

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Sir Walter Raleigh, sekitar abad ke XV mengutarakan pemikirannya bahwa: “barang siapa menguasai lautan maka ia akan menguasai perdagangan, menguasai kekayaan dunia dan akhirnya menjadi penguasa dunia.” Nusantara sejak zaman Kerajaan Sriwijaya (abad ke VII) hingga Kerajaan Majapahit (abad XIV) telah menguasai perdagangan melalui lautan. Secara tidak sadar mereka telah menerapkan padangan Sir Walter Raleigh, yang notabene baru dikumandangkan pada abad ke XV.

Letak strategis Indonesia di persilangan alur perdagangan penghubung dunia telah menunjukkan eksistensi penting Indonesia di kawasan tersebut, yang dapat melalui hubungan kerjasama dengan Negara lain hingga kebijakan pertahanan Nasional di sector maritim (Pramono, 2005). Letak persilangan wilayah Indonesia diantara benua Asia dan Australia, dan di antara Samudra Hindia dan Pasifik, menjadikan wilayah laut Indonesia khususnya sebagai jalur pelayaran yang sangat penting bagi dunia internasional.



Gambar 1.1 Posisi Persilangan Indonesia

Pada aspek geopolitik, Soekarno menyatakan bahwa Indonesia adalah “negara lautan” (*archipelago*) yang penuh oleh pulau-pulau, sehingga dijuluki sebagai “negara kepulauan”.

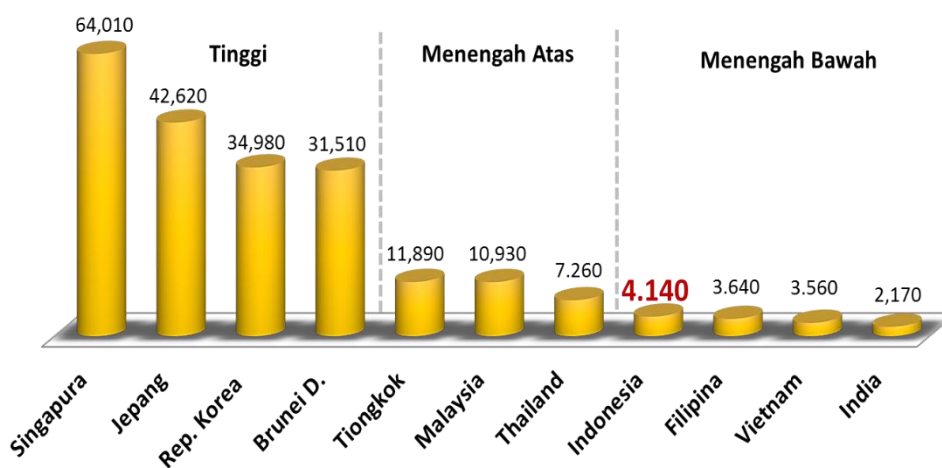
Geopolitik Indonesia sebagai Negara Kepulauan (*archipelago state*) terbesar di Dunia, dengan komposisi $\frac{3}{4}$ wilayahnya Adalah Lautan yaitu dengan komposisi 77 % atau 6,4 juta km². Adapun Luas Wilayah Laut Teritorial 3,4 juta km², Luas area Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) sebesar 3 Juta Km², memiliki Panjang garis pantai 108.000 km (Terpanjang kedua di dunia setelah Kanada), komposisi daratan 23 % atau 1,9 jt km² dengan komposisi 28% Ekosistem Perairan Tawar/ PUD: sungai, danau, bendungan. Dijuluki sebagai Negara kepulauan juga ditandai dengan Persentase 34 Provinsi adalah Pesisir (100%), terdiri dari 327 Kabupaten Pesisir (63,62) , 2232 Kecamatan Pesisir (31,78%) dan 12,852 Desa Pesisir (15,31%) (Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2020) menjadi peluang, keunggulan kompetitif (*competitive advantage*) dan ruang pengembangan (*room for expansion*) yang menjanjikan.

Secara ideal, suatu negara-bangsa dapat dinobatkan sebagai negara maju dan makmur (*high-income country*), ketika GNI (*Gross National Income*) per kapitanya > US\$ 12.695 (Bank Dunia, 2021).

Tabel 1.1 Klasifikasi Negara menurut Tingkat Pendapatan Versi Bank Dunia (dolar AS)

Kategori	GNI/kapita 1 Juli 2019	GNI/kapita 1 Juli 2021
Tinggi	> 12.535	> 12.695
Menengah Atas	4.046-12.535	4.096-12.695
Menengah Bawah	1.035-4.045	1.046-4.095
Bawah	< 1.036	< 1.045

Namun Tantangan pembangunan utama Indonesia saat ini dalam mewujudkan pertahanan Negara yang kuat dan visi Poros Maritim Dunia (PMD) terletak pada status pembangunan Indonesia sebagai kategori Negara berpendapatan-menengah atas (*high-middle income country*), dengan GNI (*Gross National Income*) per kapita hanya US\$ 4.140 pada Tahun 2021.



Gambar 1.2 Status Pembangunan Beberapa Negara ASIA berdasarkan GNI (*Gross National Income*) per kapita (dolar AS) pada 2021
Sumber : World Bank 2021 diolah RDI

Sejauh ini, hanya 28 % atau terdapat 55 Negara dari total lebih kurang 194 negara yang memenuhi indikator dengan status Negara maju dan makmur (World Bank, 2019).

Tabel 1.2 Status 194 Negara di Dunia Berdasarkan Tingkat Pendapatan (World Bank, 2019)

Kategori	Jumlah Negara	Jumlah Populasi (Juta Orang)
Tinggi	55	1.3
Menengah	103	4.9
Rendah	36	0.8
Total	194	7.0

Ket : 55 negara berpenghasilan tinggi terdiri dari 34 anggota OECD; dan 21 non-OECD anggota (misalnya Arab Saudi, UEA, Qatar, Kuwait, Bahrain, Oman, Israel, Singapura, Selandia Baru, dan Cina).

Permasalahan lain yang turut mempengaruhi adalah Tingkat Pertumbuhan Ekonomi yang masih di bawah 7%, Tingkat Pengangguran yang masih tinggi, Angka Kemiskinan, hingga Koefisien Gini.

Tabel 1.3 Perbandingan Pertumbuhan Ekonomi, Pengangguran, Kemiskinan, dan Koefisien Gini

	2019	2020	2021	2022
Pertumbuhan Ekonomi	4,96%	-2,17%	5,02%	5,01% (kuartal 1)
Pengangguran Terbuka	5,23%	7,07%	6,49%	5,83%
Kemiskinan	9,2%	10,19%	9,71%	9,54%
Koefisien Gini	0,391	0,399	0,398	0,403

Sumber : BPS, 2022

Ket: Perhitungan angka kemiskinan atas dasar garis kemiskinan versi BPS (2021), yakni pengeluaran Rp 470.000/ orang/ bulan. Garis kemiskinan = Jumlah uang yang cukup untuk seorang memenuhi 5 kebutuhan dasarnya dalam sebulan. Menurut garis kemiskinan Bank Dunia (2 dolar AS/orang/hari atau 60 dolar AS (Rp 840.000)/orang/bulan), jumlah orang miskin pada 2019 sebesar 100 juta jiwa (37% total penduduk)

Untuk mencapai indikator sebagai Negara maju, pertumbuhan ekonomi harus dapat menyentuh dengan angka persentase 6-7% secara tahunan (*Year on Year*) (Bappenas, 2022). Angka Pengangguran dengan persentase 5,83% dan angka kemiskinan 9,54% pada Tahun 2022 meski mengalami penurunan, masih menjadi pekerjaan ekstra untuk dapat mencapai indikator Negara maju. Sedangkan untuk Koefisien Gini pada Maret 2022 sebesar 0,403. Berdasarkan ukuran ketimpangan Bank Dunia, distribusi pengeluaran pada kelompok 40 persen terbawah sebesar 18,06 persen. Hal ini berarti pengeluaran penduduk pada Maret 2022 berada pada kategori tingkat ketimpangan rendah. Jika dirinci berdasarkan daerah, di perkotaan angkanya tercatat sebesar 17,07 persen yang berarti tergolong pada kategori ketimpangan rendah (BPS, 2022).

Bila mengacu pada Indeks Pembangunan Manusia (IPM) menurut indikator UNDP, Negara yang memiliki kategori sangat tinggi diposisikan pada angka >0,80.

Tabel 1.4 Kategori Negara Berdasarkan Indeks Pembangunan Manusia (IPM)

Kategori	Indeks
Very High Human Development	> 0,80
High Human Development	0,70-0,80
Medium Human Development	0,55-0,70
Low Human Development	< 0,55

Sumber : (UNDP, 2022)

Melalui indikator tersebut, United Nations Development Programme (UNDP) pada Tahun 2022 melakukan rilis Indeks Pembangunan Manusia (IPM) negara-negara di dunia. Laporan untuk tahun 2022 tersebut menempatkan Swiss di posisi pertama, sementara di urutan 191 ditempati Sudan Selatan. Adapun Indonesia berada di peringkat 114 dengan skor 0,750.

Tabel 1.5 Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Beberapa Negara

Peringkat	Negara	Skor	Kategori
1	Swiss	0,962	Sangat Tinggi
2	Norwegia	0,961	Sangat Tinggi
3	Islandia	0,959	Sangat Tinggi
4	Hongkong	0,952	Sangat Tinggi
5	Australia	0,951	Sangat Tinggi
6	Denmark	0,948	Sangat Tinggi
7	Swedia	0,947	Sangat Tinggi
8	Irlandia	0,945	Sangat Tinggi
9	Jerman	0,942	Sangat Tinggi
10	Belanda	0,941	Sangat Tinggi
12	Singapura	0,939	Sangat Tinggi
51	Brunei Darussalam	0,829	Sangat Tinggi

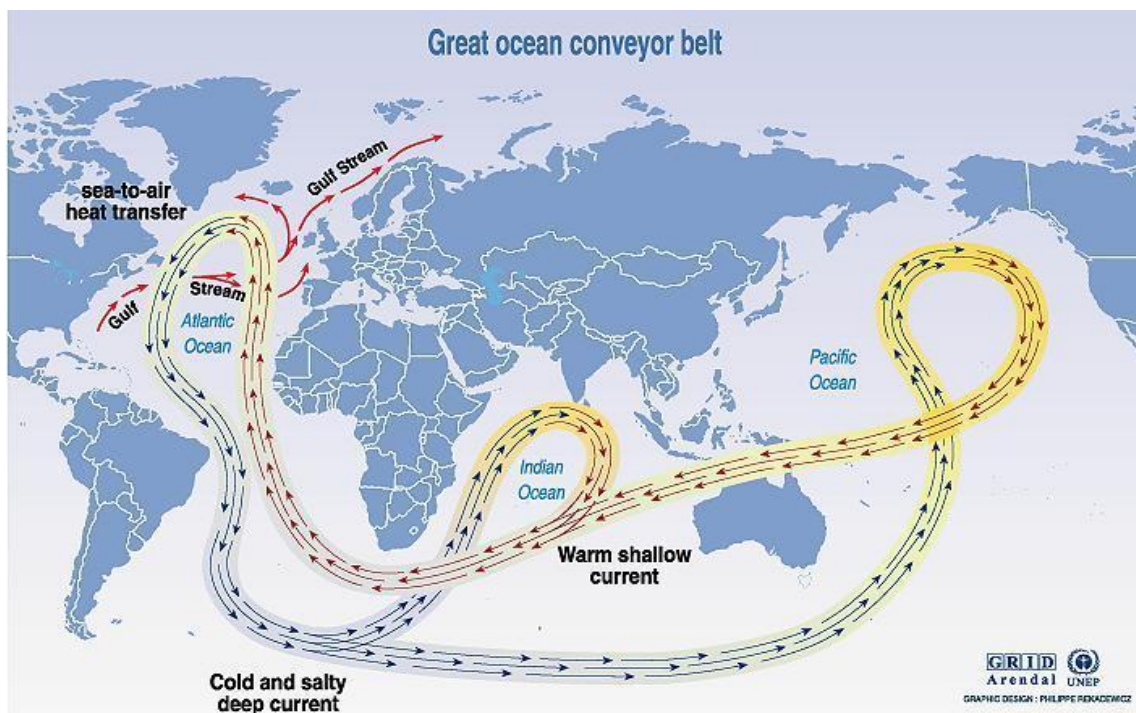
62	Malaysia	0,803	Sangat Tinggi
66	Thailand	0,800	Sangat Tinggi
114	Indonesia	0,705	Tinggi
191	Sudan Selatan	0,385	Rendah

Sumber : UNDP, 2022 (Diolah oleh Peneliti)

Adanya keterkaitan antara indeks pembangunan manusia dengan tingkat pertumbuhan ekonomi terletak pada hubungan yang terjadi bersifat timbal balik, artinya pertumbuhan ekonomi berpengaruh terhadap pembangunan manusia, sebaliknya indeks pembangunan manusia juga mempengaruhi laju pertumbuhan ekonomi yaitu dapat terbentuknya sumber daya manusia yang berkualitas. Sumber Daya Manusia yang berkualitas merupakan modal utama dalam menggerakkan dan mempercepat laju roda perekonomian, sehingga dapat dikatakan bahwa tingkat kesejahteraan masyarakat secara umum bisa ditunjukkan oleh meningkatnya tingkat pendapatan per kapita yang akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Semakin tinggi tingkat perolehan pendapatan perkapita menunjukkan semakin tinggi pula tingkat kesejahteraannya. Sebaliknya penurunan pada tingkat pendapatan per kapita menunjukkan tingkat kesejahteraan yang semakin menurun. Berdasarkan posisi Indonesia di peringkat 114, yang masih jauh berada di bawah Singapura, Brunei Darussalam, Malaysia, dan Thailand mengindikasikan untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang maksimal perlu peningkatan Indeks Pembangunan Manusia (IPM) dengan indeks $>0,80$ (*Very High Human Development*) atau sangat tinggi untuk mencapai Negara maju.

Fenomena Geoekonomi Indonesia tersebut turut mempengaruhi posisi Geopolitik Indonesia secara Global di kawasan maritim. Secara geologis, oseanografis, dan klimatologis, Indonesia secara kontinu dilalui oleh ARLINDO (Arus Laut Indonesia) atau ITF (*Indonesia Through Flow*) dari Samudera Pasifik ke Samudera Hindia, dan sebaliknya. Arus laut abadi

yang merupakan bagian dari “*Global Conveyor Belt*” juga merupakan sumber energi kelautan terbarukan (arus laut, pasang surut, dan gelombang) yang sangat besar potensinya seperti Energi hidrokinetik, Bebas Emisi Karbon, Aliran arus menciptakan habitat bagi 50% spesies ikan dunia, dan 75% terumbu dunia berkumpul di Indonesia., khususnya di selat-selat seperti Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Bali, Selat Lombok, Selat Makassar, Selat Alas, Selat Baubau, dan Selat Larantuka.



Source: Broecker, 1991, in *Climate change 1995, impacts, adaptations and mitigation of climate change: scientific-technical analyses, contribution of working group 2 to the second assessment report of the intergovernmental panel on climate change*, UNEP and WMO, Cambridge press university, 1996.

Gambar 1.3 Great Ocean Conveyor Belt

Sumber : (Broecker, 1992)

Selain itu, ARLINDO yang secara kontinu bergerak bolak-balik dari S. Pasifik ke S. Hindia juga berfungsi sebagai “*nutrient trap*” (perangkap unsur hara, seperti nitrogen dan fosfor), sehingga perairan laut Indonesia merupakan habitat ikan tuna terbesar di dunia (*the world tuna belt*), memiliki *marine biodiversity* (keanekaragaman hayati laut) tertinggi di dunia, termasuk “*Coral Triangle*”, dan memiliki potensi produksi lestari (MSY = *Maximum Sustainable Yield*) ikan laut terbesar di dunia, sekitar 12,5 juta ton/tahun (FAO, 2008; KKP, 2017).

Sebagai bagian dari “*Global Conveyor Belt*” dan terletak di Khatulistiwa menjadikan Indonesia secara klimatologis sebagai pusat pengatur iklim dunia (El-Nino dan La-Nina) (Walton et al., 1998).

Secara ekonomi, wilayah laut NKRI dengan ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia) nya merupakan pusat Sistem Rantai Pasok Global, dimana sekitar 45% total barang (komoditas dan produk manufaktur) yang diperdagangkan di dunia, dikapalkan (ditransportasikan, didistribusikan) dengan nilai rata-rata US\$ 15 trilyun/tahun (UNCTAD, 2016).

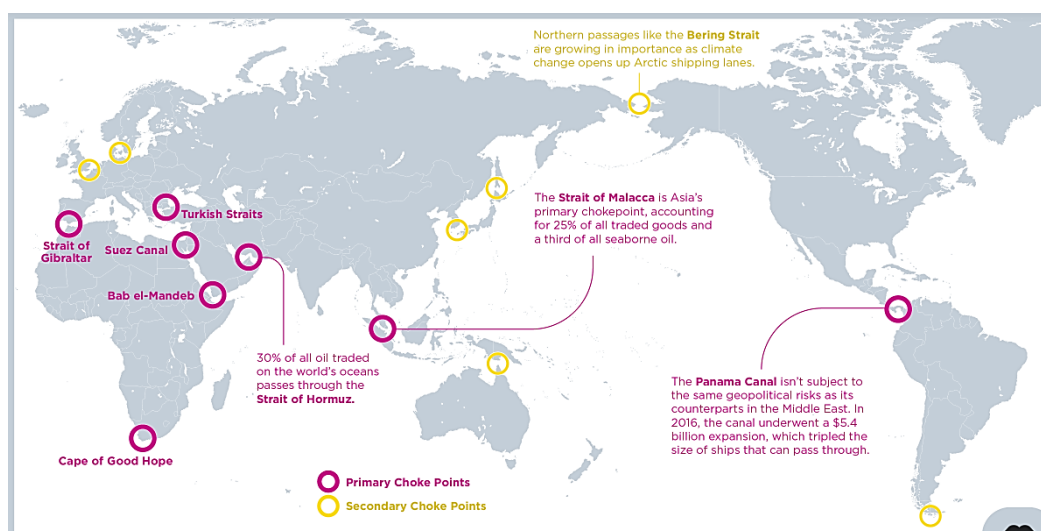


Gambar 1.4 Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

Sumber : KKP RI

Selat Malaka sebagai bagian dari ALKI-1 merupakan jalur transportasi laut terpendek yang menghubungkan S. Hindia dengan S. Pasifik. Menghubungkan raksasa-raksasa ekonomi dunia, termasuk India, Timur-Tengah, Eropa, dan Afrika di belahan Barat dengan China, Korea Selatan, dan Jepang di belahan Timur Selat Malaka. ALKI-1 melayani pengangkutan sekitar 80% total minyak mentah yang memasok Kawasan Asia Timur (China, Taiwan, Jepang, dan Korea) dari Kawasan Timur-Tengah dan Afrika dimana Volume minyak mentah yang dikapalkan via

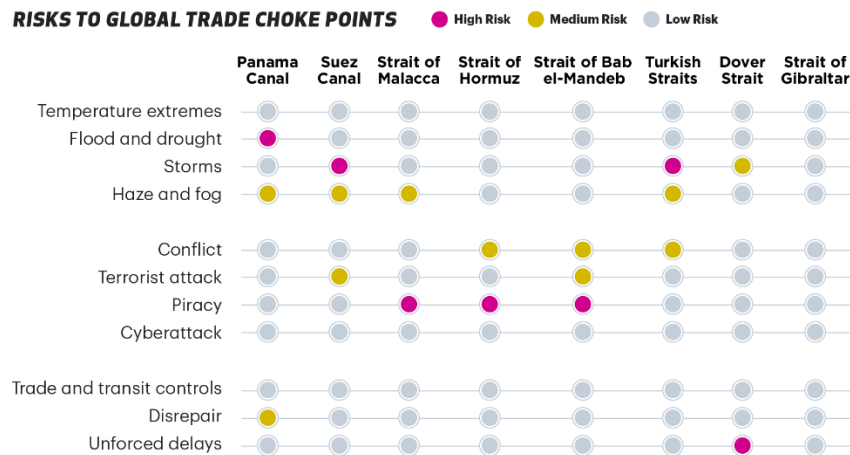
Selat Malaka terdapat sekitar 16 juta barel/hari, 20 kali lipat total produksi minyak mentah Indonesia, dan 4 kali lipat total minyak mentah yang diangkut via Terusan Suez. Jumlah kapal yang melintasi ALKI-1 mencapai 130.000 kapal per tahun. Sementara, Terusan Suez dan Terusan Panama



Gambar 1.5 Titik Choke Maritim Dunia

Sumber : Geopolitical Intelligence Services

masing-masing hanya dilewati oleh 18.800 dan 10.000 kapal per tahun (Calamur, 2017). Pendapatan Otoritas Terusan Suez mencapai rata-rata Rp 220 milyar per hari (Rp 80,7 trilyun per tahun). Bandingkan anggaran (APBN) Kemenhan 2021 hanya Rp 133,9 trilyun. Artinya: pendapatan tahunan Otoritas Terusan Suez itu = 62% Anggaran Kemenhan-RI 2021 (Rokhmin Dahuri, 2022). Namun potensi selat malaka juga diikuti dengan potensi ancaman yang masih tinggi. Seperti insiden pembajakan pada 2019, terdapat 30 kasus insiden pembajakan (ReCAAP ISC).



Gambar 1.6 Tingkat resiko ancaman titik chock Maritim Dunia

Sumber : Geopolitical Intelligence Services (diolah oleh Chatham House)

Secara geoekonomi dan geopolitik, wilayah gugusan pulau NKRI sejatinya merupakan *chock points* (Gerbang Tol) ratusan ribu armada kapal pengangkut, kapal ikan, kapal pesiar, dan kapal perang. Dinamika perkembangan lingkungan strategis saat ini menunjukkan bahwa Pada Juli 2022, Presiden Turki, Erdogan memanfaatkan posisi strategis jalur transportasi laut untuk memaksa Rusia dan Ukraina bersepakat untuk tetap mengekspor gandumnya ke berbagai belahan dunia via Selat Bosporus. Mestinya, Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) jauh lebih dahsyat (*powerful*) untuk digunakan sebagai sumber pertumbuhan ekonomi dan kemakmuran NKRI serta sebagai *leader of* perdamaian dunia.

Pada 2012 Amerika Serikat menempatkan 4 Kapal Perangnya di perairan Singapura, memperkuat kekuatan militer (pertahanannya) di Pilipina. Baik AS maupun China terus berupaya meningkatkan kerjasama pertahanannya dengan negara-negara ASEAN lainnya (Whitlock, 2012; Djamil, 2022).

Klaim sepihak China atas 80% total wilayah Laut China Selatan, termasuk Laut Natuna Utara, berdasarkan Nine-Dash Lines menunjukkan betapa sangat strategisnya ALKI-1 termasuk S. Malaka. Untuk menegaskan klaimnya itu, sejak 1990-an China mengirim kapal-kapal ikan,

penjaga pantai, kapal riset, dan kapal perang ke wilayah Laut China Selatan yang menurut UNCLOS 1982 merupakan hak berdaulat (yurisdiksi) Vietnam, Pilipina, Malaysia, Brunei Darussalam, dan Indonesia.

Potensi kekayaan Laut China Selatan yang semakin dapat dieksplorasi belakangan ini mengungkapkan kepada dunia bahwa Paracel dan Spratly kemungkinan memiliki cadangan besar Sumber Daya Alam (SDA), terutama mineral, minyak bumi dan gas alam. Pemerintah RRC sendiri sangat optimistik dengan potensi SDA yang ada di sana melalui riset-riset yang terus dilaksanakannya. Berdasarkan laporan lembaga Informasi Energi Amerika Energy Information Administration (EIA), RRC memperkirakan terdapatnya cadangan minyak di sana sebesar 213 miliar barel, atau sekitar 10 kali lipat cadangan nasional Amerika Serikat (AS). Sedangkan para ilmuwan AS memperkirakan terdapat sekitar 28 miliar barel minyak di kawasan Laut China Selatan. Adapun EIA menginformasikan, cadangan terbesar Sumber Daya Alam (SDA) di Laut Cina Selatan kemungkinan berasal dari gas alam, yang diperhitungkan sekitar 900 triliun kaki kubik, atau sama dengan cadangan minyak yang dimiliki Qatar (BBC Online, 2011). Di samping itu, perairan kawasan Laut China Selatan merupakan rute utama perkapalan dan sumber pencarian ikan bagi kehidupan banyak orang dari berbagai negeri yang terletak di sekitarnya.

Klaim mutlak atas seluruh wilayah perairan Laut China Selatan, yang dilancarkan pemerintah China secara tiba-tiba pada tahun 2012, telah memunculkan kekuatiran negara pengklaim dan non-pengklaim di sekitarnya, serta negara luar kawasan atas masa depan kontrol, stabilitas, dan keamanan wilayah perairan di sana. Kekhawatiran yang meningkat kemudian telah memicu eskalasi ketegangan, akibat muncul manuver-manuver militer dan upaya saling unjuk kekuatan angkatan bersenjata dan upaya provokasi dan intimidasi di perairan dan arena diplomasi. Selanjutnya diperlihatkan perilaku agresif dan beberapa upaya provokasi yang dilakukan angkatan laut China di wilayah perairan Laut Cina Selatan,

yang sudah mereka klaim secara mutlak, terhadap angkatan laut dan nelayan asal Filipina dan Vietnam, atau sebaliknya. Aksi saling cegah dan usir dari kawasan perairan yang dipersengketakan itu terus meningkat belakangan, dan cenderung mengarah pada terciptanya konflik berskala rendah (*low intensity conflict*). Tetapi, tetap terbuka kemungkinan munculnya konflik bersenjata terbuka secara luas dengan intensitas tinggi (*high intensity conflict*), jika resolusi konflik permanen gagal ditemukan, mengingat besarnya kepentingan baik negara yang mengklaim maupun tidak (*claimant dan non-claimant states*), serta negara luar kawasan. Potensi konflik di kawasan tersebut juga ditandai dengan terbentuknya aliansi AUKUS terdiri dari Amerika Serikat, Inggris dan Australia. Adapun konflik LCS telah menjadi salah satu isu utama politik internasional karena menyebabkan konflik yang bermuara pada ketidakstabilan keamanan di kawasan Indo-Pasifik karena seringkali mengakibatkan konflik militer secara terbuka antara China dan negara-negara Asia Tenggara tersebut.

Keadaan Geopolitik Saat ini terhadap persaingan Internasional antara negara-negara kekuatan besar (*great power*) seperti Amerika Serikat (AS), China, India, Jepang di kawasan Indo-Pasifik menjadi momentum dan tantangan Indonesia sebagai Pintu masuk alur pelayaran, Akses ke pasar, Akses ke sumber daya di kawasan Indo-Pasifik untuk meningkatkan eksistensi Indonesia di kawasan maritim.

Terlepas dari peran dan fungsi penting pantai dan lautan, hampir di mana-mana, ekosistem pesisir dan laut berada di bawah tekanan pembangunan yang luar biasa. Di beberapa wilayah pesisir laut dan tekanan pembangunan tersebut telah mencapai tingkat yang mengancam kapasitas berkelanjutan yang tercermin antara lain: (1) tingginya tingkat pencemaran perairan laut; (2) penangkapan ikan yang berlebihan; (3) terdegradasinya terumbu karang, mangrove dan ekosistem pesisir lainnya; (4) erosi dan sedimentasi; (5) hilangnya keanekaragaman hayati; (6) spasial- konflik penggunaan; dan (7) kemiskinan.

Hal ini terutama terjadi di daerah pesisir dengan tingkat intensitas pembangunan yang tinggi (industrialisasi) dan/atau kepadatan penduduk yang tinggi, seperti Teluk Jakarta, Teluk Thailand, Teluk Manila, Thames Muara Sungai, Teluk Boston, Teluk Chesapeake, dan daerah pesisir mengelilingi Laut Cina Timur. Kecuali industri pertambangan (minyak, gas, dan mineral), industri maritim, dan wisata bahari; sebagian besar unit usaha di bidang perikanan tangkap (fishing), perikanan budidaya pesisir dan laut, serta industri pengolahan ikan usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM) yang tidak: (1) memenuhi skala ekonomi mereka, (2) menerapkan teknologi canggih (Industri 4.0 teknologi), (3) menerapkan Rantai Pasokan dan Nilai Terpadu Sistem Manajemen, dan (4) prinsip Pembangunan Berkelanjutan. Akibatnya, mayoritas unit bisnis di tiga sektor Blue Economy (ekonomi biru) kurang menguntungkan, kompetitif, dan berkelanjutan. Kondisi bisnis tersebut telah membuat mayoritas nelayan tradisional, pembudidaya ikan (pembudidaya ikan), nelayan pengolah dan pedagang masih berlarut-larut dalam kemiskinan dan kontribusi sektor kelautan dan perikanan terhadap PDB sebagian besar Negara pesisir masih rendah, mis. 2,85% untuk Indonesia. Permasalahan lain adalah sebagian besar perusahaan modern dan besar di Sektor *Blue Economy* berasal dari modal nasional, kota-kota besar, atau luar negeri (MNCs) yang membawa 'sewa ekonomi' (keuntungan) ke perusahaan tersebut (nasional dan luar negeri) Hal ini pada gilirannya telah mengakibatkan ketimpangan Nasional.

Pada aspek lain, Infrastruktur dan kecerdasan digital yang tidak memadai di sebagian besar wilayah pesisir, pulau kecil, dan wilayah laut telah menghambat aplikasi Teknologi Industri 4.0 (misalnya Big Data, AI, IoT, Blockchain, Cloud Computing, drone, dan robotika) pada pengembangan Blue Economy, investasi, dan unit bisnis. Kurangnya akses bagi UMKM (UMKM) di Sektor Blue Economy untuk memperoleh investasi dan modal kerja dari Perbankan sektor (Jalur kredit Bank), infrastruktur, teknologi inovasi, pasar, informasi, dan produk produktif lainnya aset ekonomi. Permasalahan Secara global, *illegal, unreported, and unregulated*

fishing (IUU) telah menyebabkan kerugian yang diperkirakan mencapai \$20 miliar hingga \$25 miliar per tahun, dengan sekitar sepertiga dari penangkapan ikan ilegal terjadi di perairan Indonesia (Geopolitical Intelligence Services, 2018), serta kegiatan ilegal lainnya, perampokan yang masih kerap terjadi, Konflik (sengketa) batas wilayah maritim dengan 10 negara tetangga, dan rongrongan terhadap kedaulatan NKRI.

Pada sektor pertahanan, Kapasitas dan kekuatan pertahanan hingga keamanan (manusia sumber daya, prasarana, sarana, anggaran, dll) belum mencapai *minimum essential force*. Kemudian mengacu pada SLOC (*Sea Lanes of Communications*) atau Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) , tanpa disadari telah lima puluh tahun lebih , sejak deklarasi Juanda 1957, potensi tiga ALKI yang dimiliki hanya dilalui begitu saja oleh kapal-kapal asing. Padahal melalui tiga ALKI yang masing masing melintasi Laut Tiongkok Selatan-Selat Karimata-Laut Jakarta- Selat Sunda, ALKI II melintasi laut Sulawesi-Selat Makassar-Laut Flores-Selat Lombok dan ALKI III melintasi Samudera Pasifik-Selat Maluku-Laut Seram-Laut Banda, Indonesia berpotensi meraup devisa miliaran rupiah setiap tahunnya. Jika dibandingkan dengan Singapura yang hanya senggolan jalur perdagangan dunia mampu memanfaatkan kondisinya dengan meraup devisa yang sangat fantastis. Permasalahannya adalah ketika Deklarasi Juanda 1957 yang hanya focus pada perjuangan pengakuan bahwa Indonesia adalah Negara kepulauan di tingkat PBB. Namun pada sisi ekonomi terutama yang terdapat di jalur-jalur ALKI tidak mendapat perhatian serius saat itu. Hal ini menjadi perjuangan penting untuk kembali menunjukkan eksistensi Indonesia di sector ekonomi dengan pemanfaatan ALKI dan kekayaan sumber Daya Alam *Blue Economy*.

Penelitian ini menjadi menarik untuk melihat *Forecasting* (Peramalan) masa depan *Blue Economy* Indonesia yang akan dikaji karena berkaitan dengan Geopolitik dan Geostrategi Peramalan *Blue Economy* Dalam Meningkatkan *Gross National Income* dan Memperkuat Pertahanan Negara Mewujudkan Poros Maritim Dunia.

1.2. Identifikasi Masalah

Pada Penelitian ini adapun variabel-variabel bebas Forecasting *Blue Economy* yang mempengaruhi Geopolitik dan Geostrategi Dalam Meningkatkan *Gross National Income* dan dan Memperkuat Pertahanan Negara Mewujudkan Poros Maritim Dunia, ada 11 variabel *Blue Economy*, yaitu :

X1 = Perikanan Tangkap

X2 = Perikanan Budidaya

X3 = Industri Pengolahan Hasil Perikanan

X4 = Industri Biotechnology

X5 = ESDM

X6 = Pariwisata

X7 = Coastal Forestry

X8 = Transportasi Laut

X9 = Pulau-Pulau Kecil

X10 = Industri & Jasa Maritim

X11 = SDA Non-Konvensional

1.3. Pembatasan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, mengingat adanya keluasan permasalahan, kelayakan, dan urgensi masalah tersebut serta keterbatasan dalam hal waktu, maka peneliti melakukan pembatasan masalah. Dari 11 sektor/ variabel bebas *Blue Economy* yang mempengaruhi Geopolitik dan Geostrategi Dalam Meningkatkan *Gross National Income* dan Memperkuat Pertahanan Negara Mewujudkan Poros Maritim Dunia, maka peneliti membatasi/ menspesifikkan menjadi 7 variabel *Blue Economy*, yaitu :

X1 = Perikanan

X2 = Pertambangan/ ESDM

X3 = Industri Kelautan

X4 = Bangunan Kelautan

X5 = Angkutan Laut/ Transportasi Laut

X6 = Jasa Kelautan

X7 = Pariwisata Bahari

Selain itu, Pada Penelitian ini dilakukan dalam kurun waktu 11 Tahun yaitu dimulai pada Tahun 2010 Hingga pada Tahun 2020 yang dinilai mempengaruhi Geopolitik dan Geostrategi *Forecasting/ Peramalan Blue Economy* Dalam Meningkatkan *Gross National Income* dan Memperkuat Pertahanan Negara Mewujudkan Poros Maritim Dunia

1.4. Rumusan Masalah

Masalah umumnya muncul karena tidak adanya sinkroniasi antara Konsep/ teori dengan melihat fenomena yang terjadi di lapangan. Masalah dalam penelitian ini merupakan langkah awal dalam penelitian, dan masalah adalah segala jenis masalah yang harus dipecahkan atau kesulitan yang memaksa individu untuk memecahkannya. Berdasarkan fakta tersebut, maka rumusan masalah dalam penelitian yang akan diteliti yaitu sebagai berikut:

- a. Bagaimanakah *Forecasting* (Peramalan) Masa Depan *Blue Economy* Dalam Meningkatkan *Gross National Income* dan Memperkuat Pertahanan Negara Mewujudkan Poros Maritim Dunia?
- b. Bagaimanakah Strategi Geopolitik dan Geostrategi *Forecasting/ Peramalan Blue Economy* Dalam Meningkatkan *Gross National Income* dan Memperkuat Pertahanan Negara Mewujudkan Poros Maritim Dunia?

1.5. Tujuan Penelitian

Berdasarkan Rumusan masalah di atas, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Untuk mengetahui *Forecasting* (Peramalan) Masa Depan Geopolitik dan Geostrategi *Blue Economy* Dalam Meningkatkan *Gross National Income* dan Memperkuat Pertahanan Negara Mewujudkan Poros Maritim Dunia

- b. Untuk mengetahui Strategi Geopolitik dan Geostrategi *Forecasting/* Peramalan *Blue Economy* Dalam Meningkatkan *Gross National Income* dan Memperkuat Pertahanan Negara Mewujudkan Poros Maritim Dunia

1.6. Manfaat Penelitian

Berdasarkan Tujuan Penelitian di atas, maka manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut :

Manfaat Teoritis

- a. Bagi Akademisi, memberikan sumbangsih hasil pemikiran mengenai Geopolitik dan Geostrategi *Forecasting/* Peramalan *Blue Economy* Dalam Meningkatkan *Gross National Income* dan Memperkuat Pertahanan Negara Mewujudkan Poros Maritim Dunia serta menambah literatur mengenai hal tersebut bagi lingkungan Prodi Ekonomi Pertahanan Fakultas Manajemen Pertahanan Universitas Pertahanan Republik Indonesia.
- b. Bagi Peneliti, bermanfaat bagi perkembangan ilmu dan menambah wawasan, khususnya mengenai Geopolitik dan Geostrategi *Forecasting/* Peramalan *Blue Economy* Dalam Meningkatkan *Gross National Income* dan Memperkuat Pertahanan Negara Mewujudkan Poros Maritim Dunia

Manfaat Praktis

- a. Bagi Pemerintah, diharapkan dapat memberikan masukan tentang bagaimana optimalisasi kebijakan visi Poros Maritim Dunia terkait Geopolitik dan Geostrategi *Forecasting/* Peramalan *Blue Economy* Dalam Meningkatkan *Gross National Income* dan Memperkuat Pertahanan Negara Mewujudkan Poros Maritim Dunia
- b. Bagi lembaga pendidikan lainnya, agar dapat memperoleh pengetahuan mengenai Geopolitik dan Geostrategi *Forecasting/* Peramalan *Blue Economy* Dalam Meningkatkan *Gross National Income* dan Memperkuat Pertahanan Negara Mewujudkan Poros Maritim Dunia