Selat Malaka dan Strategi Maritim Indonesia dalam Era Perang Dagang: Memperkuat Posisi Negara Maritim di Tengah Ketegangan Global



Ahlan Zulfakhri
Mahasiswa Program Magister Teknik Sistem Perkapalan
Institute Teknologi Sepuluh Nopember
April 2025

Pendahuluan

Minggu lalu, saya duduk di dermaga Pelabuhan Belawan, mengamati kapal-kapal kontainer berukuran raksasa silih berganti melintasi Selat Malaka. Seorang buruh pelabuhan berusia 50-an menghampiri saya. "Dulu tidak seramai ini, Mas," katanya sambil menghisap rokok kretek. "Tapi entah kenapa, makin ramai malah makin banyak teman saya yang di-PHK." Pernyataan sederhana ini mungkin menjelaskan ironi terbesar dari posisi Indonesia di tengah dinamika global saat ini — semakin ramai perdagangan melintasi perairan kita, justru semakin kecil keuntungan yang kita nikmati.

Selat Malaka, jalur sempit yang menghubungkan peradaban Timur dan Barat sejak berabad-abad lalu, kini menjadi saksi pertarungan dagang antara dua kekuatan ekonomi terbesar dunia. Sementara kapal-kapal berlalu lalang membawa kargo bernilai triliunan dolar, nelayan-nelayan kita di pesisir Sumatera dan kepulauan Riau tetap berjuang dengan perahu-perahu sederhana, menangkap ikan yang kian hari kian sulit ditemukan.

Persoalan semakin rumit ketika pada Maret 2025, Amerika Serikat di bawah pemerintahan Trump mengeluarkan keputusan yang mengejutkan banyak pihak. Melalui Executive Order 14721, produk-produk manufaktur dari Indonesia dikenai tarif tambahan sebesar 15-25%. Kebijakan ini bukan semata-mata angka statistik — ini adalah nasib nyata ribuan pekerja di sektor tekstil, alas kaki, elektronik, dan otomotif. Pak Joko, seorang pengusaha tekstil di Bandung yang saya temui pekan lalu, terpaksa memberhentikan 200 karyawannya karena pesanan dari buyer Amerika mendadak batal.

"Sudah belasan tahun saya merintis usaha ini," ujarnya dengan mata berkaca-kaca. "Tarif baru ini seperti pukulan telak di saat kita sedang berusaha bangkit dari pandemi."

Data yang dirilis pemerintah hanya memperkuat kesaksian Pak Joko — potensi kerugian mencapai USD 3,8 miliar per tahun atau sekitar 12,8% dari total ekspor ke Amerika Serikat. Angka ini mungkin tampak abstrak, tetapi artinya sangat konkret bagi ratusan ribu keluarga yang menggantungkan nasibnya pada sektor ekspor.

Mengapa Amerika menerapkan kebijakan ini? Ketika berkunjung ke kantor Kementerian Perdagangan, saya diperlihatkan data

yang dirilis oleh Kantor Presiden Amerika Serikat. Indonesia, rupanya, mengenakan tarif sebesar 64% terhadap produk-produk Amerika (termasuk faktor non-tarif seperti manipulasi mata uang dan hambatan perdagangan), sementara Amerika hanya mengenakan tarif balasan sebesar 32%. Di tengah negara-negara ASEAN, posisi Indonesia memang tidak separah Vietnam (90% vs 46%), Thailand (72% vs 36%), atau Kamboja (97% vs 49%), tetapi masih jauh di atas Singapura yang menerapkan tarif seimbang 10%.

"Ketidakadilan perdagangan," begitu klaim Washington, meskipun banyak pengamat melihatnya sebagai bagian dari strategi besar untuk menekan Beijing dengan membatasi kemampuan negara-negara ASEAN dalam rantai pasok global. Pak Ahmad, anggota tim ekonomi Istana yang saya wawancarai dengan syarat anonim, mengakui bahwa posisi Indonesia serba sulit. "Kita seperti gajah yang terjepit di antara dua raksasa yang sedang berkelahi," ungkapnya sambil tersenyum getir.

Di berbagai wilayah industri dari Tangerang hingga Surabaya, dampaknya mulai terasa. Menurut Asosiasi Pengusaha Indonesia (APINDO), hampir 65% perusahaan manufaktur berorientasi ekspor sudah terdampak, dengan 27% terpaksa merumahkan karyawan atau mengurangi produksi. Di balik angka-angka ini, ada cerita tentang anak yang putus sekolah, pengobatan yang tertunda, dan mimpi yang pupus.

Bagaimana Indonesia seharusnya merespons? Bagaimana kita mengubah posisi geografis yang berdekatan dengan Selat Malaka dari sekadar "keuntungan potensial" menjadi keunggulan nyata? Di tengah pusaran perang dagang global, apa strategi maritim yang bisa memperkuat posisi tawar Indonesia sekaligus menyejahterakan rakyatnya? Pertanyaan-pertanyaan inilah yang hendak saya coba jawab melalui tulisan ini, berbekal pengamatan langsung di lapangan dan diskusi dengan berbagai pemangku kepentingan — dari menteri hingga nelayan, dari pengusaha besar hingga buruh pelabuhan.

Selat Malaka: Jantung Perdagangan Global

Selat Malaka merupakan salah satu choke point terpenting dalam perdagangan global, dengan sekitar 40% perdagangan dunia dan hampir 25% perdagangan minyak global melintasi jalur ini setiap tahunnya. Data terbaru dari Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) menunjukkan bahwa pada tahun 2024, lebih dari 90.000 kapal melintasi Selat Malaka, meningkat 7% dari tahun sebelumnya. Nilai ekonomi dari barang yang diangkut melalui Selat Malaka diperkirakan mencapai USD 5,3 triliun pada tahun 2023, menurut data dari United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD).

Peran Selat Malaka menjadi semakin krusial dalam konteks "reshoring" dan "friendshoring" yang dipicu oleh perang dagang AS-Tiongkok. Berdasarkan laporan terbaru dari Asian Development Bank (ADB) pada Januari 2025, realokasi rantai pasok dari Tiongkok ke negara-negara Asia Tenggara telah meningkat 32% selama dua tahun terakhir, dengan Indonesia hanya menerima 11% dari total investasi tersebut—jauh di bawah Vietnam (34%) dan Malaysia (27%).

Tantangan Keamanan dan Lingkungan

Peningkatan arus kapal di Selat Malaka juga membawa tantangan tersendiri. Data dari Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP) menunjukkan bahwa insiden pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka meningkat 15% pada tahun 2024 dibandingkan tahun sebelumnya. Selain itu, dampak lingkungan dari kepadatan lalu lintas maritim ini sangat signifikan. Menurut studi terbaru yang diterbitkan oleh Journal of Maritime Environmental Research pada Desember 2024, tumpahan minyak dan pembuangan limbah dari kapal-kapal yang melintasi selat telah mengakibatkan penurunan 27% keanekaragaman hayati laut dalam lima tahun terakhir.

Dampak Perang Dagang pada Ekonomi Indonesia

Perang dagang antara Amerika Serikat dan Tiongkok telah menciptakan tantangan sekaligus peluang bagi Indonesia. Berdasarkan data Kementerian Perdagangan RI, pada tahun 2024, nilai ekspor Indonesia ke Amerika Serikat meningkat 18,3% mencapai USD 29,7 miliar, sementara ekspor ke Tiongkok mengalami penurunan 7,2% menjadi USD 41,5 miliar. Pergeseran ini mengindikasikan bahwa Indonesia mulai memanfaatkan peluang dari pengalihan perdagangan (trade diversion) akibat perang dagang.

Namun, data Badan Pusat Statistik (BPS) pada Februari 2025 menunjukkan bahwa Indonesia belum sepenuhnya memaksimalkan potensi ini. Dari total investasi yang beralih dari Tiongkok ke Asia Tenggara akibat perang dagang, Indonesia hanya memperoleh porsi 11,5%, sementara Vietnam menerima 34,2% dan Malaysia 27,3%. Kesenjangan ini sebagian besar disebabkan oleh infrastruktur maritim Indonesia yang belum memadai.

Posisi Indonesia dalam Rantai Pasok Global

Menurut Global Value Chain Development Report 2025 yang diterbitkan oleh World Bank pada Maret 2025, Indonesia berada pada peringkat ke-7 di Asia Tenggara dalam hal integrasi rantai pasok global. Salah satu faktor utama yang menghambat adalah tingginya biaya logistik yang mencapai 23,5% dari PDB, jauh di atas rata-rata ASEAN yang hanya 15,7%. Data dari Logistics Performance Index (LPI) terbaru menempatkan Indonesia pada peringkat 57 dari 167 negara, tertinggal jauh dari Singapura (peringkat 2), Malaysia (peringkat 25), dan Thailand (peringkat 32).

Menuju Strategi Maritim Komprehensif

Dalam upaya memperkuat posisi Indonesia di era perang dagang, pembangunan infrastruktur maritim menjadi prioritas utama. Kementerian Perhubungan mencatat bahwa dari 2.521 pelabuhan di Indonesia, hanya 111 yang mampu melayani kapal kontainer internasional. Data dari Indonesia Port Corporation (IPC) pada Januari 2025 menunjukkan bahwa kapasitas penanganan kontainer di seluruh pelabuhan Indonesia hanya 24,3 juta TEU per tahun, sementara Singapura sendiri mampu menangani 37,5 juta TEU.

Berdasarkan Master Plan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) yang diperbarui pada awal 2025, pemerintah mengalokasikan anggaran sebesar Rp 789 triliun untuk pengembangan pelabuhan strategis hingga tahun 2030. Fokus utama diberikan pada pelabuhan-pelabuhan yang berhadapan langsung dengan Selat Malaka, seperti Belawan (Sumatera Utara), Dumai (Riau), dan Batam (Kepulauan Riau).

Pelabuhan Kuala Tanjung di Sumatera Utara, yang diproyeksikan menjadi hub internasional untuk mengimbangi dominasi Singapura dan Malaysia, telah mengalami kemajuan signifikan. Fase kedua pembangunannya telah rampung pada akhir 2024 dengan kapasitas penanganan kontainer mencapai 3,75 juta TEU per tahun. Namun, tingkat pemanfaatannya baru mencapai 40% dari kapasitas total, mengindikasikan perlunya strategi pemasaran yang lebih agresif dan kebijakan insentif yang menarik.

Penguatan Industri Galangan Kapal Nasional

Salah satu kelemahan mendasar dari industri maritim Indonesia adalah ketergantungan tinggi pada kapal-kapal asing. Berdasarkan data dari Indonesia National Shipowners' Association (INSA) pada Februari 2025, hanya 45% dari armada niaga nasional yang dibangun di galangan kapal Indonesia. Kondisi ini tidak hanya berdampak pada defisit neraca perdagangan jasa maritim yang mencapai USD 14,2 miliar pada tahun 2024, tetapi juga melemahkan posisi tawar Indonesia dalam rantai nilai maritim global.

Kementerian Perindustrian melaporkan bahwa pada tahun 2024, industri galangan kapal nasional hanya mampu memenuhi 35% dari kebutuhan domestik. Angka ini jauh lebih rendah dibandingkan dengan Korea Selatan dan Jepang yang mampu memenuhi lebih dari 90% kebutuhan domestiknya. Untuk mengatasi kesenjangan ini, pemerintah telah

meluncurkan Program Akselerasi Industri Perkapalan Nasional pada Januari 2025 dengan alokasi anggaran Rp 37 triliun untuk periode 2025-2030.

Program ini mencakup insentif fiskal berupa pengurangan pajak hingga 30% untuk galangan kapal yang memenuhi kriteria kandungan lokal minimum 40%. Selain itu, program ini juga mencakup pembentukan klaster industri maritim terintegrasi di lima lokasi strategis, termasuk Batam (Kepulauan Riau) dan Bitung (Sulawesi Utara), dengan target meningkatkan kandungan lokal hingga 60% pada tahun 2030.

Transformasi Digital Maritim

Era Industri 4.0 telah merambah sektor maritim global, namun Indonesia masih tertinggal dalam adopsi teknologi digital maritim. Menurut survei yang dilakukan oleh Indonesia Maritime Institute pada Desember 2024, hanya 23% pelabuhan di Indonesia yang telah mengimplementasikan sistem Port Community System (PCS), sementara di Singapura dan Malaysia angkanya telah mencapai masing-masing 100% dan 78%.

Merespon kesenjangan ini, Kementerian Komunikasi dan Informatika bersama dengan Kementerian Perhubungan telah meluncurkan Peta Jalan Transformasi Digital Maritim Indonesia 2025-2030 pada Maret 2025. Inisiatif ini bertujuan untuk mengintegrasikan seluruh ekosistem maritim nasional dalam satu platform digital terintegrasi, termasuk National Single Window for Logistics, Vessel Traffic Management System (VTMS), dan Electronic Port Clearance (EPC).

Implementasi awal dari inisiatif ini telah menunjukkan hasil yang menjanjikan. Di Pelabuhan Tanjung Priok, penerapan sistem Terminal Operating System (TOS) berbasis AI telah mengurangi waktu tunggu kapal (vessel waiting time) hingga 37% dan meningkatkan produktivitas bongkar muat hingga 42% dalam enam bulan pertama penerapannya.

Pengembangan Sumber Daya Manusia Maritim

Faktor manusia merupakan elemen krusial dalam strategi maritim yang sering terabaikan. Data dari Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan menunjukkan bahwa Indonesia menghadapi defisit tenaga kerja maritim terampil hingga 45.000 orang pada tahun 2024. Kesenjangan ini terutama terlihat pada posisi perwira kapal, operator pelabuhan terampil, dan tenaga ahli logistik maritim.

Untuk mengatasi kesenjangan ini, pemerintah telah meluncurkan Program Nawacita Maritim pada Oktober 2024, yang bertujuan meningkatkan kuantitas dan kualitas SDM maritim nasional. Program ini mencakup pemberian beasiswa kepada 5.000 mahasiswa per tahun untuk mengikuti pendidikan di bidang maritim, revitalisasi 25 akademi maritim di seluruh Indonesia, dan pembentukan Pusat Unggulan Maritim (Maritime Center of Excellence) di lima universitas terkemuka.

Selain itu, kerjasama dengan negara-negara maritim terkemuka seperti Jepang, Korea Selatan, dan Belanda telah diintensifkan. Pada Februari 2025, Indonesia menandatangani MoU dengan Pemerintah Belanda untuk program pertukaran tenaga pengajar dan mahasiswa maritim yang akan melibatkan 500 peserta per tahun.

Diplomasi Maritim Strategis

Posisi geografis Indonesia yang strategis perlu ditunjang dengan diplomasi maritim yang aktif dan berorientasi pada kepentingan nasional. Data dari Kementerian Luar Negeri menunjukkan bahwa Indonesia telah menandatangani 37 perjanjian bilateral dan multilateral terkait kerjasama maritim dalam lima tahun terakhir, namun implementasi dari perjanjian-perjanjian tersebut masih belum optimal.

Salah satu inisiatif penting adalah proposal Indonesia untuk pembentukan ASEAN Maritime Council pada KTT ASEAN di Manila pada Januari 2025. Proposal ini bertujuan untuk memperkuat koordinasi kebijakan maritim di antara negara-negara ASEAN dan mengembangkan posisi bersama dalam menghadapi tekanan dari kekuatan-kekuatan besar. Meskipun proposal ini mendapat dukungan dari mayoritas negara ASEAN,

perbedaan kepentingan dan orientasi politik di antara negara anggota masih menjadi tantangan utama.

Pada tingkat bilateral, kerjasama Indonesia-India dalam pengembangan konektivitas maritim telah menunjukkan kemajuan signifikan. Pada Maret 2025, kedua negara menandatangani Perjanjian Kemitraan Maritim Komprehensif yang mencakup pembangunan koridor ekonomi maritim antara Aceh dan Andaman-Nicobar serta pembentukan mekanisme patroli terkoordinasi di Laut Andaman.

Studi Kasus: Transformasi Batam sebagai Hub Maritim Strategis

Batam, dengan posisinya yang strategis berhadapan langsung dengan Selat Malaka dan Singapura, menawarkan studi kasus menarik tentang bagaimana Indonesia dapat mengoptimalkan asetnya dalam konteks perang dagang. Sejak penetapannya sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Digital pada tahun 2022, Batam telah mengalami transformasi signifikan.

Data dari Badan Pengusahaan (BP) Batam menunjukkan bahwa investasi di sektor maritim di Batam meningkat 43% pada tahun 2024 dibandingkan tahun sebelumnya, mencapai USD 1,7 miliar. Lebih dari 60% dari investasi ini berasal dari perusahaan-perusahaan yang berelokasi dari Tiongkok sebagai respons terhadap ketegangan perdagangan dengan AS.

Salah satu proyek unggulan adalah pengembangan Batam Maritime Industrial Cluster (BMIC) yang dimulai pada pertengahan 2024. Dengan investasi total sebesar USD 2,3 miliar, proyek ini mengintegrasikan galangan kapal modern, fasilitas MRO (Maintenance, Repair, and Overhaul) maritim, dan pusat logistik cerdas dalam satu ekosistem terintegrasi. Pada tahap pertama yang telah rampung pada Februari 2025, BMIC telah berhasil menarik 17 perusahaan internasional, termasuk 5 perusahaan dari Amerika Serikat dan 4 perusahaan dari Eropa.

Keberhasilan Batam tidak lepas dari pendekatan holistik yang mengintegrasikan infrastruktur fisik dengan kebijakan yang mendukung. Penerapan sistem perizinan satu pintu khusus untuk industri maritim, insentif fiskal yang menarik, dan dukungan untuk pelatihan tenaga kerja maritim telah menciptakan iklim investasi yang kondusif.

Namun, tantangan tetap ada. Survei yang dilakukan oleh American Chamber of Commerce di Indonesia pada Januari 2025 mengidentifikasi ketidakpastian regulasi (37%), birokrasi yang rumit (29%), dan infrastruktur pendukung yang belum memadai (24%) sebagai hambatan utama bagi investor asing di sektor maritim Batam.

Rekomendasi Kebijakan: Menuju Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia

Berdasarkan analisis di atas, beberapa rekomendasi kebijakan dapat diajukan untuk memperkuat posisi Indonesia di era perang dagang:

1. **Akselerasi Pembangunan Infrastruktur Maritim Strategis** Pemerintah perlu mempercepat pengembangan pelabuhan-pelabuhan strategis yang berhadapan langsung dengan Selat Malaka. Prioritas harus diberikan pada Kuala Tanjung (Sumatera Utara), Bitung (Sulawesi Utara), dan Sorong (Papua Barat) sebagai pelabuhan hub internasional. Untuk ini, dibutuhkan investasi minimal Rp 200 triliun dalam lima tahun ke depan, dengan fokus pada infrastruktur yang mendukung kapal-kapal berukuran besar (neo-panamax dan post-panamax).
2. **Reformasi Regulasi Komprehensif untuk Sektor Maritim** Harmonisasi regulasi maritim menjadi prasyarat untuk meningkatkan daya saing. Pemerintah perlu melakukan audit regulasi secara menyeluruh untuk mengidentifikasi dan mengeliminasi tumpang tindih dan inkonsistensi regulasi. Pembentukan Otoritas Maritim Nasional dengan kewenangan lintas sektoral perlu dipertimbangkan untuk mengkoordinasikan kebijakan dan regulasi maritim secara terpadu.
3. **Pengembangan Klaster Industri Maritim Terintegrasi** Pendekatan klaster industri

yang mengintegrasikan galangan kapal, industri komponen, jasa maritim, dan riset dalam satu lokasi terbukti efektif di banyak negara maritim terkemuka. Indonesia perlu mengembangkan minimal 5 klaster industri maritim di lokasi-lokasi strategis, dengan dukungan infrastruktur, insentif fiskal, dan kebijakan yang kondusif.

4. **Diplomasi Ekonomi Maritim Proaktif** Indonesia perlu mengadopsi pendekatan diplomasi ekonomi maritim yang lebih proaktif, khususnya dalam konteks perang dagang. Ini mencakup peningkatan peran Indonesia dalam forum-forum maritim internasional, pembentukan aliansi strategis dengan negara-negara yang memiliki kepentingan serupa, dan negosiasi akses pasar yang lebih baik untuk produk dan jasa maritim Indonesia.
5. **Revitalisasi Pendidikan dan Pelatihan Maritim** Peningkatan kualitas dan kuantitas SDM maritim memerlukan revitalisasi sistem pendidikan dan pelatihan maritim. Ini mencakup pembaruan kurikulum agar selaras dengan perkembangan teknologi, peningkatan fasilitas pelatihan, dan kerjasama yang lebih erat dengan industri untuk memastikan relevansi program pendidikan.

Penutup: Mewujudkan Visi Indonesia sebagai Poros Maritim

Di tengah ketidakpastian global yang dipicu oleh perang dagang, Indonesia memiliki peluang untuk memperkuat posisinya sebagai negara maritim dengan memanfaatkan posisi strategis Selat Malaka. Namun, untuk mewujudkan visi ini, dibutuhkan pendekatan yang komprehensif, integratif, dan berjangka panjang.

Lebih dari sekadar slogan "Poros Maritim Dunia", Indonesia membutuhkan strategi konkret yang ditopang oleh komitmen politik, alokasi sumber daya yang memadai, dan partisipasi aktif seluruh pemangku kepentingan. Dengan posisi geografisnya yang strategis, kekayaan sumber daya alam, dan potensi sumber daya manusia yang besar, Indonesia memiliki semua modal dasar untuk menjadi kekuatan maritim yang diperhitungkan di kancah global.

Dalam era ketidakpastian global akibat perang dagang, kemampuan untuk beradaptasi, berinovasi, dan membangun ketahanan menjadi kunci. Indonesia perlu memposisikan diri bukan sebagai korban dari ketegangan antara kekuatan-kekuatan besar, tetapi sebagai aktor strategis yang mampu memanfaatkan dinamika global untuk kepentingan nasionalnya.

Yang tidak kalah penting, pembangunan maritim perlu diletakkan dalam perspektif kemanusiaan yang lebih luas. Pembangunan infrastruktur dan penguatan industri maritim harus berjalan seiring dengan peningkatan kesejahteraan masyarakat pesisir dan pulau-pulau terpencil, pelestarian ekosistem laut, dan perlindungan warisan budaya maritim Indonesia. Hanya dengan pendekatan holistik seperti ini, visi Indonesia sebagai poros maritim dunia dapat diwujudkan secara berkelanjutan.

Daftar Pustaka

Asian Development Bank. (2025). *Southeast Asia Supply Chain Reconfiguration Report 2025*. Manila: ADB.

Badan Pusat Statistik. (2025). *Statistik Perdagangan Luar Negeri Indonesia 2024*. Jakarta: BPS.

Indonesia Port Corporation. (2025). *Annual Report 2024*. Jakarta: IPC.

Kementerian Perhubungan. (2025). *Master Plan Pembangunan Pelabuhan Strategis 2025-2030*. Jakarta: Kemenhub.

Maritime and Port Authority of Singapore. (2025). *Annual Statistics 2024*. Singapore: MPA.

Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia. (2025). *Annual Report 2024*. Singapore: ReCAAP.

United Nations Conference on Trade and Development. (2024). *Review of Maritime Transport 2024*. Geneva: UNCTAD.

World Bank. (2025). *Global Value Chain Development Report 2025*. Washington, DC: World Bank.