



Pengembangan Industri Maritim di Sulawesi Tenggara (Sultra): Peluang dan Tantangan

<u>INFO PENULIS</u>	<u>INFO ARTIKEL</u>
Indra Mawaldi Universitas Halu Oleo indrartmc@gmail.com Eliyanti Agus Mokodompit Universitas Halu Oleo eamokodompit66@gmail.com	ISSN: 3046-8507 Vol. 1, No. 3, November 2024 http://almufi.com/index.php/ASH

© 2024 Almufi All rights reserved

Saran Penulisan Referensi:

Mawaldi, I., & Mokodompit, E. A. (2024). Pengembangan Industri Maritim di Sulawesi Tenggara (Sultra): Peluang dan Tantangan. *Almufi Jurnal Sosial dan Humaniora*, 1 (3), 371-376.

Abstrak

Salah satu misi Gubernur Sulawesi Tenggara (era 2018-2023) adalah mendorong industrialisasi. Sementara itu, perhatian terhadap sektor perikanan belum diberi porsi yang memadai untuk menjawab kebutuhan tersebut. Tujuan penelitian ini menjelaskan peluang pengembangan perikanan di Sultra sebagai bahan baku industri. Penelitian dilakukan dengan metode kualitatif dengan melakukan wawancara terhadap ahli dibidang perikanan, terdiri dai akademisi dan dinas perikanan. Hasil penelitian menunjukkan potensi perikanan Sultra masih relatif besar, baik dalam usaha tangkap (off shore) maupun budidaya. Beberapa kendala seperti sumber daya manusia (SDM) yang rendah, infrastruktur perikanan yang belum memadai, pengawasan dan penegakan hukum atas praktik ilegal fishing belum maksimal, dukungan fiskal yang rendah dan koordinasi di antara para pemangku kepentingan yang belum maksimal juga perlu diselesaikan. Pembangunan industri menuju klaster industri maritim (ICM) dapat disarankan untuk dibangun.

Kata kunci: Industri Maritim, Potensi Perikanan, Peluang dan Tantangan

Abstract

One of the missions of the Governor of Southeast Sulawesi (2018-2023) is to encourage industrialization. Meanwhile, attention to the fisheries sector has not been given an adequate portion to answer these needs. The purpose of this study is to explain the opportunities for fisheries development in Southeast Sulawesi as raw materials for industry. The study was conducted using a qualitative method by interviewing experts in the field of fisheries, consisting of academics and the fisheries office. The results of the study showed that the potential for Southeast Sulawesi fisheries is still relatively large, both in offshore and aquaculture efforts. Several obstacles such as low human resources (HR), inadequate fisheries infrastructure, supervision and law enforcement of illegal fishing practices that are not yet optimal, low fiscal support and coordination among stakeholders that is not yet optimal also need to be resolved. Industrial development towards a maritime industry cluster (ICM) can be suggested to be built.

Keywords: Maritime Industry, Fisheries Potential, Opportunities and Challenges

A. Pendahuluan

Lautan diyakini berperan penting menciptakan kekayaan dan kesejahteraan generasi sekarang dan mendatang, sehingga abad ke-21 dianggap eranya ekonomi kelautan (Kronfeld-goharani, 2018; Wang & Wang, 2019). Pembangunan kelautan atau ekonomi biru (Fernández-macho et al., 2015) menyediakan ruang pengembangan ekonomi seperti perikanan, akuakultur, pembuatan kapal, pariwisata dan transportasi laut. Laut juga menjadi sumber energi terbarukan dan bioteknologi (Fernández-macho et al., 2015). Keterbatasan lahan darat menyebabkan banyak negara melihat laut sebagai sumber daya penting, untuk itu diperlukan kebijakan pengembangan kelautan serta upaya memperkuat regulasi di dalamnya (Wang and Wang, 2019).

Mengingat pentingnya industri kelautan, era 1990-an China mengembangkan visi ekonomi kelautan berbasis teknologi dan pengetahuan (Su and Yang, 2018). Sementara Indonesia sejak Orde Baru pembangunan infrastruktur lebih berorientasi darat, walau pasca reformasi 1998 pembangunan maritim mulai disiapkan (Wicaksana, 2017).

Luas laut Indonesia adalah 70 persen, namun kemiskinan masyarakat nelayan masih relatif tinggi (Retnowati, 2011; Fatmasari, 2016). Belum tergambar kebijakan efektif menjadikan maritim sebagai titik tumpu pembangunan nasional, khususnya dalam upaya pengentasan kemiskinan. Isu-isu kemaritiman terbaru yang ramai dibicarakan di ruang publik masih seputar tol laut, ekspor baby lobster, impor ikan, sementara nelayan dan berbagai masalahnya belum banyak diselesaikan. Salah satu jalan menuntaskan kemiskinan adalah dengan industrialisasi bidang maritim.

Upaya mendorong pengembangan investasi bidang kelautan berbasis maritim, didasari pertimbangan bahwa Indonesia memiliki garis pantai terpanjang kedua di dunia, yang dapat dimanfaatkan untuk pengembangan investasi. Pengembangan pembangunan bidang kelautan ini, sesuai dengan visi Indonesia tentang poros maritim yang dikumandangkan Presiden Joko Widodo (Jokowi) saat menghadiri Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ke-9 Asia Timur, di Nay Pyi Taw, Myanmar, pada akhir tahun 2014. Menurut Jokowi, Indonesia merupakan poros maritim dunia dikarenakan letak Indonesia yang berada di antara dua samudera yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik.

Lebih dari itu, adanya prioritas pembangunan Jokowi dalam bidang konektivitas maritim, melalui pembangunan tol laut, *deep seaport*, *logistic*, industri perkapalan, dan pariwisata maritim, sangat relevan dengan pengembangan investasi tersebut. Berdasarkan data juga diketahui, Indonesia memiliki tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dengan potensi nilai perdagangan 1,5 juta dollar AS per hari, setara dengan sekitar Rp 18 miliar perhari.

Sulawesi Tenggara (Sultra) merupakan salah satu propinsi wilayah maritim yang ada di Indonesia. Sultra sebagai wilayah maritim sudah saatnya mengembangkan bidang industri maritim, seperti: industri transportasi perhubungan laut, pariwisata bahari, perikanan tangkap, pertambangan dan energi. Potensi alam laut ini merupakan andalan kekayaan yang dimiliki Sultra dalam menjawab tantangan perkenomian berbasis maritim dengan potensi ini Provinsi Sultra dapat meningkatkan pertumbuhan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat setempat khususnya masyarakat pesisir yang termarjinalkan di Indonesia.

Industri maritim dan kawasan perdagangan bebas di Provinsi Sulawesi Tenggara masih cerah dan menggairahkan mengingat dua pertiga wilayah Indonesia berupa laut dengan potensi dan prospek yang sangat luar biasa. Maka dari itu, butuh banyak lagi menarik investor baik lokal maupun internasional untuk mau berinvestasi pada industri maritim di Sultra sebagai wilayah perbatasan dan kawasan perdagangan bebas (*free trade zone*).

Dibutuhkan manajemen bisnis yang baik untuk menyiapkan industri maritim tersebut (Chen et al., 2000). Langkah awal penyiapan tentu dengan mengidentifikasi potensi dan berbagai tantangan yang dihadapi. Sehingga, tujuan dari penelitian ini adalah mengkaji peluang dan tantangan pengembangan industri maritim di Sultra.

B. Metodologi

Penelitian dilakukan dengan pendekatan kualitatif. Tujuan penelitian kualitatif adalah mendeskripsikan dan memaknai (Vanderstoep and Johnston, 2009) fenomena atau kejadian serta melakukan interpretasi berdasar kejadian yang diamati. Data kualitatif diperoleh dari hasil wawancara terhadap beberapa partisipan (informan) yang terdiri dari pegawai dinas perikanan, akademisi dan pelaku bisnis.

C. Hasil dan Pembahasan

Maritim dan Pembangunan Ekonomi

Industrialisasi merupakan proses perubahan (shifting) aktivitas ekonomi dari sektor pertanian (agraris) menjadi sektor industri, atau berbasis agraris dan kerajinan tangan digantikan industri yang berbasis mesin (Pula, 2017). Walaupun masih diperdebatkan, industrialisasi diyakini pertama kali terjadi di Inggris pada akhir abad ke-17 dengan beberapa faktor pendorong antara lain liberalisasi, pasar yang semakin kompetitif, kewirausahaan, fenomena alam dan dorongan menuju teknologi dan inovasi (Pula, 2017).

Dalam pembangunan industrialisasi, terdapat beberapa unsur dalam mengukur indeks kinerja industri yang harus dipenuhi, terdiri dari (Setiawati and Nachrowi, 2012: output, faktor produksi dan biaya produksi. Output terdiri dari nilai tambah dan pertumbuhannya, upah dan pertumbuhannya, jumlah perusahaan dan pertumbuhannya. Dari aspek faktor produksi terdiri dari jumlah tenaga kerja, barang modal, dan kemajuan teknologi. Sedangkan dari aspek biaya produksi terdiri dari produktivitas tenaga kerja, barang modal dan efisiensi (Setiawati and Nachrowi, 2012). Kombinasi dari output dan biaya, maka roh industrialisasi adalah efisiensi, keunggulan (kompetitif) tidak saja dari kualitas namun juga harga serta komitmen politik pemerintah (Storm, 2017).

Pentingnya industri dalam wilayah laut perspektif teori ekonomi bukanlah hal baru, abad ke-18 Adam Smith telah menggambarkan keuntungan ekonomi dari keberadaan transportasi laut (Stopford 2009). Smith baru menyentuh aspek distribusi, padahal dalam konteks produksi laut (bahari) tentu menjanjikan banyak bisnis yang dapat dikembangkan, seperti (Retnowati, 2011): Perikanan (tangkap dan budidaya), pengolahan hasil budidaya, industri bioteknologi, industri tambang dan energi, pariwisata bahari, penyediaan transportasi laut, penyediaan jasa maritim, pemanfaatan pulau-pulau kecil untuk pariwisata, penggunaan sumber daya non-konvensional, pengembangan kultur dan budaya bari dan bisnis terkait jasa lingkungan (konversi dan biodiversitas).

Banyak determinasi bisnis sektor kelautan yang dapat dikembangkan. Oleh karena itu, penting bagi negara dan daerah membangun sektor kelautan khususnya dalam mengatasi persoalan yang masih dihadapi, yaitu kemiskinan. Hasil studi menunjukkan, bisnis akuakultur di Asia mampu meningkatkan ketahanan pangan, pengentasan kemiskinan, inklusi sosial, pertumbuhan ekonomi berkelanjutan dengan tetap mempertahankan ekosistem bumi (Pomeroy et al., 2017; Kronfeld-goharani, 2018).

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

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

Dinamika bisnis sektor maritim akan sejalan dengan perkembangan bisnis secara umum, bahkan ekonomi maritim mampu menjadi menyanggah perkembangan bisnis global dan perdagangan global (Chen et al., 2000). Dibutuhkan beberapa instrumen untuk mendorong bisnis maritim maju. Keterampilan kerja seperti komunikasi, teknik penyelesaian masalah, kemampuan beradaptasi, manajemen diri, kerja tim serta literasi dan teknologi digital (Chen et al., 2000) perlu diperkuat. Di samping itu, aspek keberlanjutan (sustainable) merupakan hal penting lain untuk dipertimbangkan. Salah satu aspek penentu keberlanjutan adalah dengan menjadikan kultur atau nilai-nilai lokal yang berkembang dalam masyarakat sebagai instrumen untuk menjaga kelestarian laut dan ekosistemnya.

Aspek Perencanaan Sektor Maritim

UU No. 31 tahun 2004 mengatur tata kelola maritim, atau spesifiknya perikanan. Undang-

undang ini mengatur pengelolaan ikan dan ekosistemnya, penangkapan, konservasi, nelayan, korporasi, pelabuhan dan seterusnya. Tujuan yang ingin dicapai dari keberadaan UU ini mulai dari meningkatkan taraf hidup, peningkatan devisa, kesempatan kerja, pemenuhan kebutuhan gizi, nilai tambah dan daya saing, industrialisasi dan juga sustainability (Puspitasari, Soemarmi and Juliani, 2016).

Payung hukum pengembangan industri manufaktur cukup rinci, pemerintah daerah hanya perlu menyusun road map dan rencana yang tepat untuk mencapai industrialisasi. Perencanaan bisnis maritim dalam konteks ini dengan merencanakan tiap-tiap tahapan bisnis yang akan dilewati sektor bisnis. Tahapan itu, dengan mengikuti alur value chains bisnis. Secara umum value chains terdiri dari input, produksi, distribusi, pemasaran dan pasar. Sebagai contoh tergambar proses value chains ikan lele dan ular di Kamboja berdasar hasil studi Pomeroy et al (2017). Di mana, rantai nilai dimulai dari (Pomeroy et al., 2017):

1. Input, di situ ada akifitas pasokan benih, pakan dan juga tersedia dokter hewan.
2. Produksi, hasil produksi (bahan baku) tersebar dalam 43,8 persen ke pengepul dan pedagang kecil, 37,5 persen masuk ke wholesale-buyer sisanya langsung ke pasar
3. Pengepul, hasil pengepul terinci ke dalam 10, 4 persen langsung ke pasar, 15,9 persen masuk ke processing (pengolahan) dan 17, 5 persen masuk ke wholesale-buyer.
4. Prosesing, hasilnya 41,1 persen masuk ke wholesaler sisanya langsung ke pasar.
5. Perdagangan, di sana ada aktivitas wholesaler dan supermarket yang menyediakan kebutuhan pasar domestik, Konsumsi, dalam aspek ini produk mencakup kebutuhan pasar domestik (Pomeroy et al, 2017).

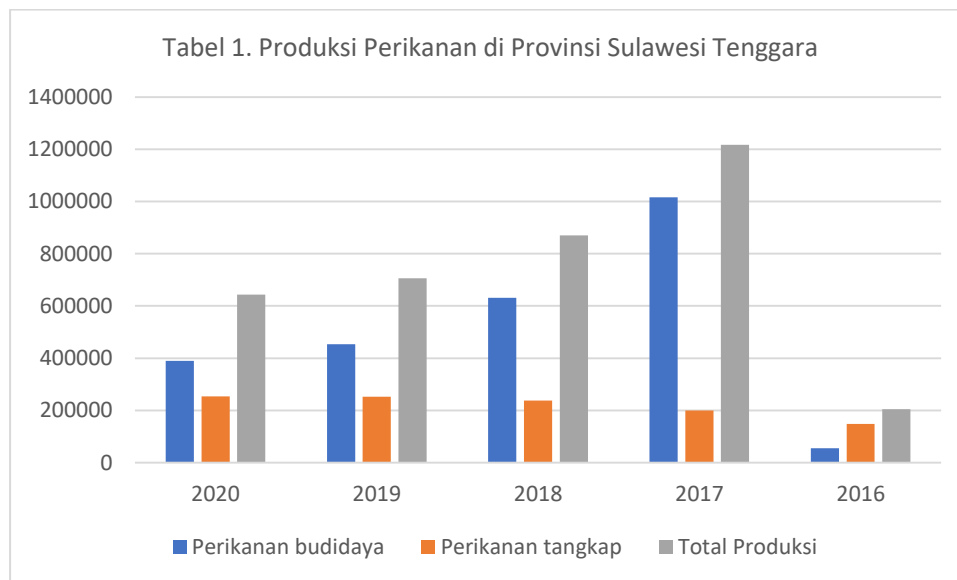
Studi terkait value chains juga dilakukan di Indonesia, komoditas yang diteliti adalah ikan bandeng. Ada beberapa hasil dari pengolahan ikan bandeng yaitu Abon, kerupuk, otak-otak, bandeng presto, bandeng beku (Pomeroy et al., 2017).

Otonomi maritim dapat dilakukan dengan memperkuat kapasitas internal pelaku usaha, di antaranya menurut David (2011) dengan cara merencanakan SDM, pemasaran, aspek produksi dan juga keuangan (Benyamin, 2013). Porter merinci beberapa tahapan strategis untuk mengembangkan bisnis yang juga perlu dipersiapkan yaitu persaingan antar pengusaha (dalam konteks daerah, persaingan antar daerah) merebut pasar, peluang masuknya pemain baru pada usaha yang sama, jenis produk substitusi, kekuatan pemasok sebagai penentu intensitas produksi dan kekuatan atau psikologi konsumen (Benyamin, 2013).

Kapasitas Produksi Bahan Baku

Pada 2020 Provinsi Sultra memiliki jumlah nelayan di laut dan perairan umum sebanyak 68.240 orang, jumlah kapal sebanyak 24.707 unit (DKP Prov Sultra 2018). Bila dibuat angka rasio maka satu kapal digunakan 3 orang nelayan. Jumlah ikan yang dihasilkan mencapai 253.359 ton ikan. Bila dibuat rasio satu kapal menghasilkan sekitar 10,25 ton per tahun, atau 0,8 ton per bulan. Dari angka tersebut tentu masih jauh dari kapasitas memadai. Dalam meningkatkan produksi sektor maritim sebagai bahan baku, perlu direvitalisasi setidaknya tiga aspek, yaitu: penangkapan, budidaya dan pengembangan non ikan.

Semua ahli perikanan yang ditanya dalam penelitian ini apakah sektor maritim layak dijadikan sebagai bahan baku industri, mayoritas menyatakan layak. Pernyataan ahli tentu beralasan karena potensi hasil ikan dan non ikan yang relatif besar di Sultra. Produksi ikan tangkap dan budidaya Sultra dijelaskan sebagai berikut:



Tahun	2020	2019	2018	2017	2016
Perikanan budidaya	389.690	453.382	631.232	1.016.382	55.678
Perikanan tangkap	253.359	252.594	238.282	200.340	148.747
Total Produksi	643.049	705.976	869.514	1.216.722	204.425

Sumber : BPS Prov. Sultra

Dari tabel 1 menunjukkan, jumlah produksi perikanan tangkap jauh lebih kecil dari perikanan budidaya. Dari total produksi ikan, yang dimanfaatkan untuk pengolahan industri UMKM (Usaha Menengah Kecil Mikro) pada 2020 adalah sebesar 199.895 ton atau 0,017 persen saja. Jumlah UMKM yang mengelola perikanan sebagai produk industri 2020 adalah 2426 unit. Berdasar fakta tersebut, peluang untuk pengembangan industri berbasis produksi perikanan dalam skala yang lebih besar masih terbuka lebar.

Sumber Daya Fisik dan Non Fisik

Ada kesamaan dan perbedaan prioritas yang dibangun berdasar pandangan empat informan ahli terkait menjadikan industrialisasi maritim di Sultra. Namun bila disimpulkan beberapa prioritas itu, terdiri dari aspek fisik antara lain: 1). Ketersediaan data valid terkait kapasitas perikanan Sultra untuk kebutuhan riset dan perhitungan investasi, 2). Penguatan Modal bagi usaha perikanan 3). Infrastruktur dan fasilitas pendukung.

Provinsi Sultra menyadari pentingnya data sebagai acuan Analisa pembangunan. Sehingga diluncurkan program Sultra satu data. Badan Pusat Statistik juga menyodorkan data dalam website Sultra satu data. Namun demikian, data-data yang disodorkan harus dipastikan validitasnya sehingga menjadi acuan investor untuk melakukan perhitungan benefit-cost investasi perikanan.

Dari aspek non-fisik menurut ahli, antara lain: 1) Menyediakan SDM kemaritiman yang menguasai teknologi penangkapan dan pemasaran produk. Hal ini penting mengingat sektor maritime adalah sektor yang padat karya dan padat pengetahuan (Chang and Zhang, 2018). 2). Law enforcement terhadap pelaku illegal fishing dan perilaku kriminal lain dalam kelautan, 3). Kemitraan dan koordinasi lintas stakeholder yaitu lintas sektor, lintas wilayah dan lintas science.

Beberapa kendala yang masih dihadapi Sultra dijelaskan oleh informan ahli berikut:

“Kemiskinan, destruktif and illegal fishing, IUU Reported, koordinasi lintas stakeholders yang masih lemah, minimnya investasi, rendahnya penguasaan teknologi, lemahnya kapasitas sumber daya manusia di birokrasi, keberpihakan penganggaran di sektor maritim yang masih sangat minim, pengawasan dan law enforcement yang masih lemah, minimnya riset di sektor maritim, lemahnya penataan kelembagaan dan tata niaga” (Informan-4)

Provinsi Sultra masih terkendala pada persoalan praktik ilegal di sektor perikanan. Di samping disebabkan oleh kemiskinan, juga minimnya pemahaman nelayan akan bahaya yang ditimbulkan dari praktik ilegal. Rendahnya pengawasan oleh pemangku kebijakan tentu menjadi alasan lain dari praktik ilegal di sektor perikanan.

Contoh praktik ilegal misalnya menangkap ikan dengan bom, padahal beberapa tahun sebelumnya telah terbentuk Satgas Pengawas penangkapan ikan (antara, 2017). Tentu saja

persoalan illegal fishing tidak boleh ada lagi ke depan, karena tidak saja terkait sustainability bagi ekosistem ikan namun juga terkait kepastian hukum dalam pengembangan investasi perikanan. Illegal fishing juga menunjukkan rendahnya koordinasi dan pengawasan masing-masing stackholder daerah.

Teknologi yang didorong untuk dikembangkan adalah teknologi berkaitan dengan peningkatan budidaya dan tangkap serta teknologi dalam pemasaran hasil ikan. Penggunaan teknologi dibutuhkan infrastruktur (alat) sekaligus keahlian nelayan. Sehingga, pelatihan dalam pembuatan teknologi canggih dalam usaha perikanan perlu dipikirkan diselenggarakan secara berkala. Pengelolaan pasar berbasis market place atau platform adalah keniscayaan di era industri 4.0. sehingga pasar perikanan dapat menjangkau secara luas.

Ekosistem Industri: Sebagai Tata Kelola

Model budidaya dibutuhkan sumber daya nelayan yang memadai, teknologi, infrastruktur, kualitas pembibitan dan pendampingan. Budidaya diharapkan produksi ikan melimpah dan berkelanjutan, sehingga berpeluang untuk di bangun Maritim Industrial Cluster (MIC) berbasis usaha pengolahan ikan. MIC dianggap mampu menciptakan daya saing ekonomi dan persaingan global (Karahen and Kirval, 2018; Xiao and Wang, 2019), kluster dapat memfasilitasi berkembangnya industri 4.0 (Jankowska and Götz, 2017). Model pengembangan kluster industri secara umum berkembang di darat. Namun, berdasar beberapa kajian sebelumnya terbukti mampu dikembangkan dalam bisnis sektor maritim.

Pengolahan ikan dapat berupa industri pengalengan ikan dan pengolahan produk ikan ke dalam berbagai bentuk (determinasi). Di samping itu, untuk memenuhi kebutuhan pasar tertentu dapat pula dilakukan ekspor ikan mentah. Konsep kluster yang dikembangkan Porter misalnya mengumpulnya industri yang sejenis dalam satu kawasan atau secara konseptual sebagai konsentrasi geografis perusahaan yang saling berhubungan, di dalamnya ada pemasok, penyedia layanan, perusahaan industri terkait dan lembaga terkait dalam bidang tertentu (Djoumessi, Chen and Cahoon, 2019).

D. Kesimpulan

Berdasarkan jumlah produksi dan luas lahan, Provinsi Sultra layak menjadikan sektor perikanan sebagai dasar bahan baku industrialisasi. Secara regulasi telah tersedia payung hukum untuk memperkuat sektor perikanan sebagai sumber industrialisasi. Namun demikian, rendahnya SDM di sektor maritim, infrastruktur, pengawasan dan law inforcement terhadap praktik ilegal dalam sektor kelautan, dukungan fiskal yang masih rendah dan koordinasi antar stackholder masih menjadi kendala

E. Referensi

- Idrus, M.A., Rosyid, D.M. and Supartono, S., 2019. Pengembangan industri perkapalan nasional untuk mendukung keamanan maritim Indonesia. *Keamanan Maritim*, 4(3).
- Mahaputra, G.P., 2018. Arah Pengembangan Kawasan Industri Maritim di Wilayah Brondong-Paciran, Kabupaten Lamongan (Doctoral dissertation, Institut Teknologi Sepuluh Nopember).
- Firmansyah, M., Masrun, M. and Busaini, B., 2021. Pengembangan Industri Maritim di Nusa Tenggara Barat (NTB): Peluang dan Tantangan. *Ecoplan*, 4(1), pp.1-9.
- Manik, T., Eryanto, H. and Suprihartini, L., 2017. Pengembangan Investasi Wilayah Perbatasan, Industri Maritim Dan Kawasan Perdagangan Bebas Dalam Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat Pesisir Di Provinsi Kepulauan Riau. *Jurnal Pendidikan Ekonomi Dan Bisnis (JPEB)*, 5(1), pp.90-105.
- Prasetyo, K.A., Prakoso, L.Y. and Sianturi, D., 2021. Strategi Pertahanan Laut Pemerintah Indonesia dalam Menjaga Keamanan Maritim. *Strategi Pertahanan Laut*, 5(1).