangat berkaitan erat dengan posisi dan peran masing-masing daerah. Daerah dengan keterbatasan lahan seperti pulau-pulau kecil akan berbeda pengembangannya dengan daerah yang memiliki ketersediaan lahan yang lebih luas atau berada di pulau induk (pulau besar). Kondisi tersebut di atas berdampak kepada strategi pengembangan perikanan budi daya. Pengembangan budi daya perikanan agar berkelanjutan harus memperhatikan beberapa faktor penting diantaranya: permintaan pasar, kondisi lingkungan, ketersediaan infrastruktur, kemampuan teknik, investasi, kondisi sumber daya manusia, dan dukungan institusi/pemerintah (Frankic dan Hershner, 2003).

Menuju pengembangan kawasan perikanan berkelanjutan, maka diperlukan langkah-langkah dalam melakukan pengembangan budi daya laut. Langkah yang menggambarkan bagaimana kawasan dapat meningkatkan hasil perikanan yang dapat berkontribusi optimal dalam pembangunan dan tetap lestari berkelanjutan pada aspek budi dayanya. Perikanan budi daya terdiri dari budi daya air tawar, budi daya air payau dan budi daya laut. Pengembangan budi daya laut harus memperhatikan tiga tahapan penting yaitu perencanaan yang meliputi kesesuaian dan potensi lahan, pelaksanaan budi daya yang meliputi input dalam sistem budi daya, serta pascapanen yang meliputi transportasi, pengolahan, dan pemasaran ke konsumen (Perera, 2013).(Rahman, 2018).

Melalui proses perjalanan panjang bangsa Indonesia yang pernah meninggalkan kekuatan dan potensi maritim yang dimiliki, serta sejalan dengan beberapa kali pergantian pimpinan nasional (Presiden) yang terjadi, saat ini (2015) melalui presiden terpilih (terlihat) mulai menggeliat dan memiliki minat yang tinggi untuk kembali memanfaatkan secara maksimal sumber daya maritim.(Purwanto, 2015)

Bukti keseriusan terlihat saat president ke tujuh (Joko Widodo) pertama kali menyampaikan pidato resminya dihadapan Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR) setelah dilantik pada tanggal 20 Oktober 2014, isi pidato dimaksud menekankan bahwa bangsa indonesia diajak bersama sama untuk mengembalikan Indonesia sebagai negara maritime. Membuktikan bahwa bangsa Indonesia akan kembali sebagai bangsa bahari, dalam pembentukan kabinetnya, presiden membuat kementerian kordinator kemaritiman, diketahui bahwa kementerian kordinator kemaritiman ini pada kabinet sebelumnya belum pernah ada. Karena terlalu lama meninggalkan maritim, tentunya bangsa ini tertinggal jauh perkembangannya bila dibandingkan dengan Negara lain yang sama sama memiliki wilayah laut. Saat ini pekerjaan besar dalam mengejar ketertinggalan dengan segera adalah pembangunan non fisik yaitu pengembangan dan penanaman mental bahari kepada seluruh penduduk serta mengejar ketertinggalan dengan pembangunan fisik yaitu menata pengadaan, perombakan dan penyesuaian infrastruktur pelabuhan seperti Dermaga, kolam pelabuhan, alur masuk, pergudangan, transportasi penghubung, dll sehingga akses kapal- kapal dengan ukuran besar dapat dilayani untuk singgah dipelabuhan pelabuhan seluruh Indonesia. Pengembangan pembangunan fisik, seperti yang disampaikan oleh menteri perhubungan (Ignatius jonan) pada acara bond voyage pelaut BP3IP pada tanggal 5 Maret 2015 adalah sebagai berikut:

1. Bangsa Indonesia wajib menyadari dan melihat dirinya sebagai bangsa yang identitasnya, kemakmurannya, dan masa depannya sangat ditentukan oleh bagaimana kita mengelola samudra
2. Komitmen untuk menjaga dan mengelola sumber daya laut nasional
3. Membangun infrastruktur dan konektivitas maritim ditanah air
4. Diplomasi maritime sebagai tiang utama dalam diplomasi bebas aktif
5. Menyelenggarakan pertahanan Negara dengan Kekuatan pertahanan maritime

## **KESIMPULAN DAN SARAN**

Secara keseluruhan, pembangunan maritim di Indonesia menjadi fokus utama pemerintah dalam mengoptimalkan potensi ekonomi laut. Dalam era globalisasi, negara ini berupaya membangun infrastruktur, meningkatkan keamanan maritim, dan mengembangkan industri kelautan. Koordinasi antar lembaga terkait seperti Polair, Bea Cukai, dan Imigrasi menjadi kunci dalam penegakan hukum di laut. Dalam konteks perdagangan global, Indonesia memahami perubahan dalam arus kegiatan dan risiko terhadap kejahatan maritim. Konektivitas dan pengembangan infrastruktur menjadi perhatian utama untuk meningkatkan efisiensi dan pertumbuhan ekonomi. Peningkatan kualitas sumber daya manusia di sektor pelayaran juga menjadi strategi dalam menghadapi tantangan global. Meskipun memiliki potensi besar dalam industri kelautan, tantangan untuk mengoptimalkan pemanfaatan sumber daya laut secara berkelanjutan masih harus diatasi. Dukungan aktif masyarakat dalam membentuk mental bahari dan pemahaman akan identitas maritim Indonesia menjadi kunci dalam mewujudkan visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Dengan langkah-langkah yang tepat, Indonesia memiliki potensi untuk menjadi negara maritim yang kuat dan berdaya saing global.

## **DAFTAR REFERENSI**

- Al Syahrin, M. N. (2018). Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut Indonesia. *Indonesian Perspective*, 3(1), 1. <https://doi.org/10.14710/ip.v3i1.20175>
- Ampun, A. C. R. A. A., & Purba, A. O. (2021). Strategi Pertahanan Maritim Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. *NUSANTARA: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial*, 8(3), 321–325. <http://jurnal.um-tapsel.ac.id/index.php/nusantara/index>
- Arto, R. S., Prakoso, L. Y., & Sianturi, D. (2019). Strategi Pertahanan Laut Indonesia dalam Perspektif Maritim Menghadapi Globalisasi. *Strategi Pertahanan Laut*, 5(2), 65–86.
- Cahaya, D., Mahamit, D., & Yusnaldi, Y. (2020). Analisis SWOT Penerapan Teknologi Informasi Maritim dalam Sistem Keamanan Maritim Indonesia. *Nusantara: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial*, 7(2), 408–420.

- Firmansyah, M., Masrun, M., & Busaini, B. (2021). Pengembangan Industri Maritim di Nusa Tenggara Barat (NTB): Peluang dan Tantangan. *Ecoplan*, 4(1), 1–9. <https://doi.org/10.20527/ecoplan.v4i1.186>
- Hikam, M. A., & Praditya, Y. (2018). Globalisasi dan Pemetaan Kekuatan Strategis Pertahanan Maritim Indonesia Dalam Menghadapi Ancaman Transnasional: Berdasarkan Analisis Model Element of National Power: (Political, Military, Economic, Social, Infrastructure, and Information/PMESII). *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, 5(2), 53–70. <https://doi.org/10.33172/jpbh.v5i2.357>
- Kadar, A. (2015). Pengelolaan Kemaritiman Menuju Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. *Jurnal Keamanan Nasional*, 1(3), 427–442. <https://doi.org/10.31599/jkn.v1i3.33>
- Kristiyanti, S.Kom, M.M, M., Kundori, K., & Hermawati, R. (2023). Membangun Sumber Daya Manusia Dan Teknologi Informasi Sebagai Dasar Kejayaan Maritim Di Indonesia. *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim*, 23(2), 109. <https://doi.org/10.33556/jstm.v23i2.337>
- Kusuma, A. W., Faisal, M., Pertahanan, U., & Education, J. (2022). Strategi Pertahanan Laut Indonesia Dihadapkan Dengan Perkembangan Lingkungan Maritim Global. *Education and Development Institut Pendidikan Tapanuli Selatan*, 10(2), 332–338. <http://journal.ipts.ac.id/index.php/ED/article/view/3746%0Ahttp://journal.ipts.ac.id/index.php/ED/article/download/3746/2416>
- Noerwidi, S. (2019). *Globalisasi , Pelayaran-Perdagangan Dan Diversitas Populasi : Studi Sisa Manusia Situs Leran , Rembang , Jawa Tengah Globalization , Maritime Trade , and Population Diversity : Study on Human Remains From Leran Site , Rembang , Central Java. January*, 103–124.
- Pramuja, F., & Tobing, F. B. L. (2020). Globalisasi dan Pembangunan Infrastruktur Maritim Indonesia di Bidang Konektivitas dan Sistem Logistik (2014—2019). ... : *Journal of ...*, 5(1), 31–46. <https://doi.org/10.24198/intermestic.v5n1.3>
- Purwanto, B. (2015). Perkembangan Industri Maritim Nusantara (Kenyataan Dan Harapan). *Jurnal Ilmu Manajemen*, 4(2), 167–177. [https://jurnal.um-palembang.ac.id/ilmu\\_manajemen/article/view/300](https://jurnal.um-palembang.ac.id/ilmu_manajemen/article/view/300)
- Rahman, B. (2018). Strategi Pengembangan Industri Berbasis Maritim Berdasarkan Sumber Daya, Peran, dan Posisi Daerah (Studi Kasus: Kalimantan Utara). *Journal of Regional and Rural Development Planning*, 2(3), 228. <https://doi.org/10.29244/jp2wd.2018.2.3.228-243>
- Syafitri, E. R., & Nuryono, W. (2020). Studi Kepustakaan Teori Konseling “Dialectical Behavior Therapy.” *Jurnal BK Unesa*, 53–59. <https://core.ac.uk/download/pdf/287304825.pdf>
- Vidiana Anggeranika, Mokhammad Zulkarnain, D. A. S. (2023). Evaluasi Kebijakan Dukungan Industri Pelayaran Untuk Meningkatkan Daya Saing Ekonomi Maritim. *Innovative: Journal Of Social Science Research*, 3(6), 6810–6819.