



**PUSAT KAJIAN PARIWISATA & EKONOMI INDONESIA**  
CENTRE FOR ECONOMIC & TOURISM STUDIES

POLICY BRIEF

# **PENGELOLAAN STRATEGIS SELAT MALAKA**

**Perspektif Ekonomi, Logistik, Pariwisata, dan  
Ketahanan Nasional (Astagatra)**

Nomor : 05/PB/PKPEI/V/2026 – 05 Mei 2026

Pusat Kajian Pariwisata & Ekonomi Indonesia  
(Centre for Indonesian Economic & Tourism Studies)



PUSAT KAJIAN PARIWISATA & EKONOMI INDONESIA

POLICY BRIEF

## PENGELOLAAN STRATEGIS SELAT MALAKA

*Perspektif Ekonomi, Logistik, Pariwisata, dan Ketahanan Nasional (Astagatra)*

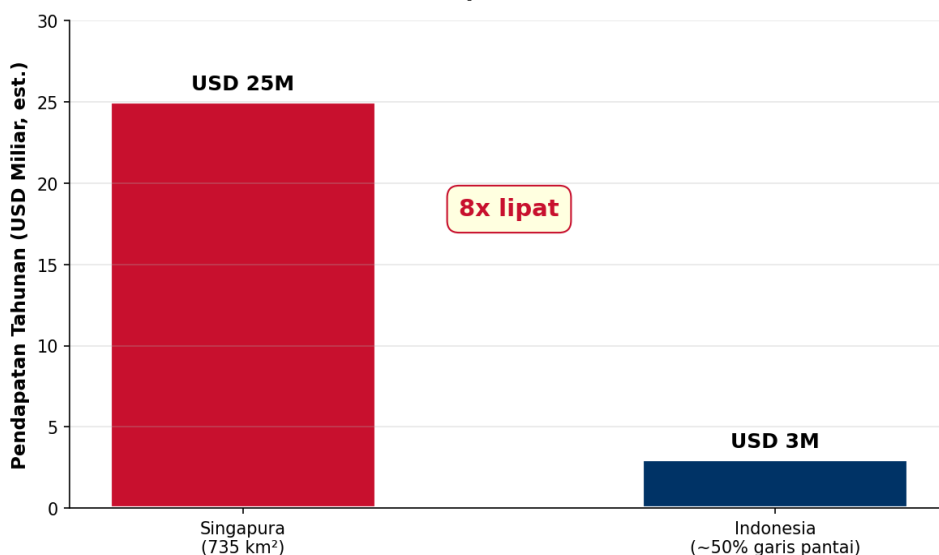
Nomor : 05/PB/PKPEI/V/2026 – 05 Mei 2026

### RINGKASAN EKSEKUTIF

Selat Malaka adalah aset geo-ekonomi paling bernilai yang dimiliki Indonesia, sekaligus area dengan kesenjangan terbesar antara potensi dan realisasi. Setiap tahun, sekitar USD 3,5 triliun perdagangan dunia melintasi selat ini — setara sepertiga PDB global — dengan 80.000 hingga 120.000 kapal sebagai pelintas. Indonesia menguasai sekitar 50% panjang garis pantai Selat Malaka, namun hanya memperoleh porsi minor dari nilai ekonominya.

Sebagai pembanding, Singapura — negara seluas hanya 735 km<sup>2</sup> — memperoleh sekitar USD 25 miliar per tahun dari layanan terkait Selat Malaka. Sementara Indonesia, dengan luas wilayah 2.600 kali lipat, hanya mendapat porsi kecil dari potensi ini.

**Paradoks: Pendapatan dari Selat Malaka**



Gambar 1. Paradoks Pendapatan Selat Malaka: Singapura vs Indonesia

Policy brief ini mengusulkan transformasi paradigma dari mentalitas "selat sebagai jalur lewat" menjadi "selat sebagai hub bernilai tambah", melalui empat pilar strategis:

1. Konsolidasi sistem pelabuhan Selat Malaka sebagai integrated logistics hub terpadu
2. Pengembangan layanan bernilai tambah (bunkering, MRO, transshipment, maritime services)



## PUSAT KAJIAN PARIWISATA & EKONOMI INDONESIA

3. Klaster pariwisata heritage Melayu lintas-negara dan wisata bahari berkelanjutan
4. Penguatan ketahanan delapan gatra (astagatra) secara simultan dan terintegrasi

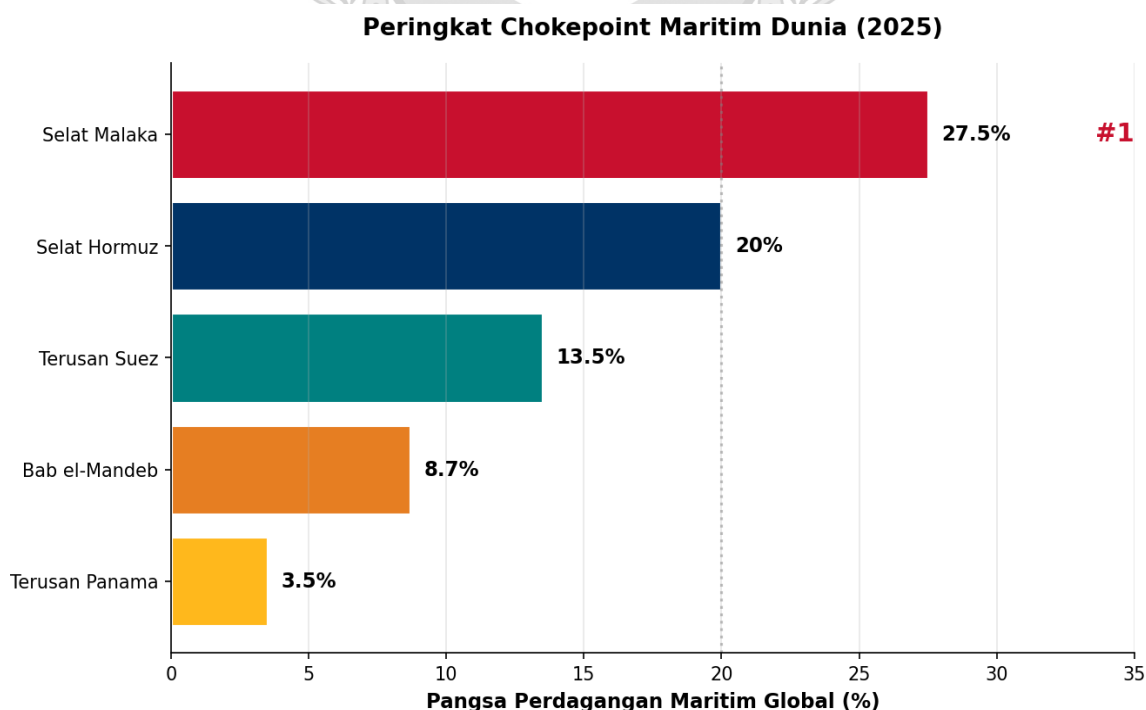
**Estimasi konservatif: implementasi paket kebijakan ini berpotensi menambah PDB sebesar 1,5–2,5% per tahun dalam 10–15 tahun, dengan penciptaan lapangan kerja baru hingga 500.000 posisi formal di sektor maritim, logistik, dan pariwisata.**

## I. LATAR BELAKANG STRATEGIS

### 1.1 Signifikansi Geo-Ekonomi Selat Malaka

Selat Malaka membentang sepanjang  $\pm 800$  km antara Pulau Sumatra dan Semenanjung Malaya, menghubungkan Samudra Hindia dengan Laut China Selatan. Pada titik tersempitnya (Selat Phillips dekat Singapura), lebar selat hanya  $\pm 2,8$  km — menjadikannya salah satu chokepoint tersempit dan tersibuk di dunia.

Berdasarkan total volume perdagangan dan jumlah kapal, Selat Malaka adalah chokepoint maritim terpenting di dunia, mengungguli Selat Hormuz, Terusan Suez, dan Terusan Panama.



Gambar 2. Peringkat Global Chokepoint Maritim Berdasarkan Pangsa Perdagangan



## PUSAT KAJIAN PARIWISATA & EKONOMI INDONESIA

### Posisi Global Selat Malaka (2025–2026)

| Metrik                            | Selat Malaka       | Selat Hormuz    | Terusan Suez | Terusan Panama |
|-----------------------------------|--------------------|-----------------|--------------|----------------|
| Pangsa perdagangan maritim global | 25–30%             | ~20%            | 12–15%       | 2,5–5%         |
| Nilai perdagangan tahunan         | <b>USD 3,5 T</b>   | Tinggi (energi) | USD 1+ T     | USD 600 M      |
| Volume kapal/tahun                | <b>80–120 ribu</b> | ~50 ribu        | 13–26 ribu   | <10 ribu       |
| Volume minyak (juta barel/hari)   | 20–23              | ~20             | ~9           | Rendah         |
| Pangsa LNG ke Asia Timur Laut     | ~40%               | Signifikan      | Moderat      | Rendah         |

### 1.2 Posisi Strategis Indonesia

Indonesia berada di sisi selatan Selat Malaka, dengan empat provinsi pesisir: Aceh, Sumatra Utara, Riau, dan Kepulauan Riau. Provinsi-provinsi ini memiliki:

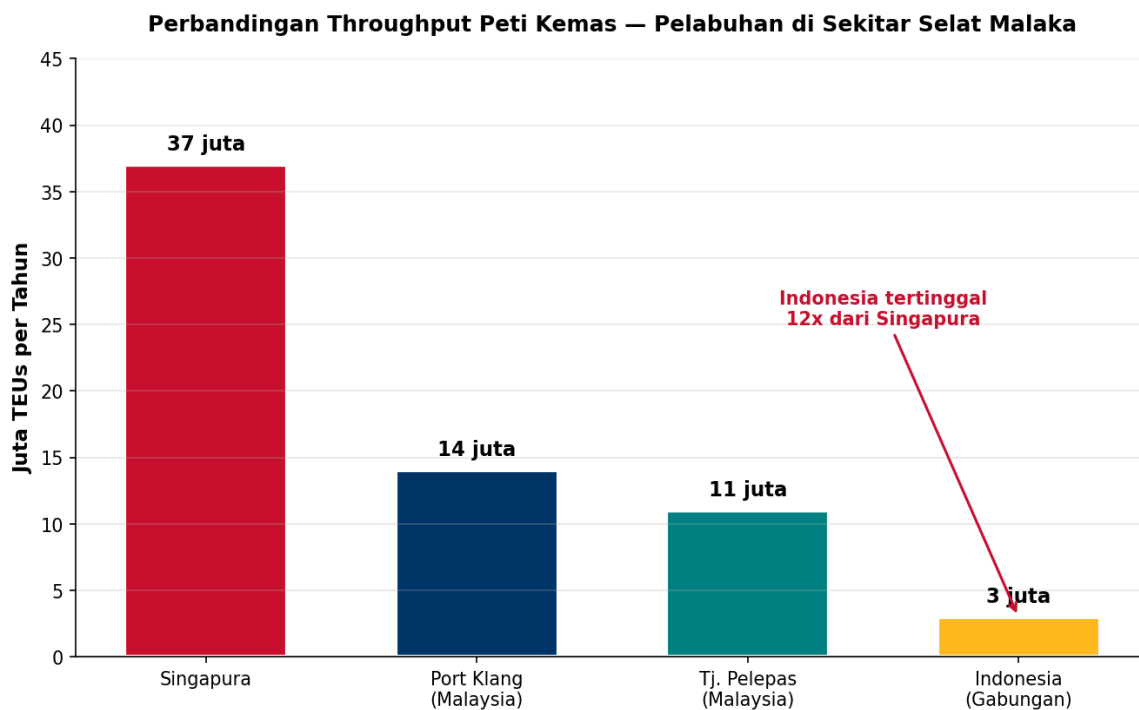
- Total panjang garis pantai menghadap selat:  $\pm 2.500$  km
- Empat ekoregion laut produktif (WPP-NRI 571)
- Cadangan migas signifikan (Blok Rokan, Andaman, Malacca Straits, Blok A)
- Penduduk gabungan:  $\pm 28$  juta jiwa
- Akses ke 17.000+ pulau kecil yang berpotensi wisata

### 1.3 Paradoks Indonesia

Meski memiliki posisi geografis paling menguntungkan, Indonesia menghadapi paradoks ketertinggalan ekonomi dibanding tetangga seperti yang terlihat pada perbandingan kinerja pelabuhan utama:



## PUSAT KAJIAN PARIWISATA & EKONOMI INDONESIA



Gambar 3. Perbandingan Throughput Peti-Kemas Pelabuhan Utama di Sekitar Selat Malaka

| Indikator                    | Singapura           | Malaysia (Port Klang+TPP) | Indonesia (gabungan) |
|------------------------------|---------------------|---------------------------|----------------------|
| Throughput peti kemas/tahun  | ~37 juta TEUs       | ~25 juta TEUs             | ~3 juta TEUs         |
| Bunkering (juta ton)         | 50+ (#1 dunia)      | Sedang                    | Sangat terbatas      |
| Pendapatan dari Selat Malaka | USD 25 miliar/tahun | Signifikan                | Marginal             |
| Logistics Performance Index  | Top 5 dunia         | Top 30 dunia              | Peringkat 63         |
| Biaya logistik (% PDB)       | ~8%                 | ~13%                      | ~14%                 |

**Singapura, dengan luas wilayah hanya 0,04% Indonesia, memperoleh nilai tambah ekonomi maritim 8–10 kali lipat lebih besar dari Indonesia di selat yang sama.**

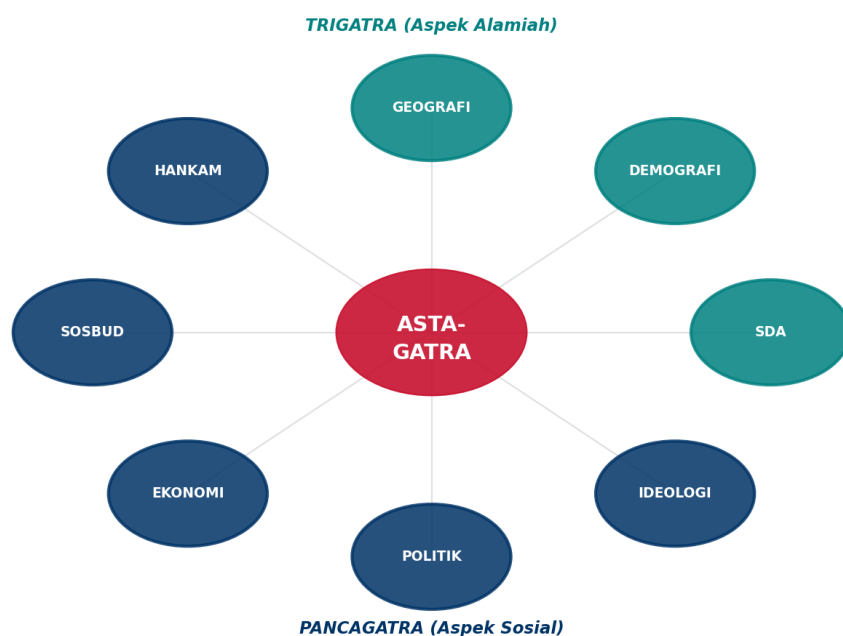


## PUSAT KAJIAN PARIWISATA & EKONOMI INDONESIA

## II. ANALISIS ASTAGATRA

Pengelolaan Selat Malaka harus dipahami secara holistik melalui kerangka Astagatra — delapan aspek ketahanan nasional Indonesia yang dirumuskan Lemhannas. Kerangka ini menggabungkan tiga aspek alamiah (Trigatra) dan lima aspek sosial (Pancagatra).

### Kerangka Astagatra dalam Konteks Pengelolaan Selat Malaka



Gambar 4. Kerangka Astagatra dalam Konteks Selat Malaka

### 2.1 Trigatra (Aspek Alamiah)

| Gatra            | Kondisi                                                     | Tantangan Utama                                                           |
|------------------|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| <b>GEOGRAFI</b>  | Posisi silang dunia, akses ke 4 chokepoint global           | Pengawasan luas, klaim tumpang tindih di Natuna Utara, kerentanan bencana |
| <b>DEMOGRAFI</b> | 28 juta jiwa di 4 provinsi pesisir, multietnis kosmopolitan | Pemerataan, kualitas SDM maritim, mobilitas lintas batas                  |
| <b>SDA</b>       | Migas, perikanan 425.444 ton/tahun, mineral                 | Hilirisasi rendah, illegal fishing, deforestasi mangrove, polusi          |



## PUSAT KAJIAN PARIWISATA & EKONOMI INDONESIA

### 2.2 Pancagatra (Aspek Sosial)

| Gatra           | Kondisi                             | Tantangan Utama                                                             |
|-----------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| <b>IDEOLOGI</b> | Pancasila + UNCLOS 1982             | Menjaga kedaulatan tanpa terlihat protektif terhadap navigasi internasional |
| <b>POLITIK</b>  | Forum tripartit, ASEAN, IMO, TTEG   | Akomodasi banyak aktor (AS, Tiongkok, Jepang, India), Malacca Dilemma       |
| <b>EKONOMI</b>  | Gap besar dengan Singapura/Malaysia | Konsolidasi muatan rendah, layanan bernilai tambah belum berkembang         |
| <b>SOSBUD</b>   | Jantung Dunia Melayu (Alam Melayu)  | Modal kultural belum dimanfaatkan untuk pariwisata heritage & soft power    |
| <b>HANKAM</b>   | MALSINDO Patrol, Eyes in the Sky    | Ancaman hybrid: siber, kabel bawah laut, gray-zone operations, sabotase     |

**INSIGHT KUNCI:** Lemahnya gatra ekonomi (gap pemanfaatan) menggerus gatra hankam (anggaran patroli terbatas); rapuhnya hankam memperburuk persepsi keamanan investasi; rendahnya investasi merugikan gatra sosial-budaya. Pendekatan terintegrasi adalah keharusan, bukan pilihan.

## III. ANALISIS PERSPEKTIF EKONOMI & LOGISTIK

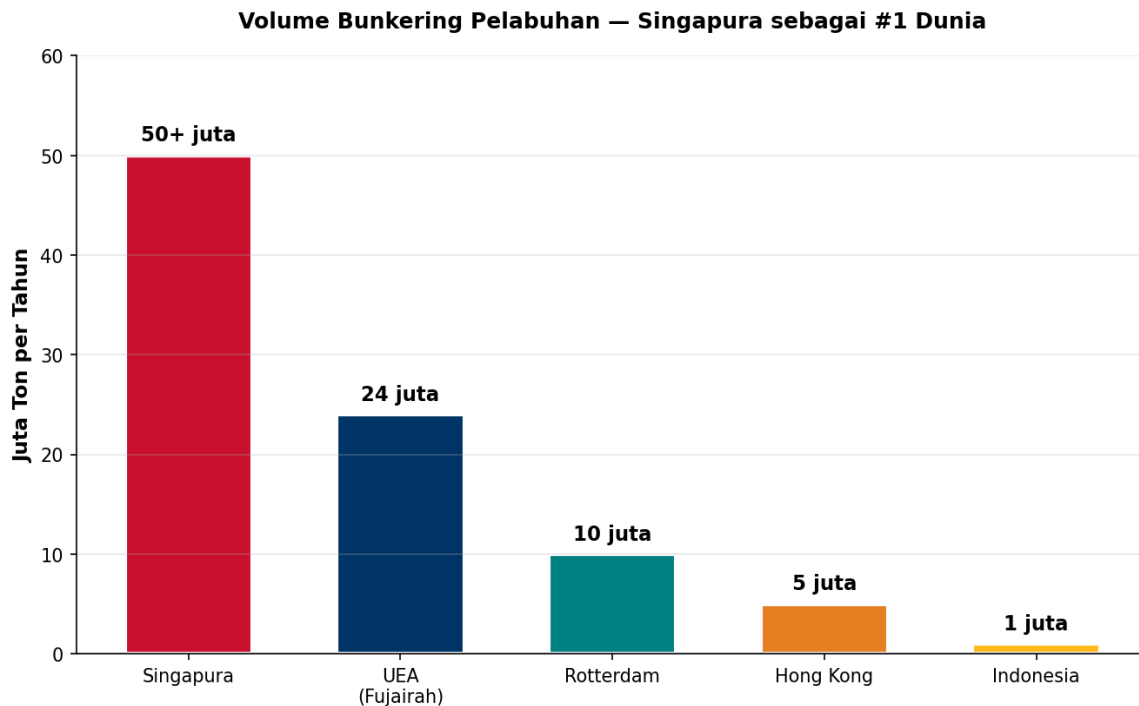
### 3.1 Peta Eksisting Pelabuhan & Kawasan Industri

| Kawasan                          | Provinsi | Spesialisasi                               | Status           |
|----------------------------------|----------|--------------------------------------------|------------------|
| KPBPB Sabang                     | Aceh     | Free trade, bunkering, transshipment       | Underutilized    |
| KEK Arun Lhokseumawe             | Aceh     | Petrokimia, gas, energi                    | Aktif            |
| Pelabuhan Belawan                | Sumut    | Petikemas internasional                    | Operasional      |
| KEK Sei Mangkei                  | Sumut    | Hilirisasi sawit & karet                   | Realisasi 15–23% |
| Pelabuhan Kuala Tanjung & KI     | Sumut    | Hub internasional, industri berat 3.400 ha | Pembangunan      |
| Pelabuhan Dumai                  | Riau     | CPO, agribisnis                            | Operasional      |
| KPBPB Batam                      | Kepri    | Elektronik, MRO, shipyard                  | Mature           |
| KPBPB Bintan & KEK Galang Batang | Kepri    | Pariwisata, alumina                        | Aktif            |
| KPBPB Karimun                    | Kepri    | Shipyard, logistik                         | Berkembang       |



## PUSAT KAJIAN PARIWISATA & EKONOMI INDONESIA

Total nilai investasi BBK (Batam-Bintan-Karimun) hingga 2026 mencapai Rp78,38 triliun — angka yang signifikan namun masih jauh dari potensi penuhnya.



Gambar 5. Volume Bunkering Pelabuhan — Singapura sebagai #1 Dunia

### 3.2 Identifikasi Gap Strategis

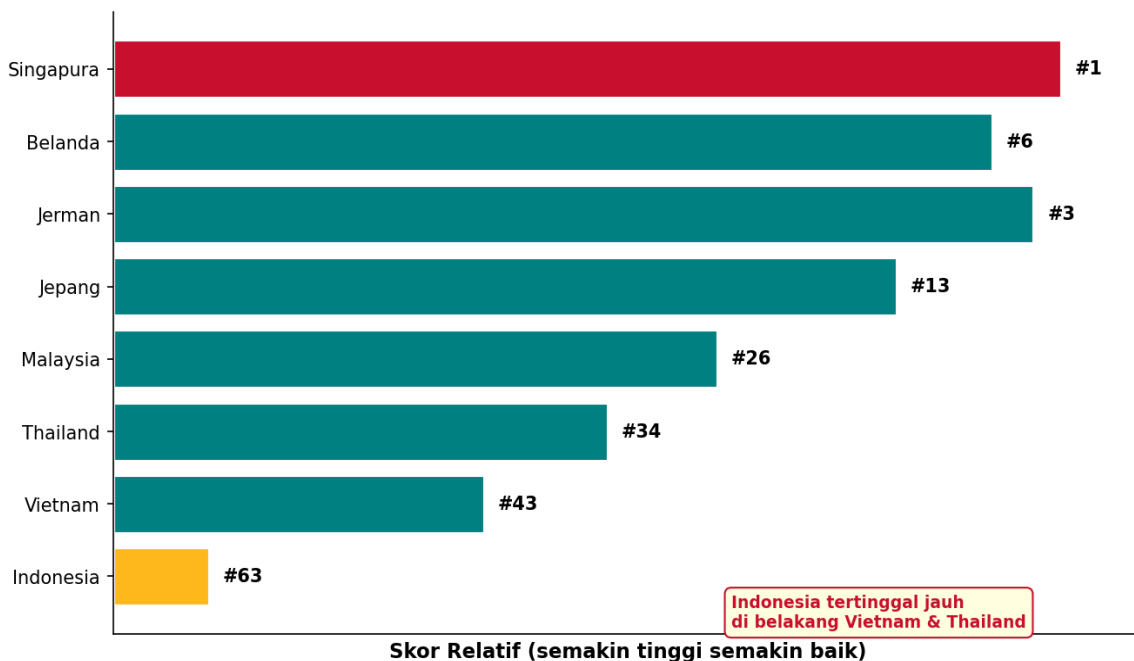
- **Gap 1 — Konsolidasi Muatan:** Eksportir Sumatra masih lebih memilih Singapura/Port Klang sebagai transshipment hub karena efisiensi dan frekuensi mother vessel lebih tinggi.
- **Gap 2 — Layanan Bernilai Tambah:** Indonesia belum memiliki bunkering hub skala internasional, pasar bahan bakar maritim hijau, ship repair mega-scale, maritime financial services, atau commodity trading hub.
- **Gap 3 — Konektivitas Multimoda:** Tol Trans-Sumatra belum tuntas; jalur kereta api barang antar-pelabuhan terbatas; single window logistik belum terintegrasi.
- **Gap 4 — Anchor Tenant:** KEK Sei Mangkei sudah ada Unilever, namun butuh 5–10 anchor tenant lagi untuk mencapai skala kritis.
- **Gap 5 — Energi & Utilitas:** Pasokan listrik 1.000 MW yang dijanjikan untuk Kuala Tanjung belum terealisasi; kebutuhan air industri belum tertata.





## PUSAT KAJIAN PARIWISATA & EKONOMI INDONESIA

### Logistics Performance Index (LPI) — Indonesia vs Peer



Gambar 6. Logistics Performance Index — Indonesia Tertinggal dari Vietnam dan Thailand

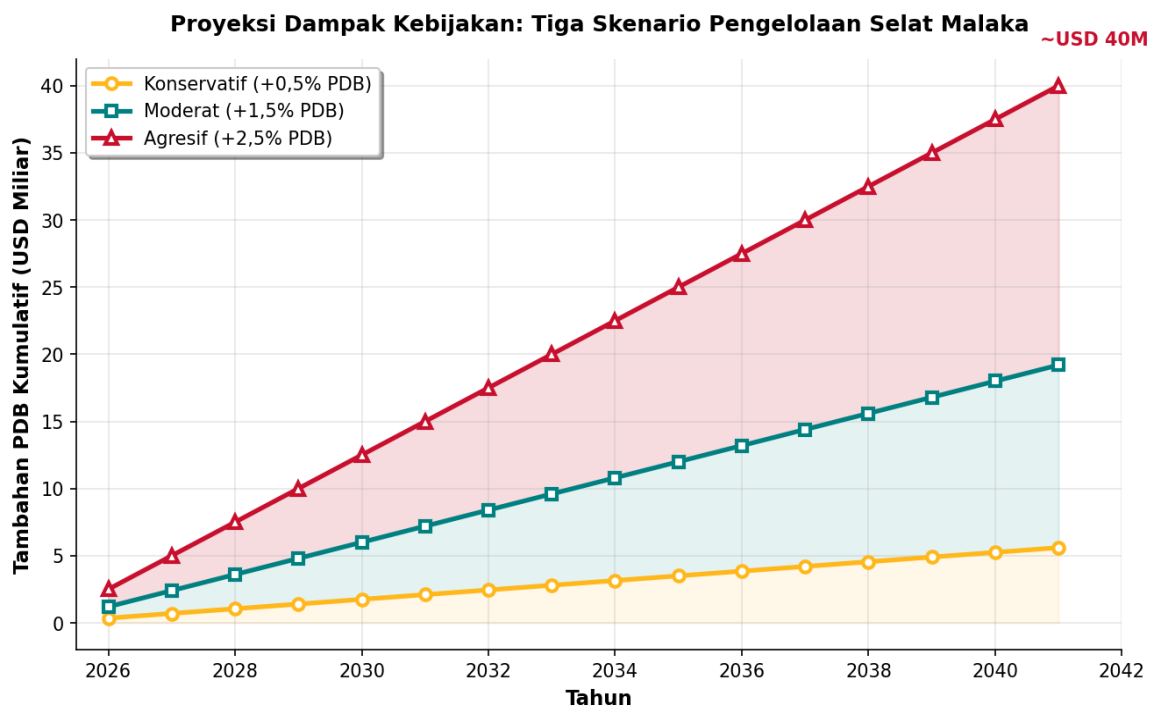
### 3.3 Estimasi Potensi Ekonomi

Jika gap di atas berhasil ditutup secara progresif, potensi tambahan PDB nasional dapat dihitung dalam tiga skenario:

| Skenario    | Tambahan PDB    | Lapangan Kerja | Horison  |
|-------------|-----------------|----------------|----------|
| KONSERVATIF | +0,5% PDB/tahun | +150.000       | 5 tahun  |
| MODERAT     | +1,5% PDB/tahun | +350.000       | 10 tahun |
| AGRESIF     | +2,5% PDB/tahun | +500.000       | 15 tahun |



## PUSAT KAJIAN PARIWISATA & EKONOMI INDONESIA



Gambar 7. Proyeksi Dampak Kebijakan: Tiga Skenario Pengelolaan Selat Malaka

Skenario agresif setara penambahan PDB ±USD 35 miliar/tahun pada nilai 2026, atau sekitar 1,5x PDB Provinsi Aceh saat ini.

## IV. ANALISIS PERSPEKTIF PARIWISATA

### 4.1 Kondisi Pariwisata Eksisting

Sisi Indonesia di Selat Malaka memiliki potensi wisata yang terdistribusi tetapi belum terintegrasi.

| Destinasi                       | Kekuatan                               | Wisman/Tahun |
|---------------------------------|----------------------------------------|--------------|
| Sabang & Banda Aceh             | Diving, sejarah Tsunami, Titik 0 km    | ±150.000     |
| Danau Toba (hinterland Belawan) | UNESCO Geopark, budaya Batak           | ±300.000     |
| Medan                           | Kuliner, heritage Tjong A Fie & Maimun | ±400.000     |
| Pekanbaru-Riau                  | Kuliner Melayu, Sungai Siak            | <100.000     |
| Tanjungpinang & Pulau Penyangat | Heritage Melayu, makam Raja Ali Haji   | ±50.000      |
| Bintan (Lagoi)                  | Resort kelas dunia                     | ±3.000.000   |
| Batam                           | MICE, day-trip Singapura               | ±2.000.000   |



## PUSAT KAJIAN PARIWISATA & EKONOMI INDONESIA

Total estimasi wisman ke kawasan Selat Malaka Indonesia:  $\pm 6$  juta/tahun — masih jauh di bawah potensi.

### 4.2 Mengapa Selat Malaka Bukan "Bosporus Kedua"

Selat Malaka tidak dapat ditiru langsung dari model wisata Bosporus Istanbul karena perbedaan karakteristik fundamental:

| Aspek          | Bosporus Istanbul               | Selat Malaka                                   |
|----------------|---------------------------------|------------------------------------------------|
| Panjang        | 32 km                           | 800 km                                         |
| Lebar          | 700 m – 3,7 km                  | 2,8 km – 250 km                                |
| Kota di tepi   | 1 (Istanbul, 16 juta jiwa)      | Tersebar (Medan, Pekanbaru, Penang, Singapura) |
| Sifat air      | Tenang, jernih kebiruan         | Berarus, keruh, sedimen tinggi                 |
| Lalu lintas    | Komersial + ferry kota + cruise | Didominasi tanker raksasa internasional        |
| Negara di tepi | 1 (Turki)                       | 3 (Indonesia, Malaysia, Singapura)             |

### 4.3 Model Pariwisata yang Cocok untuk Selat Malaka

Pendekatan yang lebih realistis adalah klaster destinasi dengan tema-tema kuat, bukan satu jalur cruise raksasa:

5. Malay World Heritage Trail — kolaborasi dengan Penang, Melaka (UNESCO), Singapura
6. Wisata Bahari Premium — Bintan, Pulau Berhala, Pulau Aruah, Karimun
7. Wisata Edukasi Maritim — observasi world chokepoint dari Karimun/Batam
8. Cruise Tourism — port of call Sabang, Belawan, Tanjung Balai Karimun, Batam
9. Ekowisata Mangrove — Bengkalis, Asahan, Batu Bara
10. Halal Tourism Hub — Aceh sebagai gerbang utama
11. Wisata Kuliner Melayu Pesisir — Aceh hingga Tanjungpinang sebagai jalur kuliner

**Target realistis 10 tahun: menggandakan wisman menjadi 12 juta/tahun, dengan devisa pariwisata pesisir Selat Malaka mencapai USD 8–10 miliar.**



## V. SUCCESS STORIES NEGARA LAIN

---

Untuk merumuskan kebijakan, Indonesia dapat belajar dari beberapa success story pengelolaan jalur strategis dan hub maritim global. Berikut analisis enam kasus yang paling relevan:

### 5.1 Singapura — Port-City Excellence

Negara seluas 735 km<sup>2</sup> tanpa SDA, namun berhasil menjadi pelabuhan #2 dunia (peti kemas) dan #1 dunia (bunkering) berkat:

- Visi jangka panjang konsisten sejak 1965 — pelabuhan sebagai mesin ekonomi
- Maritime Singapore strategy (MPA): pelabuhan + jasa keuangan maritim + asuransi + arbitrase + pendidikan maritim
- Smart port: digitalisasi penuh, otomasi terminal, sistem digital twin
- Insentif fiskal: AIS Scheme, Maritime Sector Incentive (MSI)
- SDM unggul dari Singapore Maritime Academy

*Pembelajaran: Kekayaan tidak datang dari geografi semata, tapi dari ekosistem layanan yang dibangun dengan visi berkelanjutan. Singapura membuktikan value creation lebih besar dari value extraction.*

### 5.2 Belanda — Rotterdam: European Gateway

Pelabuhan Rotterdam adalah pelabuhan terbesar Eropa dan #10 dunia dengan throughput ±14 juta TEUs.

- Hinterland luas: terhubung ke Rhine River, kereta api, jalan tol — mengangkut barang ke Jerman, Swiss, Austria
- Spesialisasi multi-segmen: petikemas, curah cair, break bulk, RoRo, kapal pesiar
- Port of Rotterdam Authority: badan independen dengan otonomi tinggi
- Inovasi: terminal otomatis tertua di dunia (sejak 1993), proyek Maasvlakte 2 — reklamasi 2.000 ha
- Energy transition leadership: bunker hijau, hidrogen hub, CO<sub>2</sub> storage

*Pembelajaran: Konektivitas hinterland dan otoritas pelabuhan independen dengan visi jangka panjang. Indonesia perlu membangun "Rotterdam-nya" di Kuala Tanjung dengan rel KA dan tol terintegrasi ke seluruh Sumatra.*



## PUSAT KAJIAN PARIWISATA & EKONOMI INDONESIA

### 5.3 UEA — Jebel Ali (Dubai): Free Zone Pioneer

Dari padang pasir tanpa pelabuhan menjadi hub logistik #1 Timur Tengah dalam 40 tahun:

- JAFZA (Jebel Ali Free Zone): zona bebas pertama di kawasan, didirikan 1985
- 9.000+ perusahaan beroperasi di JAFZA, kontribusi 21,5% PDB Dubai
- Insentif lengkap: 100% kepemilikan asing, 0% pajak korporat 50 tahun, 0% bea masuk
- One-stop shop perizinan dan customs
- Integrasi: pelabuhan + airport (Al Maktoum) + jalan tol + gudang

*Pembelajaran: Insentif fiskal-regulasi yang berani dan konsisten mampu mengubah ekonomi suatu kawasan secara transformatif. KPBPB Batam sudah bagus, tapi belum sebebaskan JAFZA.*

### 5.4 Korea Selatan — Busan: Northeast Asia Hub

Pelabuhan Busan adalah pelabuhan transshipment #5 dunia dengan throughput  $\pm 23$  juta TEUs.

- Busan New Port: dirancang khusus sebagai hub transshipment, terpisah dari pelabuhan lama
- Insentif transshipment: diskon biaya terminal handling charge untuk kapal transit
- Industri pendukung: shipbuilding (Hyundai Heavy, Samsung Heavy), POSCO, petrokimia
- Smart port logistics: AI, digital twin, blockchain

*Pembelajaran: Pelabuhan baru greenfield yang dirancang khusus bisa lebih cepat menjadi hub modern. Kuala Tanjung mengikuti pola ini, namun perlu skala lebih besar dan investasi industri pendukung.*

### 5.5 Malaysia — Tanjung Pelepas: Late Mover Catch-Up

Pelabuhan baru yang dibangun 1999, kini #15 dunia dengan  $\pm 11$  juta TEUs.

- Lokasi strategis: dekat Selat Malaka tanpa kongesti Singapura
- Tarif kompetitif: lebih murah 30–40% dari Singapura
- Anchor tenant: Maersk dan Evergreen pindah dari Singapura ke TPP pada 2000-2002
- Iskandar Malaysia: integrasi dengan kawasan ekonomi Johor

*Pembelajaran: Strategi memikat anchor tenant (mega-shipping line) bisa membuat pelabuhan baru tumbuh cepat. Indonesia perlu strategi spesifik untuk menarik MSC, CMA-CGM, Evergreen, atau ONE ke Kuala Tanjung/Batam.*



## PUSAT KAJIAN PARIWISATA & EKONOMI INDONESIA

### 5.6 Turki — Bosphorus Istanbul: Heritage Maritime Tourism

Bosphorus dengan panjang 32 km adalah tourism flagship Istanbul, menerima ±20 juta wisatawan/tahun.

- Storytelling kuat: "Where East meets West", warisan Bizantium-Ottoman
- Infrastruktur lengkap: ferry rakyat (USD 4) hingga yacht privat (€100+)
- Konsentrasi landmark: Hagia Sophia, Topkapi, Dolmabahçe dalam satu jalur
- Operator beragam: 50+ perusahaan cruise dengan segmentasi pasar

*Pembelajaran: Selat Malaka tidak bisa meniru persis, tapi dapat mengadopsi prinsip strong storytelling, layered experience, dan clustered destinations. Aceh-Medan-Tanjungpinang bisa jadi Malay World Trail.*

### 5.7 Sintesis Success Stories

| Negara/Hub      | Kunci Sukses                             | Aplikabilitas untuk Indonesia             |
|-----------------|------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Singapura       | Visi maritim + ekosistem jasa            | Sangat relevan untuk BBK & Kuala Tanjung  |
| Rotterdam       | Konektivitas hinterland                  | Relevan untuk Kuala Tanjung-Trans Sumatra |
| Dubai/JAFZA     | Free zone agresif                        | Relevan untuk reformasi KPBPB             |
| Busan           | Greenfield port + insentif transshipment | Relevan untuk Kuala Tanjung               |
| Tanjung Pelepas | Strategi anchor tenant                   | Relevan secara taktis                     |
| Bosphorus       | Heritage tourism storytelling            | Relevan untuk klaster wisata pesisir      |



## PUSAT KAJIAN PARIWISATA & EKONOMI INDONESIA

### VI. REKOMENDASI KEBIJAKAN

Berdasarkan analisis di atas, brief ini merekomendasikan 15 kebijakan strategis dalam tiga horison waktu:

#### 6.1 Jangka Pendek (1–3 Tahun) — Quick Wins

| No. | Rekomendasi                                                            | Target                                       |
|-----|------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| R1  | Operasionalisasi Pelabuhan Kuala Tanjung sebagai Hub CPO Internasional | 5 juta ton CPO/tahun pada 2028               |
| R2  | Reformasi KPBPB Batam-Bintan-Karimun (BBK)                             | Investasi tambahan Rp50 T dalam 3 tahun      |
| R3  | Bunkering Pilot Project di Karimun                                     | 5% pangsa pasar bunkering ASEAN              |
| R4  | Aktivasi Sabang sebagai First Port of Call                             | Rebate 50% jasa pelabuhan                    |
| R5  | Single Window Logistik Selat Malaka                                    | Sistem digital terpadu Aceh-Sumut-Riau-Kepri |

#### 6.2 Jangka Menengah (4–7 Tahun) — Structural Reform

| No. | Rekomendasi                                        | Target                                     |
|-----|----------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| R6  | Pembentukan Otoritas Selat Malaka Indonesia (OSMI) | Lembaga setara Port of Rotterdam Authority |
| R7  | Penyelesaian Konektivitas Trans-Sumatra            | Tol & rel KA hingga Aceh — Rp200 T         |
| R8  | Klaster Hilirisasi di Kuala Tanjung-Sei Mangkei    | 10 anchor tenant baru                      |
| R9  | Pengembangan Pariwisata Heritage Melayu            | Trilateral Indonesia-Malaysia-Singapura    |
| R10 | Ship Repair & MRO Hub di Karimun-Batam             | Investasi USD 3 miliar                     |
| R11 | Universitas Maritim Selat Malaka                   | Lulusan 5.000 profesional/tahun            |





## PUSAT KAJIAN PARIWISATA & EKONOMI INDONESIA

### 6.3 Jangka Panjang (8–15 Tahun) — Transformational Goals

| No. | Rekomendasi                                      | Target                                     |
|-----|--------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| R12 | Posisi Indonesia sebagai Top 5 Maritime Hub Asia | TEUs 15 juta, bunkering 30 juta ton        |
| R13 | Green Maritime Hub Asia Tenggara                 | Hidrogen, ammonia, CO <sub>2</sub> storage |
| R14 | Maritime Financial & Legal Center di Batam       | Replikasi model Singapura/London           |
| R15 | Pertahanan Maritim Hybrid (Multi-Domain)         | Tambahan anggaran 0,2% PDB                 |

## VII. KERANGKA IMPLEMENTASI

### 7.1 Tata Kelola

Implementasi memerlukan struktur tata kelola berlapis yang melibatkan banyak kementerian/lembaga:

- Lembaga Koordinator: Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian
- Pendukung utama: Kemenko Maritim & Investasi, Kemenhub, KKP, Kemendag, BKPM, Lemhannas
- Tingkat nasional: Tim Percepatan Pengelolaan Selat Malaka (TPPSM) di bawah Presiden
- Tingkat operasional: Otoritas Selat Malaka Indonesia (OSMI) — usulan jangka menengah
- Tingkat lokal: BP BBK, BPKS Sabang, KEK Sei Mangkei, Pelindo

### 7.2 Pembiayaan

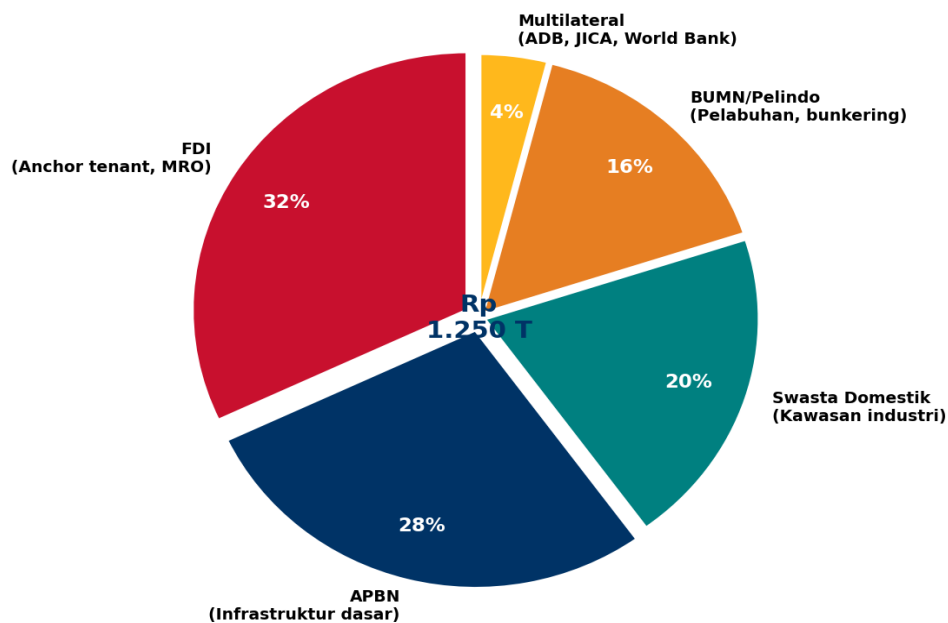
| Sumber                                 | Estimasi (15 tahun)     | Persentase  |
|----------------------------------------|-------------------------|-------------|
| APBN (infrastruktur dasar)             | Rp 350 triliun          | 28%         |
| BUMN/Pelindo (pelabuhan, bunkering)    | Rp 200 triliun          | 16%         |
| Swasta domestik (kawasan industri)     | Rp 250 triliun          | 20%         |
| FDI (anchor tenant, MRO, jasa maritim) | <b>Rp 400 triliun</b>   | <b>32%</b>  |
| Multilateral (ADB, JICA, World Bank)   | Rp 50 triliun           | 4%          |
| <b>TOTAL</b>                           | <b>Rp 1.250 triliun</b> | <b>100%</b> |





## PUSAT KAJIAN PARIWISATA & EKONOMI INDONESIA

### Skema Pembiayaan Total: Rp 1.250 Triliun (15 Tahun)



Gambar 8. Komposisi Pembiayaan Total Rp 1.250 Triliun

### 7.3 Indikator Keberhasilan (KPI)

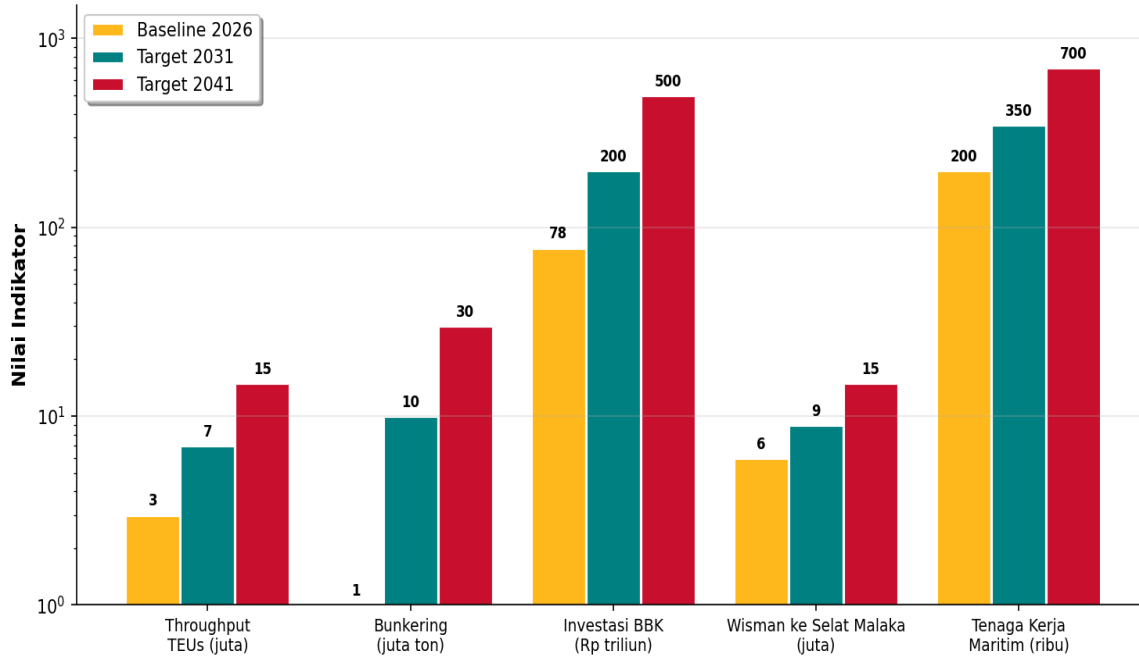
KPI strategis untuk mengukur keberhasilan implementasi kebijakan:

| KPI                                      | Baseline 2026 | Target 2031 | Target 2041 |
|------------------------------------------|---------------|-------------|-------------|
| Throughput TEUs gabungan (juta)          | 3             | 7           | 15          |
| Bunkering (juta ton)                     | <1            | 10          | 30          |
| Nilai investasi BBK (Rp triliun)         | 78            | 200         | 500         |
| Wisman ke kawasan Selat Malaka (juta)    | 6             | 9           | 15          |
| Lapangan kerja sektor maritim (ribu)     | 200           | 350         | 700         |
| LPI Indonesia (peringkat)                | 63            | 40          | 25          |
| Kontribusi Selat Malaka thd PDB nasional | 8%            | 11%         | 14%         |



## PUSAT KAJIAN PARIWISATA & EKONOMI INDONESIA

### Roadmap KPI Strategis Pengelolaan Selat Malaka (2026 → 2041)



Gambar 9. Roadmap KPI Strategis 2026 → 2041

## VIII. RISIKO & MITIGASI

### 8.1 Risiko Eksternal

| Risiko                    | Deskripsi                                                              | Mitigasi                                                                  |
|---------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| Geopolitik AS-Tiongkok    | Eskalasi ketegangan dapat membuat Selat Malaka menjadi flashpoint baru | Diplomasi netral, partisipasi aktif ASEAN/IMO, investasi pertahanan siber |
| Proyek Kanal Kra Thailand | Memotong 1.200 km perjalanan, mengurangi trafik Selat Malaka           | Akselerasi pengembangan agar tetap kompetitif sebagai value-added hub     |
| Disrupsi Green Shipping   | Transisi ke bahan bakar hijau mengubah pola bunkering global           | Posisi first-mover dalam green bunkering                                  |



## PUSAT KAJIAN PARIWISATA & EKONOMI INDONESIA

### 8.2 Risiko Internal

| Risiko                           | Deskripsi                                                 | Mitigasi                                                                 |
|----------------------------------|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| <b>Inkonsistensi Kebijakan</b>   | Pergantian pemerintahan/menteri sering mengubah arah      | UU Pengelolaan Selat Malaka sebagai dasar hukum permanen                 |
| <b>Korupsi &amp; Birokrasi</b>   | IPK Indonesia masih di skor 30-an                         | Sistem digital transparan, audit independen, kerja sama KPK              |
| <b>Konflik Sosial-Lingkungan</b> | Pembebasan lahan, dampak lingkungan, perpindahan penduduk | AMDAL ketat, partisipasi masyarakat, fair compensation, transisi nelayan |
| <b>Beban Fiskal</b>              | Total kebutuhan Rp1.250 T bisa membebani APBN             | Skema PPP, blended finance, sukuk/green bond, FDI sebagai backbone       |

## IX. KESIMPULAN

Selat Malaka adalah sumbu kekayaan strategis Indonesia yang masih jauh dari termanfaatkan optimal. Di tengah meningkatnya kompleksitas geopolitik dan peluang transisi ekonomi maritim global, Indonesia berdiri di persimpangan sejarah: melanjutkan pola "menjadi penonton di pekarangan sendiri", atau bertransformasi menjadi pemain utama maritim Asia.

Pendekatan astagatra mengingatkan bahwa pengelolaan Selat Malaka bukan sekadar urusan ekonomi atau logistik — melainkan integrasi delapan dimensi ketahanan nasional. Geografi yang strategis tanpa SDM yang unggul akan sia-sia; kekayaan alam tanpa hilirisasi hanya menguntungkan negara lain; ideologi yang kuat tanpa kapasitas pertahanan modern hanya akan menjadi retorika.

Empat pilar transformasi yang diusulkan — konsolidasi pelabuhan, layanan bernilai tambah, pariwisata heritage, dan penguatan astagatra — saling menguatkan. Implementasinya membutuhkan konsistensi politik selama dua periode pemerintahan, investasi besar yang terkoordinasi, dan keberanian reformasi regulasi.

Singapura membuktikan dalam 60 tahun, Dubai dalam 40 tahun, Busan dalam 30 tahun. Indonesia dengan modal geografi yang lebih besar seharusnya bisa lebih cepat, jika kemauan politik ada.

**Selat Malaka tidak akan menunggu Indonesia. Setiap tahun keterlambatan adalah USD 25–35 miliar peluang yang menguap ke negara tetangga. 2026 adalah momentum yang tepat untuk memulai transformasi.**



## PUSAT KAJIAN PARIWISATA & EKONOMI INDONESIA

Brief ini menyerukan agar pembuat kebijakan tidak lagi memperlakukan Selat Malaka sebagai topik wacana tahunan, tetapi sebagai prioritas nasional kelas pertama — setara dengan IKN, hilirisasi nikel, dan ketahanan pangan.

***Bangsa yang tidak menguasai selatnya sendiri tidak akan menjadi tuan di rumahnya sendiri.***

Jakarta, 05 Mei 2026

**Pusat Kajian Pariwisata & Ekonomi Indonesia**

*Centre for Economic & Tourism Studies*



**Muhammad Rahmad**

*Direktur Eksekutif*

*Hp. 081282050404*

## REFERENSI & SUMBER DATA

---

### Sumber Utama

- BPS, Statistical Yearbook of Indonesia 2025 & 2026
- BPS, Statistik 80 Tahun Indonesia Merdeka (September 2025)
- UNCTAD, Review of Maritime Transport 2025
- US Energy Information Administration (EIA), World Oil Transit Chokepoints
- Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian RI
- SKK Migas, Pelindo, BP Batam, BP Bintan, BPMA Aceh
- ANDAMAN Partners, World's Trade Choke Points (2025)
- Lemhannas RI, kerangka Astagatra
- UNCLOS 1982; Tripartite Technical Experts Group (TTEG)

### Studi Pemandangan

- Maritime and Port Authority of Singapore (MPA)
- Port of Rotterdam Authority Annual Reports
- Jebel Ali Free Zone Authority (JAFZA)
- Busan Port Authority
- Port of Tanjung Pelepas, Malaysia
- Istanbul Tourism Statistics, TUIK Turkey



## PUSAT KAJIAN PARIWISATA & EKONOMI INDONESIA

### BOARD OF RESEARCHERS

Pusat Kajian Pariwisata & Ekonomi Indonesia (PKPEI)

*Centre for Indonesian Economic & Tourism Studies*

| Nama / Name                                                           | Jabatan / Position                        |
|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Dr. Muhammad Rahmad, S.Ag, S.Par, MM, MITM                            | Direktur Eksekutif / Koordinator Peneliti |
| Elyn Hastriana, BBA, M.Par                                            | Direktur / Peneliti                       |
| Assoc. Professor Dr. Rahmat Ingkadijaya, MM, QCRO                     | Peneliti Senior                           |
| Assoc. Professor Dr. Nurbaeti, MM, QRG                                | Peneliti Senior                           |
| Assoc. Professor Dr. Arief F. Rachman, SST. Par, MT                   | Peneliti Senior                           |
| Assoc. Professor Hera Oktadiana, Ph.D, CHE                            | Peneliti Senior                           |
| Assoc. Professor Dr. Drs. Amrullah, SH, M. Hum, M. Si Par             | Peneliti Senior                           |
| Assoc. Professor Dr. Devita Gantina, SST. Par, M. Par                 | Peneliti Senior                           |
| Asst. Professor Agus Riyadi, SST. Par, M. Sc, Ph.D, CHIA, QCRO        | Peneliti Senior                           |
| Asst. Professor Dr. M. Husen Hutagalung, S. Pd, M. Si                 | Peneliti Senior                           |
| Asst. Professor Dr. Ir. Doni Muhandiansyah, M. Si., ERMCP, CERG, CCGO | Peneliti Senior                           |
| Asisten Ahli Dr (c) Rianto, SST. Par, M. Si Par                       | Peneliti Senior                           |
| Dr. Andi M Yasin, S.H., M.KN, C.L.A                                   | Peneliti Senior                           |

Para peneliti PKPI merupakan akademisi dan praktisi yang memiliki kedalaman pengalaman langsung di ekonomi makro, mikro, industri pariwisata, diplomasi internasional, serta pengembangan kebijakan publik. Setiap kajian berlandaskan teori dan metodologi ilmiah yang ketat, diperkaya wawasan praktis dari pengalaman puluhan tahun menangani dinamika pariwisata secara nyata.

*Policy Brief ini disusun oleh Pusat Kajian Pariwisata & Ekonomi Indonesia sebagai kontribusi analisis kebijakan independen. Isi brief tidak merepresentasikan posisi resmi lembaga pemerintah manapun. Untuk sitasi: Pusat Kajian Pariwisata & Ekonomi Indonesia (2026), Pengelolaan Strategis Selat Malaka: Perspektif Ekonomi, Logistik, Pariwisata, dan Ketahanan Nasional (Astagatra), Policy Brief Nomor : 05/PB/PKPEI/V/2026 – 05 Mei 2026*