

Analisis Strategi Pengembangan Infrastruktur Dan Konektivitas Maritim Indonesia

Muhammad Sajidin¹, Heppi Nurani Limbong Litak², Fatmawati Cahya Ningrum³

^{1,2,3}Universitas Sulawesi Barat

Email: Muh.sajidin@unsulbar.ac.id

Abstract: *The purpose of this study is to analyze Indonesia's maritime infrastructure and connectivity development strategy. The focus of this research is on strategies and policies related to infrastructure development and connectivity in accelerating the realization of Indonesia's vision as the world's maritime axis, as the flagship program of President Jokowi's government by optimizing blue economy or by optimizing maritime potential to improve the welfare of the Indonesian people. The research method used in this study is qualitative with data collection from various sources such as books, journals, research reports and official documents. The results show that during President Joko Widodo's leadership, namely from 2014-2024, there has been significant progress in the development of Indonesia's maritime infrastructure and connectivity such as port construction, sea toll networks, and other related infrastructure. However, in infrastructure development and connectivity, there is still a lack of infrastructure in some regions, there is an imbalance in cargo flows between regions and limited funding in optimizing maritime potential. Periodic evaluations and synergies between the government, private sector, and community are needed to address these challenges and support inclusive and sustainable economic growth in Indonesia as a maritime nation*

Keywords: *Development Strategy; Maritime infrastructure; Maritime Connectivity; Sea toll*

Abstrak: Tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis strategi pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim Indonesia. Fokus penelitian ini yaitu pada strategi dan kebijakan terkait pengembangan infrastruktur dan konektivitas dalam akselerasi terwujudnya visi Indonesia sebagai poros maritim dunia, sebagaimana yang menjadi program unggulan dari pemerintah presiden Jokowi dengan mengoptimalkan blue economy atau dengan mengoptimalkan potensi maritim untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat Indonesia. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu kualitatif dengan pengumpulan data dari berbagai sumber seperti buku, jurnal, laporan penelitian dan dokumen resmi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa selama kepemimpinan Presiden Joko Widodo yaitu sejak tahun 2014-2024, telah terjadi kemajuan yang signifikan dalam pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim Indonesia seperti pembangunan pelabuhan, jaringan tol laut, dan infrastruktur terkait lainnya. Namun, dalam pengembangan infrastruktur dan konektivitas masih kurangnya infrastruktur di beberapa wilayah, adanya ketidakseimbangan arusmuatan antar wilayah dan terbatasnya pendanaan dalam mengoptimalkan potensi maritim. Evaluasi berkala dan sinergi antara pemerintah, swasta, dan masyarakat diperlukan untuk mengatasi tantangan tersebut dan mendukung pertumbuhan ekonomi yang inklusif dan berkelanjutan di Indonesia sebagai negara maritim.

Kata Kunci: Strategi Pengembangan; Infrastruktur maritim; Konektivitas Maritim; Tol laut.

PENDAHULUAN

Indonesia memiliki potensi menjadi negara maju dengan mengoptimalkan potensi sumber daya alamnya, khususnya sumber daya alam yang ada di laut, hingga saat ini Indonesia baru 10% mengoptimalkan potensi sumber daya maritimnya. sebagai negara maritim terbesar di dunia Indonesia menempati posisi strategis di antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Dimana kedua samudera tersebut merupakan jalur perlintasan perdagangan global dan menjadi penggerak roda ekonomi dunia. sehingga menguntungkan Indonesia secara geoekonomi dan geostrategis.

Pemerintah Indonesia mengklaim kedaulatan atas perairan antarpulainya sebagai wilayah kedaulatan negara melalui Deklarasi Juanda tahun 1957. Dalam UNCLOS 1982, Indonesia diklasifikasikan sebagai negara kepulauan yang memiliki kedaulatan atas wilayah perairan kepulauannya dengan luas cakupan wilayah yurisdiksi Indonesia meluas menjadi 4,5 juta km², menjadikannya negara kepulauan terbesar di dunia dengan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) terbesar ketiga dengan posisi geografis yang strategis dan ukurannya yang besar, Indonesia memiliki pengaruh besar di kancah global, khususnya di Asia Tenggara, di mana Indonesia menjadi tuan rumah sekretariat organisasi regional utama, ASEAN, yang berpusat di Jakarta memiliki potensi ekonomi yang besar di sektor maritim (Panggabean, 2024).

Jika dilihat secara historis dapat diketahui bahwa sejak zaman prasejarah, kerajaan Sriwijaya dan kerajaan Majapahit telah menjadi pusat perdagangan maritim yang penting di kawasan Asia Tenggara. Pada era kolonial, Indonesia menjadi pusat perdagangan rempah-rempah dan hasil bumi lainnya yang sangat diminati oleh bangsa Eropa. Namun dibawah penjajahan, perdagangan maritim dipakai hanya untuk kepentingan ekonomi penjajah sehingga hal ini membuat pemunduran peradaban

maritim bangsa Indonesia secara signifikan. Setelah kemerdekaan pada tahun 1945, pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim menjadi focus pemerintah.

Pada tahun 1967, pemerintah Indonesia memperkenalkan inisiatif yang dikenal sebagai "Bimbingan Ekonomi Masyarakat Pesisir" (BEMP) dengan tujuan untuk meningkatkan kesejahteraan penduduk yang tinggal di wilayah pesisir melalui peningkatan sektor perikanan dan pertambakan. Kemudian, pada tahun 2007, pemerintah juga meluncurkan program yang disebut sebagai "Gerakan Nasional Pemberdayaan Ekonomi Kreatif" (GN-PEK) dengan fokus pada pengembangan potensi ekonomi kreatif dalam sektor maritim. Namun, pembangunan ini seringkali terhambat oleh berbagai faktor, termasuk ketidakstabilan politik, keterbatasan sumber daya seperti kurangnya investasi, dan prioritas pembangunan yang berubah-ubah (Pramuja, 2020).

Meskipun Indonesia sebagai negara kepulauan belum masuk dalam kelompok negara dengan konektivitas tinggi, upaya pembangunan infrastruktur maritim menjadi kunci untuk meningkatkan perdagangan internasional dan mengurangi biaya logistik. Dengan Banyaknya pulau - pulau yang dimiliki oleh Indonesia diharapkan mampu memberikan perlindungan terhadap laut disekitarnya seiring dengan semakin jelasnya arus hukum internasional (Dewa Ayu Nadya Aprilia, 2021). Namun, ada kebutuhan untuk mengevaluasi secara lebih mendalam posisi Indonesia dalam hal konektivitas maritim untuk memahami peran kebijakan pembangunan infrastruktur laut terhadap perdagangan internasional (Pramuja, 2020).

Di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo, yang telah menjabat dua periode sejak 2014, pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim masih menjadi fokus utama (Pramuja,

2020). Sejak awal kemerdekaan, pemerintah Indonesia telah mengakui nilai strategis perairan sebagai aset utama, yang tercermin dalam langkah-langkah seperti Deklarasi Juanda (Panggabean, 2024).

Fokus utama pemerintahan adalah mewujudkan Sembilan Cita-Cita Visi atau disebut juga dengan Nawa Cita. Visi tersebut bertujuan untuk menjadikan Indonesia berdaulat secara politik, ekonomi mandiri, dan berkepribadian dalam kebudayaan. Salah satu aspek penting dari visi tersebut adalah meningkatkan peran negara dalam melindungi seluruh bangsa serta memberikan rasa aman kepada warga negara. Hal ini dilakukan melalui kebijakan politik luar negeri yang proaktif, membangun keamanan nasional, dan mengembangkan pertahanan negara secara terintegrasi dengan fokus pada kepentingan nasional serta memperkuat identitas Indonesia sebagai negara maritim (Iswardhana, 2021).

Untuk dapat mewujudkan visi pertama dalam Nawa Cita, strategi maritim modern diperkenalkan oleh Presiden Jokowi pada tahun 2014 pada KTT Asia Timur di Nay Pyi Taw, Myanmar. Fokusnya adalah memperkuat posisi Indonesia sebagai kekuatan maritim di kawasan Asia Tenggara dengan meningkatkan infrastruktur laut dan pelabuhan sesuai standar internasional untuk mendukung perdagangan dan pertumbuhan ekonomi (Panggabean, 2024).

Oleh karena itu, analisis mendalam terhadap pengembangan infrastruktur maritim di Indonesia selama periode pemerintahan Presiden Jokowi merupakan sebuah kajian yang relevan dan penting. Dengan memahami Strategi, capaian dan pengembangan, hambatan, serta dampak dari kebijakan dan program yang telah diimplementasikan, kita dapat mengevaluasi efektivitas upaya pemerintah dalam mewujudkan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat melalui pengembangan infrastruktur yang

terintegrasi dan berkelanjutan. Dengan demikian, diharapkan penelitian ini dapat memberikan wawasan yang mendalam serta dapat menjadi referensi yang baik.

TINJAUAN PUSTAKA

Konsep Poros Maritim Dunia yang diperkenalkan oleh Presiden Jokowi dengan presentasi strategi nasionalnya, Jokowi menyoroti pentingnya Asia Timur dan Asia Pasifik dalam menjaga stabilitas global. Pembangunan maritim dalam negeri bertujuan untuk memperkuat konektivitas antar-pulau, mendukung pertumbuhan ekonomi, dan meneguhkan kedaulatan maritim negara (Pramuja, 2020). Poros Maritim sebagai doktrin baru dalam politik luar negeri Indonesia, menunjukkan dorongan besar dalam pertahanan luar negeri, khususnya di sektor maritim. Ekspansi ini tidak hanya terbatas pada Asia Tenggara namun juga meluas ke kawasan Samudera Hindia dan Asia Pasifik. Gagasan ini tidak hanya mencerminkan kepentingan nasional, tetapi juga doktrin keamanan nasional Indonesia. Presiden Jokowi terus berusaha untuk memfokuskan kembali kebijakan luar negeri Indonesia sebagai negara maritim serta memperluas pengaruhnya di luar kawasan Asia Tenggara (Syahrin, 2018).

Dalam konteks global, percepatan pembangunan infrastruktur maritim serta membangun konektivitas menjadi semakin penting mengingat peran Indonesia sebagai poros maritim dunia yang strategis. Pentingnya penguatan maritim juga penting dalam hal memberikan perlindungan dalam aktivitas ekonomi maritim, upaya dalam mencegah dan menangani kejahatan transnasional di laut Indonesia diperlukan tiga langkah strategi yang dapat dilakukan oleh pemerintah yaitu dengan melakukan kerjasama antara penegak hukum lintas negara. Selanjutnya upaya mengungkap dan menekan praktik kejahatan transnasional dengan meningkatkan operasi intelijen Indonesia

dan negara Asia Tenggara. Langkah selanjutnya yaitu peningkatan upaya diplomasi maritim antar negara Asia Tenggara khususnya negara yang berbatasan maritim dengan Indonesia (Sajidin, Saputra, & Nofiasari, 2023).

Perkembangan infrastruktur maritim di Indonesia tidak hanya akan memberikan manfaat secara ekonomi, tetapi juga akan memperkuat posisi geopolitik Indonesia dalam hubungan internasional. Karena semua subsektor dalam konektivitas maritim saling terkait dan membutuhkan pendekatan komprehensif, maka penanganan yang parsial akan menimbulkan masalah. Contohnya, pengembangan pelayaran nasional dan industri perkapalan sangat penting karena sebagian besar perdagangan dunia melewati perairan Indonesia. Namun, infrastruktur pelabuhan belum sesuai harapan. Sedangkan Negara tetangga telah lebih unggul dalam pelayanan pelabuhan, seperti Singapura dan Malaysia yang dapat melakukan bongkar muat dalam satu hari. Indonesia masih tertinggal dalam daya saing dan efisiensi pelayanan konektivitas maritim (Anugerah, 2023).

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode kualitatif induktif yang menjelaskan segala sesuatu mulai dari hal yang umum hingga yang khusus. Proses penelitian kualitatif ini melibatkan pengajuan pertanyaan dan prosedur baru, pengumpulan data spesifik, analisis data secara induktif, dan interpretasi makna data yang diperoleh peneliti (Suryadi, 2016). Metode kualitatif digunakan untuk memahami dan menjelaskan fenomena empiris yang terjadi dalam pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim di Indonesia.

Pengumpulan data dilakukan untuk memperoleh hasil yang diinginkan terhadap tujuan dan jangkauan penelitian ini. Data

diperoleh dari hasil publikasi yang dikumpulkan dari sumber berbagai laporan penelitian yang dihasilkan oleh universitas, akademisi, dan lain-lain, Artikel dan media online, Situs laman resmi, Dokumen sejarah Dan sumber terbitan lainnya. Untuk mendukung bahan pustaka tersebut diperoleh informasi data tentang upaya dan strategi pemerintah Indonesia dalam mengembangkan infrastruktur dan konektivitas laut.

Data dikumpulkan dari berbagai sumber, diolah, dan kemudian diperiksa. Selain daripada itu, data yang digunakan dalam penelitian ini akan fokus pada batasan peneltian yang telah ditentukan sebelumnya untuk memastikan relevansi penelitian ini sesuai. Referensi yang disebutkan akan digunakan untuk menyelesaikan penelitian ini. Di akhir penelitian ini, penulis akan menyimpulkan temuan penelitian ini melalui analisis strategi pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim yang nantinya bisa menjadi referensi untuk penelitian selanjutnya serta menjadi bahan rekomendasi bagi pemerintah indonesia dalam mengoptimalkan potensi maritim.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengembangan infrastruktur maritim membutuhkan strategi yang komprehensif dan terkoordinasi untuk memastikan efisiensi, keamanan, dan keberlanjutan. Salah satu strateginya adalah dengan melakukan evaluasi menyeluruh terhadap kebutuhan infrastruktur maritim di wilayah tertentu. Ini bisa melibatkan analisis lalu lintas kapal, kebutuhan logistik, potensi ekonomi, dan aspek keamanan.

Infrastruktur dan konektivitas maritim menjadi elemen penting dalam memperkuat posisi suatu negara di pasar dunia. Pada tahun 2014 hingga 2023, Indonesia telah mengalami perubahan signifikan dalam pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritimnya. Dalam upaya menuju visi poros maritim global, Presiden Joko Widodo telah

menanam pondasi untuk pembangunan masa depan di sektor maritim selama hampir dua periode masa jabatannya. Ini terwujud melalui berbagai inisiatif, termasuk pengembangan konektivitas maritim seperti pembangunan jaringan tol laut dan infrastruktur energi, serta pemanfaatan sumber daya alam laut.

Upaya lain juga dilakukan dalam pengembangan destinasi wisata yang menarik. Presiden mengakui bahwa langkah pertama untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia adalah mempersiapkan Indonesia sebagai negara maritim. Ini melibatkan kemampuan dalam mengelola dan memanfaatkan sumber daya laut sesuai dengan hukum internasional, serta menjaga keamanan perbatasan laut dengan negara tetangga. Selain mengoptimalkan potensi kelautan untuk kesejahteraan dan kemajuan, Indonesia juga harus menunjukkan kekuatan keamanan yang cukup untuk melindungi wilayah perairannya dari pelanggaran hukum (Nuka & Yuliasuti, 2023).

Dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN), diperlukan investasi sebesar 22,5 miliar dolar AS dari tahun 2021 hingga 2030, dengan 28 persennya atau sekitar 6,3 miliar dolar AS diambil dari pemerintah, sementara sisanya sebesar 16,2 miliar dolar AS atau 72 persen akan ditangani oleh sektor swasta (Nuka & Yuliasuti, 2023). Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN) menjadi salah satu sumber pendanaan untuk pengembangan pelabuhan, alokasi dana dari APBN namun anggaran tersebut masih terbatas. Oleh karena itu, Kementerian Perhubungan (Kemenhub) merencanakan strategi pendanaan dengan melibatkan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan sektor swasta. Kemenhub juga mengajak para pemangku kepentingan, termasuk BUMN, pemerintah daerah, dan pihak swasta, baik melalui Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) maupun Penanaman Modal Asing (PMA), untuk turut serta dalam pembangunan dan pengelolaan pelabuhan

guna mendukung transportasi laut sesuai dengan target RIPN (Nuka & Yuliasuti, 2023).

Pada tahun 2019, Indonesia memiliki 33 pelabuhan utama dengan tambahan 217 pelabuhan pengumpul dan 990 pelabuhan pengumpan. Rencana kebijakan sedang dilaksanakan untuk meningkatkan konektivitas maritim melalui pengembangan jalan raya maritim, pelabuhan laut dalam, logistik, pelayaran dan pariwisata maritim. Dalam jangka pendek, fokusnya adalah pada peningkatan kapasitas transportasi di empat pelabuhan utama, dan dalam jangka panjang, seluruh pelabuhan utama dan pelabuhan transit harus menjadi tulang punggung jaringan transportasi nasional dan internasional untuk distribusi barang (Muhammad Zulham, Hendra Maujana Saragih: 2019).

Tabel 1. Jumlah pelabuhan yang ada di Indonesia

No.	Tahun	Nilai
1	2016	2.252
2	2017	2.370
3	2018	1.525
4	2019	1.760
5	2020	2.439

Sumber: databoks.katadata (Rizaty, 2021)

Sebagai negara maritim, pelabuhan di Indonesia memainkan peran penting sebagai pintu masuk manusia dan logistik serta mendukung kegiatan perdagangan dan industri. Menurut Kementerian Perhubungan, jumlah pelabuhan pada 2020 mencapai 2.439, meningkat 38,6% dari tahun sebelumnya. Pembangunan dermaga pada tahun yang sama naik 41,3%, dengan total panjang dermaga mencapai 43.144 meter. Jumlah sarana angkutan laut juga meningkat 14,2% menjadi 93.737 unit. Beberapa pelabuhan tersibuk termasuk Tanjung Priok, Merak, Tanjung Perak, dan Bakauheni. Tanjung Priok diakui sebagai pelabuhan terbesar di Asia Tenggara (Rizaty, 2021).

Berkat perkembangan pelabuhan

yang signifikan, perbedaan harga kebutuhan sehari-hari semakin menyempit. Menurut data Kementerian Koordinator Kemaritiman, harga turun sekitar 30-40% pada tahun 2016. Pemerintah berupaya keras mendorong pembangunan tol maritim melalui proyek pengembangan pelabuhan. Selama tiga tahun terakhir, pemerintahan Jokowi telah membangun 150 pelabuhan di seluruh Indonesia, khususnya di wilayah timur Indonesia, dan menyiapkan enam jalur pelayaran reguler yang menghubungkan 24 titik pelayaran di sepanjang jalur laut. Namun, rencana jalan tol laut menghadapi tantangan seperti desain rute, ukuran kapal logistik, dan efektivitas transportasi domestik (Syahrin, 2018).

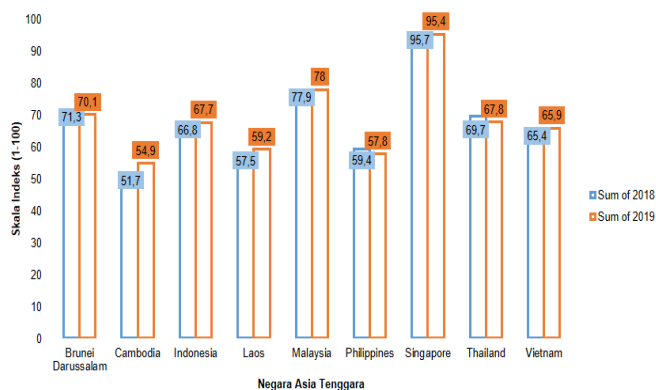
Sebagai negara maritim dan kepulauan, Indonesia mempunyai kepentingan yang kuat untuk menjamin keamanan dan stabilitas maritim di seluruh wilayah perairan Indonesia guna membangun poros maritim global. Penting bagi Indonesia untuk mengembangkan diplomasi maritim dan mengembangkan kekuatan lautnya. Letak geografis Indonesia yang strategis, berada di antara dua benua dan dua samudera, memberikan banyak keuntungan sekaligus tantangan (Iswardhana, Kerjasama Maritim Indonesia-Amerika Serikat sebagai Implementasi Politik Poros Maritim Indonesia: BAKAMLA-US Coast Guard, 2021).

Rencana strategis atau proses berkelanjutan dalam jangka waktu satu hingga lima tahun yang bertujuan untuk mencapai hasil yang diinginkan dengan mempertimbangkan potensi, peluang, dan hambatan yang ada. Meski pemerintah membatasi masuknya kapal asing ke perairan Indonesia melalui dua pelabuhan internasional Kuala Tanjung dan Bitung, namun industri kargo dan logistik dalam negeri dapat ikut serta dalam logistik internasional melalui jalur tol. Pembangunan enam pelabuhan besar, antara lain Pelabuhan Belawan, Pelabuhan

Tanjung Priok, Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Makassar, dan Pelabuhan Sorong, dibarengi dengan modernisasi militer dan penguatan fasilitas keamanan, penguatan industri negara, dan penguatan keamanan maritim negara kepastian hukum lintas batas negara (Syahrin, 2018).

Gambar 1 :

Skor Peringkat Daya Saing Infrastruktur Negara-Negara ASEAN (2019)



Sumber : databoks.katadata (Kusnandar, 2019)

Dalam konteks pengawalan bidang koordinasi infrastruktur dan transportasi untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi telah menetapkan sasaran strategis setiap tahunnya dari 2020 hingga 2024. Sasaran tersebut dibagi menjadi tiga tingkatan, yaitu sasaran strategis dengan indikator kinerja utama, sasaran kinerja program, dan sasaran kinerja kegiatan, yang telah diatur dalam Keputusan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Nomor 138/DIII Tahun 2020 (Kemaritiman, 2020).

Berikut adalah tabel yang menunjukkan capaian kinerja Deputy Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi pada tahun 2021 dan 2022 yang mencakup berbagai sasaran strategis yang menjadi fokus dalam upaya pemerintah untuk meningkatkan kualitas infrastruktur, konektivitas antar wilayah, kemandirian industri penunjang infrastruktur, serta efektivitas kebijakan di bidang infrastruktur dan transportasi.

Dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN), diperlukan investasi sebesar 22,5 miliar dolar AS dari tahun 2021 hingga 2030, dengan 28 persennya atau sekitar 6,3 miliar dolar AS diambil dari pemerintah, sementara sisanya sebesar 16,2 miliar dolar AS atau 72 persen akan ditangani oleh sektor swasta (Nuka & Yuliasuti, 2023). Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN) menjadi salah satu sumber pendanaan untuk pengembangan pelabuhan, alokasi dana dari APBN namun anggaran tersebut masih terbatas. Oleh karena itu, Kementerian Perhubungan (Kemenhub) merencanakan strategi pendanaan dengan melibatkan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan sektor swasta. Kemenhub juga mengajak para pemangku kepentingan, termasuk BUMN, pemerintah daerah, dan pihak swasta, baik melalui Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) maupun Penanaman Modal Asing (PMA), untuk turut serta dalam pembangunan dan pengelolaan pelabuhan guna mendukung transportasi laut sesuai dengan target RIPN (Nuka & Yuliasuti, 2023).

Pengembangan infrastruktur maritim, terutama dalam konteks konektivitas laut, menjadi salah satu pilar utama dalam upaya meningkatkan daya saing dan pertumbuhan ekonomi Indonesia. Sebagai negara kepulauan dengan ribuan pulau dan garis pantai yang panjang, Indonesia memiliki potensi besar untuk memanfaatkan sumber daya alam dan mendukung arus perdagangan internasional melalui jalur maritim. Oleh karena itu, investasi dalam pembangunan dan peningkatan infrastruktur pelabuhan, jaringan kapal, dan fasilitas terkait lainnya menjadi sangat vital.

Dengan meningkatnya konektivitas laut, akan tercipta kemudahan aksesibilitas barang dan jasa dari dan ke berbagai wilayah di Indonesia, yang pada gilirannya akan mendukung pertumbuhan sektor perdagangan, industri, dan pariwisata. Selain itu, konektivitas laut yang kuat juga

dapat memperkuat kedaulatan negara dalam mengelola sumber daya laut dan menjaga keamanan perairan.

Kebijakan terkait konektivitas maritim, seperti pembangunan tol laut, mempunyai fokus dan tujuan tertentu. Meskipun tahun 2014 difokuskan untuk memenuhi kebutuhan Pelayaran Perintis, tujuan tahun kelima adalah mengurangi biaya logistik hingga 20% dari pendapatan domestik bruto dan meningkatkan jumlah armada pelayaran. 30% pembaharuan kapal milik negara dengan mengurangi jumlah kapal berumur di atas 25 tahun dari 70% menjadi 50%, dan mengurangi waktu operasional di pelabuhan-pelabuhan besar dari 6-7 hari menjadi 3-4 hari. Langkah-langkah penting seperti perencanaan lintas sektoral dan keterlibatan lokal dan masyarakat dapat memastikan bahwa tujuan ini tercapai (Adam, 2015).

Oleh karena itu, upaya untuk memperkuat infrastruktur maritim perlu diperkuat melalui kolaborasi antara pemerintah, sektor swasta, dan lembaga terkait lainnya, dengan fokus pada peningkatan efisiensi, keberlanjutan, dan daya saing global. Dengan demikian, pembangunan konektivitas laut bukan hanya merupakan investasi ekonomi, tetapi juga strategi yang strategis untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang inklusif dan berkelanjutan bagi Indonesia.

Namun tentu saja, konektivitas maritim menghadapi beberapa tantangan dalam pengembangannya. Beberapa masalah utama yang perlu diatasi dalam menerapkan konsep tol laut termasuk ketidakseimbangan arus muatan antara wilayah timur dan barat Indonesia, kekurangan kapal berukuran 3 ribu Teu yang dimiliki oleh perusahaan pelayaran nasional, dan kebutuhan pendanaan besar untuk pengembangan infrastruktur terutama pelabuhan.

Selain itu, ada masalah dengan pengisian muatan yang tidak optimal saat

kembali ke wilayah timur Indonesia setelah mengirim barang jadi, yang tidak efisien bagi armada perdagangan. Pertanyaan yang timbul mencakup rencana konektivitas maritim pemerintah, kendala yang dihadapi, dan kebijakan yang diperlukan untuk mewujudkan rencana tersebut. Upaya memahami rencana konektivitas maritim pemerintah, mengidentifikasi kendala yang dihadapi, dan mengevaluasi kebijakan yang diperlukan untuk mewujudkan rencana tersebut, sehingga dukungan kebijakan yang optimal dapat diberikan (Adam, 2015).

Tabel 2. Tingkat konektivitas maritim 2018

No	Tingkatan	Most Connected Countries	Index
1	Tingkat Global	China	187,8
		Singapore	133,9
		Korea	118,8
		Hong Kong	113,5
2	Tingkat Asia	Malaysia	109,9
		United Arab Emirates	83,9
		Taiwan	78
		Japan	76,8
		Srilanka	72,5
		Vietnam	68,8

Sumber: (Pramuja, 2020)

Data menunjukkan bahwa negara-negara dengan tingkat konektivitas maritim tertinggi di dunia dapat digolongkan ke dalam kategori 'Pemimpin Global' berdasarkan wilayah regionalnya, seperti: B.Dataran Asia. Sebagai negara kepulauan, Indonesia belum termasuk dalam lima besar negara yang paling terhubung, namun dinilai berdasarkan indeks biaya perdagangan yang mencakup armada transportasi, investasi modernisasi pelabuhan, dan kapasitas pelabuhan. Berdasarkan data tersebut, posisi konektivitas maritim Indonesia perlu dikaji lebih lanjut untuk memahami dampak kebijakan pembangunan infrastruktur maritim terhadap kinerja perdagangan internasional, terutama ketika mengatasi

masalah biaya transaksi perdagangan dengan pihak eksternal (Pramuja, 2020).

Kesuksesan konektivitas maritim membutuhkan dukungan dari berbagai instansi dan lembaga, termasuk pemerintah daerah, Kementerian Keuangan, dan Kementerian BUMN sebagai regulator perkapalan. Oleh karena itu, penting untuk meningkatkan tata kelola pemerintahan daerah agar lebih transparan dan efisien dalam pengelolaan keuangan. Ini mencakup peningkatan koordinasi, pengembangan kapasitas aparatur, dan penyesuaian pengukuran kinerja untuk fokus pada hasil yang dicapai.

Pengembangan infrastruktur maritim membutuhkan strategi yang komprehensif dan terkoordinasi untuk memastikan efisiensi, keamanan, dan keberlanjutan. beberapa langkah yang dapat dipertimbangkan dalam merancang strategi pengembangan infrastruktur maritim di Indonesia yaitu dengan melakukan evaluasi menyeluruh terhadap kebutuhan infrastruktur maritim di wilayah tertentu.

Dengan melibatkan analisis lalu lintas kapal, kebutuhan logistik, potensi ekonomi, dan aspek keamanan, Buat rencana jangka panjang yang mempertimbangkan program pertumbuhan ekonomi, perubahan iklim, dan inovasi teknologi. Rencana ini harus fleksibel untuk mengakomodasi perubahan yang terjadi, Fokuskan pada pembangunan infrastruktur inti seperti pelabuhan, dermaga, terminal peti kemas, dan fasilitas penanganan kargo. Pastikan bahwa infrastruktur tersebut didesain untuk memenuhi standar keselamatan dan lingkungan yang ketat, selain itu Bangun koridor logistik yang terintegrasi untuk menghubungkan pelabuhan dengan pusat distribusi dan jalur transportasi lainnya. Ini akan meningkatkan efisiensi transportasi dan mengurangi biaya logistik.

Selain itu dengan memperkuat sistem keamanan maritim dengan investasi dalam pemantauan, pembaruan peraturan,

dan kerja sama lintas batas. Ini penting untuk melindungi infrastruktur dan mencegah ancaman keamanan. Libatkan sektor swasta dalam pengembangan infrastruktur melalui kemitraan yang saling menguntungkan. Ini dapat membantu mendapatkan investasi tambahan serta mempercepat implementasi proyek. Serta erinvestasi dalam pelatihan pengembangan SDM yang berkualitas untuk mengelola dan mengoperasikan infrastruktur maritim dengan baik. Ini termasuk pelatihan untuk petugas keamanan, insinyur, dan tenaga kerja pelabuhan.

KESIMPULAN

Pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim di Indonesia sangat penting sebagai salah satu pilar utama dalam menjaga posisi negara sebagai poros maritim dunia. Meskipun telah terjadi kemajuan yang signifikan, terdapat sejumlah tantangan yang perlu diatasi, seperti kendala dalam desain rute dan ukuran kapal logistik, serta keefektifan pelayaran nasional. Untuk mengatasi tantangan tersebut, perlu adanya evaluasi berkala terhadap proyek-proyek yang telah dilakukan dan peningkatan sinergi antara pemerintah, sektor swasta, dan masyarakat dalam mendukung pembangunan infrastruktur maritim.

Dengan memperhatikan aspek-aspek keberlanjutan, efisiensi, dan daya saing, serta melibatkan semua pihak secara aktif, diharapkan Indonesia dapat memperkuat posisinya sebagai poros maritim dunia dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat melalui pembangunan infrastruktur yang terintegrasi dan berkelanjutan.

Pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dihadapkan pada beberapa tantangan yang perlu diatasi agar dapat mencapai potensi penuhnya. Pembangunan infrastruktur maritim seperti pelabuhan, dermaga, dan terminal membutuhkan investasi besar. Pemerintah

harus berkomitmen menyediakan dana yang cukup untuk proyek-proyek ini bisa menjadi tantangan, terutama bagi negara-negara berkembang. Tidak semua negara memiliki sumber daya manusia dan keuangan yang cukup untuk mengembangkan infrastruktur maritim yang diperlukan. Dengan keterbatasan ini dapat menghambat kemajuan dalam meningkatkan konektivitas maritim. Selain itu pengembangan infrastruktur maritim yang modern membutuhkan penggunaan teknologi canggih seperti IoT, big data, dan automasi. Namun, tidak semua tenaga kerja memiliki keterampilan yang diperlukan untuk mengoperasikan dan memelihara teknologi tersebut.

Sebagai saran, pemerintah perlu mengoptimalkan strategi pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan lebih memperhatikan efisiensi dan daya saing. Langkah-langkah konkret seperti meningkatkan pengelolaan sumber daya kelautan, memperbaiki infrastruktur pelabuhan, dan menggalakkan investasi swasta, karena hakikatnya Mengatasi tantangan-tantangan ini memerlukan kolaborasi antara pemerintah, sektor swasta, dan masyarakat sipil serta komitmen untuk memprioritaskan pembangunan infrastruktur maritim yang berkelanjutan dan inklusif.

DAFTAR PUSTAKA

- Adam, L. (2015). Kebijakan Konektivitas Maritim Di Indonesia. *Jurnal Politika*, 1-12.
- Anugerah, B. (2023). *Strategi Konektivitas Maritim Indonesia*. Bandung : Unpad Press.
- Dewa Ayu Nadya Aprilia, I. R. (2021). Diplomasi Pemerintah Indonesia untuk Mengajukan Status Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) sebagai Upaya Perlindungan Lingkungan Laut Di Selat Lombok. *Journal LINO*, 1-15.

- Investasi, K. K. (2023). *Laporan Kinerja Kemenko Kemaritiman dan Investasi Tahun 2022*. Jakarta: Kemenko Kemaritiman dan Investasi.
- Iswardhana, M. R. (2021). Kerjasama Maritim Indonesia - Amerika Serikat Sebagai Implementasi Politik Poros Maritim Indonesia : Bakamla - US Coast Guard. *Dinamika Pemerintahan*, 1-15.
- Iswardhana, M. R. (2021). Kerjasama Maritim Indonesia-Amerika Serikat sebagai Implementasi Politik Poros Maritim Indonesia: BAKAMLA-US Coast Guard. *Jurnal Dinamika Pemerintahan*, 1-15.
- Kemaritiman, S. K. (2020). *Laporan Kinerja Sekretariat Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Triwulan III Tahun 2020*. Jakarta: Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman.
- Kusnandar, V. B. (2019, Oktober 11). *databoks.katadata.co.id*. Diambil kembali dari Skor Peringkat Daya Saing Infrastruktur Negara-Negara ASEAN (2019): <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2019/10/11/daya-saing-infrastruktur-indonesia-urutan-kelima-di-asean>
- Nuka, F. M., & Yuliasuti, N. (2023, Oktober 12). *Menteri Perhubungan beberkan hasil pembangunan maritim era Jokowi*. Diambil kembali dari Antara News: <https://www.antaranews.com/berita/3769902/menteri-perhubungan-beberkan-hasil-pembangunan-maritim-era-jokowi>
- Panggabean, M. R. (2024). Perkembangan dan Prospek : Diplomasi Maritim Presiden Jokowi dan Poros Maritim Dunia. *Journal of Global Perspective*, 58-71.
- Pramuja, F. &. (2020). Globalisasi dan Pembangunan Infrastruktur Maritim Indonesia di Bidang Konektivitas dan Sistem Logistik (2014-2019). *Journal of International Studies*, 31-46.
- Rizaty, M. A. (2021, Oktober 27). *databoks.katadata.co.id*. Diambil kembali dari Terdapat 2.439 Pelabuhan di Seluruh Indonesia pada 2020: <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2021/10/27/terdapat-2439-pelabuhan-di-seluruh-indonesia-pada-2020>
- Sajidin, M., Saputra, I., & Nofiasari, W. (2023). Strategi Keamanan Maritim Indonesia Dalam Menghadapi Ancaman Kejahatan Transnasional Di Asia Tenggara. *Jurnal Lemhannas RI*, 170-177.
- Suryadi, B. (2016). *Metode Penelitian Hubungan Internasional*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Syahrin, M. N. (2018). Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinegritas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut Indonesia. *Indonesian Perspective*, 1-17.