

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Berdasarkan letak geografisnya, Indonesia berada dikawasan paling dinamis dalam percaturan dunia, yaitu diantara benua Asia dan Australia serta samudera Hindia dan Pasifik. Luas laut yang 5,8 juta km² dan terdiri lebih dari 17.500 pulau menyebabkan sektor maritim menjadi salah satu sektor penting bagi Indonesia.¹

Kedigdayaan Indonesia pada masa Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit, yang dikenal luas hingga ke daratan Eropa dan Timur Tengah, berangkat dari kekuatan maritim yang luar biasa. Namun kejayaan tersebut seolah meredup setelah Indonesia terjajah bangsa kolonial selama lebih dari 350 tahun. Tak pelak masa tersebut sedikit banyak telah menggeser paradigma masyarakat Nusantara dari orientasi maritim menjadi daratan. Keyakinan ini diperkuat oleh fakta bahwa penjajah lebih memilih merampas rempah-rempah (baca: kekayaan di darat) ketimbang potensi sumber daya hayati di laut Indonesia.

Kebangkitan paradigma maritim kembali terlihat ketika Djoeanda dkk. merumuskan dan berhasil mendeklarasikan Naskah Djoeanda pada tanggal 13

¹ Vitto, Sigit A, Erry W. Prasetyo, “*Diplomasi Poros Maritim Ekonomi Kelautan dalam Perspektif Politik Luar Negeri*”, Jakarta: Bppk Kemlu, 2015 hlm. 1

Desember 1957. Deklarasi ini menjadi dasar perjuangan Bangsa Indonesia untuk diakui sebagai negara kepulauan oleh dunia internasional.²

Gagasan Negara Nusantara atau Negara Kepulauan (*Archipelagic State*) berhasil dikukuhkan setelah lahirnya konvensi PBB tentang hukum laut atau yang lebih dikenal dengan *United Nation Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) pada 10 Desember 1982. Proses ratifikasi pun berlangsung tak lama berselang, tepatnya pada tahun 1985 melalui UU Nomor 17 Tahun 1985, setelah diratifikasi oleh 60 negara dan resmi berlaku tahun 1994, UNCLOS mengesahkan tambahan wilayah nasional Indonesia seluas 3,1 juta km² wilayah perairan dan 2,7 juta km² Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).³

Perjuangan Bangsa Indonesia untuk kembali meraih kedaulatan sebagai Negara Maritim sangatlah beralasan. Jika dilihat dari aspek geografis, dua per tiga wilayah Nusantara terdiri dari lautan, dengan total luas sekitar 5,8 juta km². Adapun potensi ekonomi kelautan Indonesia diantaranya⁴:

1. Di sektor perdagangan, Indonesia merupakan pasar yang menjanjikan dengan total populasi sebanyak 249 juta jiwa ditambah GDP sebesar USD 868, 3 triliun serta pendapatan perkapita sebesar USD 3.500. Jumlah populasi yang besar, di sisi lain, juga menjadi modalitas di sektor ekonomi.

² Kajian Mandiri BPPK Aspasaf Kemlu, "Indonesia dan *Indian Ocean Rim Association* (IORA) Tahun 2015 – 2017: Peluang dan Tantangan", Jakarta, 2014, Hlm. 29

³ Ibid, Hlm. 30

⁴ Ibid,.

2. Di bidang perikanan tangkap laut, perairan Indonesia memiliki potensi sekitar 6,5 juta ton/tahun dan potensi budi daya laut mencapai 12,55 juta hektar.
3. Dasar laut perairan Indonesia kaya akan potensi kandungan cadangan minyak dan gas bumi
4. Di sektor kekayaan keanekaragaman hayati kelautan, Indonesia merupakan marine mega bio-diversity terbesar di dunia. Kekayaan 8.500 spesies ikan (37% dari spesies ikan dunia), 555 spesies rumput laut 950 biota terumbu karang menegaskan dominasi kekayaan keanekaragaman hayati ini.
5. Di sektor sumberdaya terbarukan, wilayah kedaulatan laut Indonesia memiliki potensi energi pembangkit listrik. Potensi energi tersebut berasal dari pasang surut permukaan laut, ombak laut, dan panas laut.
6. Di sektor pariwisata, sebagian besar objek wisata di Indonesia terletak di laut, pesisir dan pulau-pulau kecil. Garis pantai yang membentang sepanjang 95.181 km menyimpan potensi pariwisata bahari yang menakjubkan. Dengan demikian, Indonesia selanjutnya mampu mendorong kerjasama pariwisata dengan negara-negara kepulauan kecil yang menjadikan pariwisata laut sebagai devisa utama negara, seperti Maladewa, Mauritius, dan Seychelles.
7. Perairan Indonesia, khususnya Selat Malaka dan jalur ALKI, memiliki potensi industri yang begitu luar biasa.

Selain melihat berbagai potensi di kelautan Indonesia, tidak dapat dipungkiri salah satu hambatan terbesar yang dihadapi pemerintah dalam mengoptimalkan potensi kelautan Indonesia adalah kondisi Infrastruktur laut, seperti kemampuan daya angkut armada nasional yang masih terbatas yang hanya mencapai 54,5 % dan 4% untuk ekspor, keterbatasan jumlah pelabuhan yang memenuhi standar internasional sehingga memicu hampir 70% dari ekspor barang dan komoditas Indonesia harus melalui Singapura, keterbatasan akses permodalan bagi nelayan dan petani, rendahnya tingkat pendidikan dan keterampilan nelayan, dll.⁵

Tingginya tingkat ketergantungan antar negara dan semakin kompleksnya permasalahan yang dihadapi di era globalisasi membuat Indonesia tidak dapat berjuang sendiri. Tidak heran apabila Indonesia menganut kebijakan pengembangan kerjasama di kawasan dengan mengedepankan diplomasi maritim sebagai agenda utama dalam mengembangkan potensi kelautan Indonesia.

Presiden Joko Widodo telah mengajak rakyat Indonesia untuk mengembalikan kejayaan laut Indonesia. Sebuah visi yang tertuang dalam konsep poros maritim yang disampaikan pada pidato pelantikannya dan kemudian secara resmi diluncurkan pada KTT Asia Timur ke-9. Untuk mencapai visi tersebut, pemerintahan Joko Widodo – Jusuf Kalla telah

⁵ Dikompilasi dari paparan Dr. Luky Adrianto, Kepala Pusat Pengkajian Sumber Daya Pesisir dan Lautan Institut Pertanian Bogor (PKSPL-IPB) dalam Pertemuan Kelompok Ahli di Bogor, 21 Agustus 2014 dan Majalah Trans Media, Peluang Indonesia dalam Transportasi Laut Dunia, Kementerian Perhubungan, edisi 06/2012 hlm. 9

menegaskan untuk mengedepankan nilai kelautan demi mewujudkan cita-cita menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia melalui lima pilar, yaitu:

1. Pembangunan budaya maritim Indonesia
2. Penjagaan dan pengelolaan sumber daya laut secara optimal untuk kepentingan rakyat
3. Pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim
4. Kerjasama maritim melalui diplomasi, dan
5. Pembangunan kekuatan pertahanan maritim

Dari kelima pilar tersebut, salah satunya disebutkan bahwa untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia ialah melakukan kerjasama maritim melalui diplomasi, poin tersebut dapat diaplikasikan melalui kerjasama Indonesia di forum-forum regional misalnya melalui *ASEAN Maritime Forum* dan *ASEAN Masterplan on Connectivity* yang merupakan agenda dan forum di ASEAN yang dapat dimanfaatkan oleh Indonesia untuk memastikan bahwa isu kerjasama di sektor maritim tetap menjadi agenda utama sesuai dengan kepentingan nasional.

Diplomasi, intinya kerjasama. Artinya ada dua pihak atau lebih yang secara bersama melakukan sesuatu yang saling menguntungkan.⁶ Dalam konteks diplomasi, poros maritim harus dilihat dalam tiga dimensi, yang didalamnya kerjasama dengan negara sahabat dapat dikembangkan.

⁶ Darmansjah Djumala, "Mendiplomasikan Maritim, Memaritimkan Diplomasi", Majalah Gatra edisi 11 Febuari 2015, hlm. 62

Pertama, dimensi kedaulatan (*sovereignty*). Dalam konteks implementasi poros maritim, hal pertama yang harus dipastikan adalah Indonesia berkedaulatan penuh di laut teritorial dan hak berdaulat atas sumber-sumber kelautan di ZEE.⁷

Kedua, dimensi keamanan (*Security*). Menjadi poros maritim bukan saja berarti berperan sebagai pusat dinamika dan kegiatan ekonomi di antara dua benua dan dua samudera yang berbasis maritim. Menjadi poros membawa konsekuensi dan tanggungjawab. Jika Indonesia ingin menjadikan Nusantara sebagai pusat aktivitas maritim di kawasan, Indonesia harus memastikan bahwa laut teritorial dan sekitarnya aman.

Ketiga, dimensi kesejahteraan (*prosperity*). Dimensi kesejahteraan poros maritim terkait dengan upaya membangun ekonomi Indonesia tidak hanya memanfaatkan sumber kelautan saja, tetapi juga memanfaatkan dinamika dan interaksi maritim yang terjadi di wilayah laut.⁸

Selain ASEAN, konsep poros maritim juga harus digaungkan di kawasan Samudera Hindia. Samudera Hindia merupakan bagian tak terpisahkan bagi sistem poros maritim Indonesia. Oleh karenanya, penelitian tentang Samudera Hindia dilakukan dengan mempertimbangkan pilar atas visi poros maritim yang secara strategis memerlukan perhatian lebih dalam atas Samudera Hindia dengan dinamika dan persoalan yang dihadapi.

⁷ Ibid.,

⁸ Ibid., hlm. 63

Samudera Hindia memiliki bobot strategis bagi Indonesia, baik dari segi geo-politik maupun geo-ekonomi. Selain sebagai jalur pelayaran utama distribusi minyak dan gas dunia, Samudera Hindia juga dilalui alur komoditas perdagangan internasional *Western Indo-Pacific*, yang meliputi Laut Merah, Teluk Aden, Teluk Persia, Laut Arab, Teluk Bengal, Laut Andaman hingga ke Selat Malaka dan Singapura.⁹



Sumber: <http://www.yourchildlearns.com/online-atlas/indian-ocean-map.htm>

Pertumbuhan Samudera Hindia saat ini semakin memiliki nilai politik dan ekonomi. Terdiri dari 40 negara dengan lebih dari 2 miliar penduduk didalamnya. Secara geografis, Samudera Hindia merupakan samudera terbesar ketiga di dunia sesudah Samudera Pasifik dan Atlantik.¹⁰

⁹ Kajian Mandiri BPPK Aspasaf Kemlu, Opcit., hlm. 33

¹⁰ Sigit Aris Prasetyo, "Indonesia's Chairmanship of IORA 2015-2017 and Beyond", Sesdilu Batch-55, 2015, hlm. 2

Sebagai Samudera yang terbesar ketiga di dunia, Samudera Hindia diprediksikan sebagai kawasan yang paling penting dalam dekade berikutnya. Robert Kaplan (2009) misalnya menyebutkan arti strategis yang berbobot di Samudera Hindia. Robert Kaplan selanjutnya berpendapat bahwa Samudera Hindia akan menjadi pusat keamanan pada abad ke 21.¹¹

Melihat nilai strategis di kawasan Samudera Hindia, Indonesia sudah seharusnya memaritimkan diplomasi di kawasan tersebut melalui organisasi internasional *Indian Ocean Rim Association* (IORA). IORA merupakan forum kerjasama di kawasan Samudera Hindia yang memiliki potensi demikian besar, yang mempersatukan negara-negara dari kawasan Afrika, Timur Tengah, Asia dan Australia.

Indian Ocean Rim Association (IORA), sebelumnya dikenal dengan *Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation* (IOR-ARC) didirikan pada tahun 1997 oleh 14 anggota negara, seperti Australia, India, Indonesia, Kenya, Madagascara, Malaysia, Mauritius, Mozambik, Oman, Singapura, Afrika Selatan, Sri Lanka, Tanzania, dan Yaman.

Keanggotaan IORA telah berkembang sejak pembentukannya tahun 1997. Sampai tahun 2015, IORA terdiri dari 21 negara. Somalia telah bergabung sebagai anggota baru di tahun 2015. Pertumbuhan keanggotaan ini merupakan tanda bahwa IORA memiliki strategi penting. Ada tujuh mitra dialog dari IORA yang tergabung dalam program-program dan proyek kerja dari IORA

¹¹ Ibid.,

yaitu diantaranya Amerika Serikat, China, Perancis, Inggris, Jerman, Jepang, dan Mesir. Jerman merupakan mitra dialog yang baru yang bergabung di tahun 2015 ini.

Meskipun tidak dapat dipungkiri bahwa pengaruh IORA belum terlampaui signifikan seperti halnya organisasi internasional lainnya, seperti ASEAN, APEC, dan lain-lain, kendati demikian sebagai organisasi yang beranggotakan negara-negara di Kawasan Samudera Hindia, IORA dipandang berpotensi untuk menjadi forum yang krusial di kawasan khususnya pada periode keketuaan Indonesia 2015 - 2107 saat ini.

Periode keketuaan IORA tahun 2015 – 2107, dapat memberikan peluang dan kesempatan bagi Indonesia untuk memperluas pengaruhnya di Samudera Hindia sebagai negara yang sangat penting di wilayah Indo Pasifik. Dengan demikian, keketuaan Indonesia selama dua tahun ini merupakan kesempatan dan modalitas bagi Indonesia untuk mendapatkan manfaat yang sejalan dengan diplomasi maritim dan juga mengimplementasikan doktrin poros maritim.

Sebagai salah satu tujuan utama poros maritim Jokowi, adalah untuk meningkatkan konektivitas antar pulau dan untuk memperbaiki infrastruktur pelabuhan, oleh karena itu, Indonesia perlu fokus dalam mengembangkan infrastruktur di Sumatera, Jawa, dan beberapa pulau lainnya yang berbatasan dengan Samudera Hindia. Secara domestik, pemerintah Indonesia bisa mengembangkan kesadaran nasional atau masyarakat tentang manfaat strategis Samudera Hindia.

Semangat nasional untuk kembali kejayaan maritim, antara lain melalui mekanisme IORA, seperti halnya yang dikemukakan di dalam Visi-Misi Presiden – Wakil Presiden RI terpilih yang telah dijelaskan sebelumnya, seyogianya patut didukung semua pihak. Pengembangan konsep wawasan mata laut melalui sinkronisasi antara kepentingan nasional dengan program IORA niscaya merupakan salah satu cara dalam merebut kejayaan maritim Indonesia.

Indonesia didukung dengan pemerintah yang memiliki *Ocean Leadership* yang cerdas dan berwawasan global yang mempunyai visi dan strategi yang cerdas serta kreatif untuk keluar dari paradigma agraris tradisional ke arah paradigma maritim yang rasional dan berwawasan global. Bukan karena ingin menjadi negara *superpower* yang bisa menyaingi Amerika tetapi demi kesejahteraan rakyat dan martabat bangsa serta peningkatan kemampuan pertahanan dan keamanan bangsa.

Air yang membuat segala yang ada di atas tanah menjadi tumbuh dan bertahan hidup. Kekayaan sumber daya laut apabila mampu dikelola dan dikembangkan dengan baik maka segala unsur kehidupan yang ada di bumi akan terjaga kelestariannya.

B. Rumusan Masalah

Menjadi poros maritim dunia bukanlah sebuah mimpi atau khayalan, pada dasarnya konsep poros maritim sudah ada sejak zaman kerajaan Sriwijaya dan Majapahit. Saat ini adalah momen terbaik untuk menghidupkan kembali sektor maritim yang telah lama redup. Khususnya pada periode tahun 2015 – 2017 yang memiliki arti penting bagi pelaksanaan diplomasi maritim Indonesia karena Indonesia mampu memperluas kerjasama di kawasan melalui forum IORA.

Indian Ocean Rim Association (IORA) harus dimanfaatkan oleh Indonesia untuk mendorong kerjasama maritim yang komprehensif di kawasan mengingat posisi Indonesia saat ini yang menjadi ketua dalam forum regional tersebut. Posisi ketua dimanapun diyakini akan memainkan peranan penting, oleh karena itu Indonesia membutuhkan strategi dan kebijakan yang tepat dalam menjalankan fungsinya sebagai ketua. Kebijakan-kebijakan yang akan dikeluarkan tentunya harus sejalan dengan kepentingan nasional Indonesia.

Kawasan Samudera Hindia kaya akan sumber daya laut yang menggerakkan negara-negara di lintas kawasan memiliki kepentingan nasional nya masing-masing, Samudera Hindia juga rentan terhadap persaingan antar kawasan yang mengganggu stabilitas kawasan di Samudera Hindia.

Untuk menghindari adanya persaingan dan perebutan pengaruh di kawasan regional Samudera Hindia, diperlukan upaya yang lebih besar untuk menjaga stabilitas kawasan. Dan di sinilah Indonesia dapat memainkan peran, membantu

memperkuat dan mengubah IORA menjadi sebuah forum regional yang disegani.

Mengingat Samudera Hindia memiliki arti strategis dan manfaat bagi Indonesia terutama untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia, maka penulis merumuskan beberapa pertanyaan penelitian, yakni sebagai berikut:

1. Apa peluang dan tantangan bagi Indonesia dalam melakukan diplomasi maritim di forum regional IORA?
2. Apa visi dan misi Indonesia sebagai ketua IORA periode 2015 – 2017 dalam rangka mewujudkan poros maritim dunia?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk memberikan gambaran dan penjelasan mengenai peluang dan tantangan Indonesia untuk merealisasikan visi poros maritim melalui kerjasama di kawasan Samudera Hindia.
2. Untuk menjelaskan substansi diplomasi maritim Indonesia melalui mekanisme kerjasama di forum *Indian Ocean Rim Association* (IORA) di kawasan Samudera Hindia yang dimana Indonesia menjabat sebagai ketua di forum tersebut selama kurun waktu dua tahun 2015 – 2017.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini dilihat dalam dua bagian yaitu secara teoritis dan praktis, yakni sebagai berikut:

1. Manfaat teoritis, antara lain:
 - a. Secara umum penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan perbandingan bagi mahasiswa Hubungan Internasional maupun mahasiswa lainnya yang mempunyai perhatian dan minat yang sama dalam kebijakan poros maritim dan kerjasama regional Indonesia di bidang kemaritiman
 - b. Sebagai bahan referensi tambahan dan masukan bagi pengembangan studi ilmu Hubungan Internasional
2. Manfaat praktis, yaitu antara lain:
 - a. Khususnya bagi penulis yaitu untuk menambah wawasan serta mengkaji kebijakan pemerintah terkait visi poros maritim yang masih banyak diperbincangkan di kalangan pemerintah, dan para akademisi.
 - b. Untuk mengetahui perkembangan lebih lanjut mengenai kerjasama Indonesia dengan Kawasan Samudera Hindia (IORA) dari berbagai aspek, seperti ekonomi, politik, dan keamanan melalui kerja sama di bidang maritim.

E. Kerangka Konseptual

1. Konsep Kebijakan Luar Negeri

Menurut Joshua Goldstein mengatakan bahwa pengertian Kebijakan Luar Negeri adalah strategi-strategi yang diambil oleh pemerintah dalam menentukan aksi mereka di dunia internasional.¹² Sedangkan menurut K.J. Holsti, kebijakan luar negeri adalah tindakan atau gagasan yang dirancang untuk memecahkan masalah atau membuat perubahan dalam suatu lingkungan.¹³

Tiap negara memiliki perbedaan tujuan kebijakan luar negerinya. Namun, negara mengeluarkan kebijakannya untuk memenuhi dan mencapai kepentingan pribadi maupun kolektifnya. Pada umumnya kebijakan luar negeri suatu negara dilakukan agar dapat mempengaruhi terhadap negara lain, menjaga keamanan nasional, memiliki prestise, serta benefit untuk negaranya. Mereka bertindak berdasarkan sumber daya yang ada.

Menurut Rosenau tujuan dari kebijakan luar negeri sebenarnya merupakan fungsi dari proses dimana tujuan negara disusun. Tujuan tersebut dipengaruhi oleh sasaran yang dilihat dari masa lalu dan aspirasi untuk masa yang akan datang. K.J. Holsti membagi tujuannya menjadi tiga kriteria utama, sebagai berikut:

¹² Joshua Goldstein, 1999 "*International Relations*", Longman, New York, hal 147

¹³ K.J Holsti, 1983, "*International Politics : A Framework for Analysis*", Prentice-Hall, New Jersey, hal 107

1. Nilai, yang diletakkan pada tujuan negara, sebagai faktor utama mendorong pembuat kebijakan, hal itu dilakukan berdasarkan sumber daya yang dimiliki untuk mencapai tujuan.
2. Unsur Waktu, jangka waktu untuk mencapai tujuan.
3. Jenis tuntutan tujuan, negara tujuan akan dibebankan dari negara yang mengeluarkan kebijakan luar negeri.

Menurut KJ. Holsti, dua tujuan yang lebih dominan dalam negara adalah, tujuan jangka menengah dan jangka panjang. Tujuan jangka menengah adalah meningkatkan prestise negara dalam sistem itu, indikator ini dinilai berdasarkan industri, teknologi, bantuan dana dan militer.¹⁴ Sedangkan Tujuan jangka panjang adalah rencana, impian dan pandangan mengenai organisasi politik atau ideology terakhir dalam sistem internasional, ideologi tersebut merupakan aturan yang mengatur tindakan negara dalam sistem internasional. Bagi Rosenau tujuan jangka panjang adalah untuk perdamaian, kekuasaan dan keamanan.¹⁵

Dalam menyiasati perkembangan di kawasan dan arti penting geografis Indonesia sebagai negara kepulauan dan maritim, diperlukan upaya untuk menyusun strategi kebijakan yang tepat bagi pembangunan berkesinambungan kelautan. Dalam hal ini, Indonesia dapat menggunakan paradigma *blue economy* dalam membangun kelautannya.

¹⁴ Ibid., Hal 146

Pendekatan *blue economy* menekankan perlunya peran efektif masyarakat Internasional dalam menangani isu pengelolaan sumber daya di dalam laut maupun di bawah laut, melalui pengembangan hukum laut Internasional dan mekanisme pengaturan lautan yang lebih baik.

2. Pengertian Maritim dan Negara Maritim

2.1 Pengetian Maritim

Maritim berasal dari kata bahasa Inggris, "*maritime*" dari bahasa Latin *mare* adalah berbatasan dengan laut, kehidupan dekat laut atau hal-hal yang berhubungan dengan laut atau terkait dengan laut yang berhubungan dengan navigasi atau pelayaran.

Menurut Hasyim Djalal, anggota Dewan Kelautan Indonesia, menyatakan bahwa maritim adalah laut yang telah dikelola untuk kepentingan kehidupan, yaitu hal ikhwal kekayaan, perilaku, dan budaya terkait laut. Menurut Wikipedia encyclopedia, *Maritime is primarily an adjective that describes objects or activities related to the sea* (Maritim utamanya adalah kata sifat untuk menggambarkan obyek atau aktivitas yang berhubungan dengan laut).

Terdapat sejarah maritim yaitu suatu studi tentang kegiatan manusia dilaut. Sejarah tersebut meliputi unsur sejarah yang tematis dan umum serta digunakan sebagai pendekatan global, walau sebenarnya utamanya

adalah sejarah nasional dan regional. Sebagai subjek akademik, sejarah maritim sering melewati batas-batas disiplin ilmu, terfokus pada pengertian berbagai hubungan kemanusiaan dengan kelautan, laut dan berbagai jalan laut dunia. Sejarah nautika, dan sejarah maritim umpamanya, direkam dan diterjemahkan peristiwa-peristiwa tentang kapal, perkapalan, navigasi dan pelaut-pelaut di masa lalu. Juga termasuk tentang penangkapan ikan, penangkapan ikan paus, hukum maritim internasional, sejarah angkatan laut, sejarah kapal-kapal, rancangan-rancangan kapal, dll.

2.2 Pengertian Negara Maritim

Menurut definisinya, negara maritim adalah negara yang mampu mengelola laut untuk kepentingannya baik secara politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan. Negara maritim juga dapat diartikan sebagai negara yang mampu memanfaatkan laut, walaupun tidak memiliki laut yang luas, melalui kemampuan teknologi, ilmu pengetahuan, dan kapasitas untuk mengelola laut baik ruangnya, posisi strategisnya, dan kekayaan alam di dalamnya.¹⁶

Ir. Drs. Bonar Simangunsong, dalam bukunya Laut Masa Depan Indonesia, mengartikan bahwa negara maritim adalah negara yang

¹⁶ Chandra Motik dan Hasyim Djalal, "Negara Kepulauan menuju Negara Maritim: 75 tahun Prof. Dr. Hasyim Djalal, MA", Jakarta: Lembaga Laut Indonesia, 2011

memanfaatkan laut bagi kepentingan nasionalnya, berupa industri maritim, menggunakan teknologi maritim dan ikut menjaga, mengamankan, dan melestarikan laut.

Oleh karena itu, mungkin saja suatu negara adalah negara maritim walaupun tidak mempunyai pantai atau negara tak berpantai. Sebaliknya negara kelautan belum tentu negara maritim, karena belum memanfaatkan laut untuk kepentingan nasionalnya, tidak memiliki industri maritim yang memadai dan belum menggunakan teknologi maritim yang maju dan sebagainya.

3. Konsepsi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia

Indonesia pernah mencapai puncak kejayaan maritim pada abad 7 sampai 14 pada masa Kerajaan Majapahit. Dibawah Raden Wijaya, Hayam Wuruk, dan Patih Gajah Mada, Majapahit menguasai dan mempersatukan Nusantara. Pengaruhnya bahkan sampai ke negara-negara asing, seperti Siam, Ayuthia, Lagor, Campa (Kamboja), Anam, India, Filipina, dan China.

Kilasan sejarah tersebut memberi gambaran kerajaan-kerajaan di Nusantara dahulu mampu menyatukan wilayah Nusantara, dan disegani bangsa lain. Paradigma Masyarakat kala itu menciptakan visi maritim sebagai bagian utama dari kemajuan sosial-budaya, ekonomi, politik, dan pertahanan-keamanan.

Fakta sejarah lain yang menandakan bangsa Indonesia terlahir sebagai “bangsa maritim” adalah dengan adanya temuan-temuan situs prasejarah di beberapa belahan pulau. Penemuan situs prasejarah di gua-gua pulau Muna, Seram, dan Arguni, yang dipenuhi lukisan perahu-perahu layar, menggambarkan nenek moyang bangsa ini merupakan bangsa pelaut.

Ironisnya, dalam perjalanan kehidupan bangsa, visi maritim Indonesia tenggelam. Masuknya penjajahan kolonial Belanda pada abad ke-18, mengikis jiwa bahari bangsa Indonesia. Masyarakat dibatasi berhubungan dengan laut, dan didorong melakukan aktivitas agraris demi kepentingan kolonialis.

Realita Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, memiliki bumi, air, dan kekayaan alam yang sangat besar, termasuk hutan tropis terbesar kedua setelah Brazil. Kedua, karunia Tuhan yang luar biasa itu harus mensejahterakan seluruh rakyat Indonesia, bukan hanya rakyat Indonesia saat ini, tetapi sepanjang masa.

Konsep negara kepulauan (Nusantara), kekayaan sumber daya laut yang berlimpah, posisi strategis antara dua benua dan dua samudera yang menguntungkan secara geoekonomi dan geostrategi merupakan anugerah yang luar biasa bagi negara bangsa Indonesia. Letak geografis yang strategis, sedikitnya 70 persen angkutan barang kapal pesiar super mewah dari Eropa, Timur Tengah, dan Asia Selatan ke wilayah Pasifik, dan sebaliknya, melewati perairan Indonesia.

Wilayah laut yang demikian luas memberikan akses kepada sumber daya alam, seperti ikan, terumbu karang, kekayaan biologi yang bernilai ekonomi tinggi, wisata bahari, sumber energi terbarukan, minyak, gas bumi, dan mineral langka. Belum lagi letak Indonesia di garis katulistiwa yang menyebabkan Indonesia sangat kaya dengan keragaman biota dan menarik banyak wisatawan dunia.

Tak heran, jika Indonesia menjadi bagian dari *grand strategy* bagi negara-negara besar di dunia. Bangkitnya kekuatan baru di bidang kelautan, seperti India, China, Australia, dan Amerika Serikat yang telah maju menjadi tantangan bagi Indonesia. Selain berusaha menancapkan pengaruhnya di kawasan Asia Pasifik, negara-negara tersebut berlomba mencari cadangan energi untuk kepentingan mereka.¹⁷

Kesadaran dunia terhadap fungsi vital kemaritiman telah mengubah paradigma pembangunan global tentang *blue economy* yang dimotori oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa. Selain fungsi transportasi logistik global, laut juga mampu menyerap karbon yang sangat besar untuk menekan pemanasan global. Sejak awal abad ke-20, permukaan laut dan lautan terus naik dengan rata-rata 0,8 derajat celcius.¹⁸

Kini di abad 21, negara-negara di dunia berlomba meningkatkan kekuatan maritimnya. Dua kekuatan ekonomi dunia, Amerika Serikat dan

¹⁷ Bernhard Limbong, "Poros Maritim", Jakarta: Margaretha Pusataka, 2015, hlm. 15

¹⁸ IPCC, "Climate Change 2013: The Physical Science Basis – Summary for Policymakers", Observed Changes in the Climate System, 2013, hlm. 2

China, sama-sama berusaha menancapkan pengaruh masing-masing di berbagai kawasan. Mereka bersaing untuk mendominasi kawasan yang disebut pusat kekuatan ekonomi dunia abad ke-21.

Amerika Serikat membangun kekuatan maritim dengan slogan “kekuatan maritim melindungi cara hidup Amerika.”¹⁹ Lahirlah “*A cooperative Strategy for 21st century sea power*”, yang dipublikasikan Oktober 2007 oleh *United State Marine Corps, United States Coast Guard* dan *Department of Navy*. Aliansi dengan NATO membentuk *Global Maritime Partnership Initiative* yang bertujuan menjaga ketertiban dan perdamaian dunia, dibawah pengaruh mereka.

Cina membangun *maritime policy* dengan strategi “*Chain of Pearl*” yang bertujuan membangun dan menyelamatkan urat nadi perdagangannya lewat laut. Untuk itu, lahir proposal terbaru Cina tentang ‘*Silk Route*’ yang menghidupkan kembali jalur sutera di masa lalu. Cina ingin berada diposisi terdepan untuk menguasai kawasan ini.

Sementara itu, India membangun *maritime policy* dengan mengeluarkan “*Freedom to Use Seas: Maritime Military Strategy*” yang bertujuan meningkatkan pembangunan kekuatan angkatan laut India. Inggris pun tidak kalah dengan mengeluarkan semboyan “*Britain Rules the Waves*” yang bertujuan membangun kekuatan maritim Inggris dalam menghadapi era globalisasi.

¹⁹ Bernhard Limbong, Op.cit., hlm. 16

Kini Indonesia berada dalam lingkaran negara-negara besar tersebut. Bahkan, Malaysia dan Singapura merupakan negara kecil berkembang seperti Inggris dengan visi kemaritimannya. Mereka bukan merupakan negara kepulauan tetapi kedua negara tersebut memiliki visi dan *marine policy*.

Sejak Indonesia merdeka tahun 1945, pemimpin NKRI belum memiliki *maritime policy* yang jelas dan tegas bermuara pada pembangunan negara maritim yang besar dan kuat. Tidak seriusnya pemerintah terhadap *maritime policy* terlihat jelas dari regulasi (UU) yang tidak memadai dan penegakan umum hukum yang lemah.²⁰ Politik anggaran juga masih sangat rendah, jauh dari potensi keluatan dan perikanan. Indikasi lain, semakin berkurangnya penata kelola maritim di level nasional maupun daerah.

Munculnya visi poros maritim dunia tentu jadi momentum bagi Indonesia menghadapi pertarungan sengit di berbagai kawasan seperti Asia Pasifik dan Samudera Hindia di abad ke-21. Indonesia sudah seharusnya segera bekerja keras mengambil peran kunci di kawasan ini karena posisinya yang sangat strategis, baik dari sisi geoekonomi maupun geostrategi di kawasan tersebut.

Untuk lebih mengetahui lebih jelas mengenai konsepsi poros maritim, maka dapat dijelaskan sebagai berikut:

²⁰ Semua itu menggambarkan betapa dunia kini memandang masa depan ada di laut. Laut tidak hanya dipandang sebagai jalur logistik yang mampu menjangkau dunia, tetapi laut juga dilihat sebagai sumber kehidupan di masa depan

3.1 Pengertian dan Visi

Poros maritim pada dasarnya merupakan sebuah konsep yang muncul berangkat dari kondisi fisik bangsa Indonesia yang mana sebagian besar wilayahnya berupa laut. Disamping itu, konsep poros maritim sejalan dengan realitas geografis, geostrategis, dan geoekonomi Indonesia yang dipengaruhi dan mempengaruhi dinamika di Samudera Hindia dan Samudera Pasifik.

Secara umum, poros maritim adalah visi pembangunan nasional untuk menjadi “pusat” kegiatan ekonomi regional dan global dengan memanfaatkan sumber-sumber dan aktivitas kelautan.²¹

Konsep poros maritim juga dilandasi oleh potensi yang dimiliki Indonesia. Secara geopolitik, historis, dan budaya, Indonesia dapat menjadi negara maritim karena memiliki jumlah pulau terbanyak dan salah satu negara yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia.

Poros maritim juga dapat dianggap sebagai rumusan mendasar untuk kembali menguatkan predikat bangsa bahari. Dalam artian bahwa konsep poros maritim menjadi sebuah visi atau cita-cita mengenai bagaimana bangsa Indonesia dibangun kedepannya. Dalam konteks ini, gagasan poros maritim merupakan sebuah seruan besar untuk kembali ke jati diri Indonesia atau identitas Nasional sebagai sebuah negara

²¹ Vitto, Sigit A, Erry W. Prasetyo, “Diplomasi Poros Maritim Ekonomi Kelautan dalam Perspektif Politik Luar Negeri”, Jakarta: BPPK Kemlu, 2015, hlm. 3

kepulauan yang mengantar bangsa Indonesia sebagai kekuatan maritim yang bersatu, sejahtera, dan berwibawa.

Poros maritim juga harus dimaknai dengan pengarusutamaan nasional di laut. Itu artinya, poros maritim harus diimplementasikan dalam pembangunan kelautan yang bermuara pada terwujudnya negara maritim yang adil, makmur, dan sejahtera.

Poros maritim memunculkan berbagai kegiatan pemanfaatan potensi kelautan yang selama ini belum cukup optimal dikembangkan, seperti industri perikanan, galangan kapal, eksplorasi sumber daya kelautan, pembangkit energi, pusat penelitian, kota-kota dan pemukiman nelayan, pariwisata bahari, dan lain-lain. Poros maritim yang hidup akan merupakan tulang punggung kekuatan besar ekonomi Indonesia diantara kekuatan-kekuatan ekonomi besar di Asia. Dengan demikian, konsep poros maritim mengandung makna sebagai upaya menjadikan laut atau maritim sebagai titik sentral pertahanan dan ekonomi.

Dalam dimensi pembangunan, poros maritim ini tentunya bertujuan untuk membangun wilayah-wilayah pesisir yang penduduknya belum sejahtera dengan memanfaatkan sebesar-besarnya potensi kelautan yang ada. Pemanfaatan secara intensif wilayah laut Indonesia akan membentuk poros silang barat-timur dan utara-selatan. Poros ini tidak hanya berupa dua jalur bersilangan, melainkan banyak jalur sehingga membentuk kisi-kisi atau jaring laba-laba di wilayah laut. Pembangunan

poros maritim yang berhasil dilaksanakan kelak akan memungkinkan pergerakan dari satu titik ke titik lain di wilayah Indonesia dengan lebih mudah, cepat dan murah.

Perwujudan poros maritim mengandalkan adanya kesiapan sumberdaya manusia. Hal ini perlu dimulai dengan melakukan pengarusutamaan wawasan bahari ke dalam proses pendidikan. Indonesia juga perlu menyiapkan keahlian di berbagai bidang kelautan, mulai dari yang bersifat teknis, teknologi, sampai ahli-ahli strategi dan hukum laut internasional.

Pada level yang lebih strategis, bangsa Indonesia juga perlu memperkuat kesadaran lingkungan maritim (*maritime domain awareness*, MDA). Wawasan bahari dan MDA perlu ditopang oleh, dan dituangkan dalam, determinasi untuk melakukan penguatan infrastruktur kelautan yang lengkap dan memadai.

Sesungguhnya visi maritim Indonesia dimulai sejak pemerintahan Soekarno menjadi fokus idealisme negeri ini untuk mewujudkan bangsa yang kuat, tidak hanya dari sektor darat tapi juga dari potensi kelautan.

3.2 Paradigma Kemaritiman

Paradigma adalah kumpulan tata nilai yang membentuk pola pikir sebagai titik tolak pandangan sehingga akan membentuk citra subjektif

mengenai realitas dan akhirnya akan menentukan bagaimana menanggapi realitas tersebut.²²

Konsep poros maritim dalam dirinya mengisyaratkan perubahan paradigma. Republik Indonesia merupakan negara kepulauan. Secara fisik antar satu pulau dengan pulau yang lainnya dipisahkan oleh laut, namun dari sisi kemaritiman pemisahan itu tidak pernah ada karena seluruh perairan yang ada di nusantara adalah pemersatu yang mengintegrasikan ribuan pulau yang terpisah-pisah.

Laut, bagi kebanyakan suku di wilayah kepulauan kita, merupakan ajang untuk mencari kehidupan. Dari laut dapat dieksploitasi sumberdaya biota dan abiotik, serta banyak kegiatan kemaritiman yang menjanjikan dan mempesona. Pada mulanya bertujuan mencari hidup dan mempertahankan hidup, pada akhirnya bertujuan mengembangkan kesejahteraan atau dengan kata lain membangun kejayaan dan kekayaan dari kegiatan maritim. Melalui laut orang dari berbagai bangsa menjalankan aktivitas perekonomian melalui jasa pelayaran antar benua atau antar pulau. Dengan demikian, laut memiliki peran penting bagi bangsa Indonesia.

Bagi bangsa Indonesia, laut mempunyai makna, diantaranya: laut sebagai medium transportasi, medium kesejahteraan, dan medium pertahanan. Tanpa laut, tidak ada bangsa Indonesia tidak ada negara

²² Denzin dan Lincoln, "*Handbook of Qualitative Research: Competing Paradigms in Qualitative Research*", 1994, hlm. 107

Indonesia. Itu artinya sifat hakiki negara bangsa Indonesia adalah maritim.

Reorientasi paradigma pembangunan bangsa, dari berbasis daratan menjadi berbasis kelautan dan kepulauan harus dilakukan. Reorientasi paradigma pembangunan ini dapat terwujud dengan melaksanakan gerakan perubahan pembangunan ekonomi dan budaya bangsa secara simultan.

Budaya bahari bangsa perlu ditumbuhkembangkan, terutama di kalangan generasi muda agar lebih mencintai laut. Dalam bidang ekonomi, penyusunan tata ruang dan masterplan pembangunan ekonomi harus berdasarkan pada potensi dan dimulai dari kawasan pesisir laut. Kawasan-kawasan ekonomi khusus (KEK) berbasis kluster industri kelautan yang inovatif dilengkapi dengan pelabuhan modern harus dibangun disepanjang wilayah pesisir, alur laut kepulauan Indonesia (ALKI), dan pulau-pulau kecil.

Semua sektor ekonomi perlu dibangun dengan menggunakan inovasi teknologi, manajemen profesional, ramah lingkungan, dan adaptif terhadap perubahan iklim global serta bencana alam lainnya. Selain itu pembangunan ekonomi kelautan harus bersifat inklusif, mengutamakan rakyat dan swasta nasional. Dengan demikian, pembangunan pembangunan kelautan akan mampu menciptakan pertumbuhan ekonomi relatif tinggi dan berkualitas secara

berkelanjutan menuju terwujudnya Indonesia yang maju, sejahtera, dan berdaulat.

3.3 Wawasan Nusantara

Konsep poros maritim tentu saja tidak dapat dipisahkan dengan konsep wawasan Nusantara. Bahkan dapat dikatakan bahwa poros maritim merupakan perwujudan dari wawasan Nusantara. Wawasan Nusantara merupakan cara pandang bahwa wilayah laut merupakan satu keutuhan dengan wilayah darat, udara, dasar laut, dan tanah yang ada di bawahnya, serta seluruh kekayaan yang terkandung didalamnya yang tidak bisa dipisah-pisahkan.

Konsep wawasan Nusantara diperkenalkan pada masa pemerintahan Soekarno, yang pada tahun 1957, melalui Perdana Menteri Djuanda mendeklarasikan wawasan Nusantara. Inti dari wawasan Nusantara adalah wawasan kebangsaan yang meneguhkan asas negara Nusantara atau negara kepulauan.

Dalam sidang 13 Desember 1957, Dewan Menteri akhirnya memutuskan penggunaan *Archipelagic State Principle* dalam tata hukum di Indonesia, yaitu dengan dikeluarkannya 'Pengumuman Pemerintah mengenai Perairan Negara Republik Indonesia'. Dalam pengumuman itu, pemerintah menyatakan bahwa semua perairan disekitar, di antara, dan yang menghubungkan pulau-pulau atau bagian pulau yang

termasuk daratan negara Republik Indonesia, dengan tidak memandang luas atau lebarnya adalah bagian dari wilayah daratan negara Republik Indonesia dan dengan demikian merupakan bagian dari perairan nasional yang berada dibawah kedaulatan mutlak Negara Republik Indonesia.

Sebagai negara kepulauan yang luas, laut yang dimiliki bangsa Indonesia merupakan sarana “penghubung” pulau, bukan “pemisah”. Pulau-pulau yang tersebar secara terpisah di negara kepulauan Indonesia tetap merupakan satu kesatuan unit. Sehingga, walaupun terpisah-pisah, bangsa Indonesia tetap menganggap negaranya sebagai satu kesatuan utuh yang terdiri dari tanah dan air.²³ Sehingga lazim disebut sebagai tanah air.

3.4 Visi Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia

Gagasan poros maritim dunia dicetuskan oleh Presiden dan Wakil Presiden terpilih Joko Widodo – Jusuf Kalla yang secara resmi telah dicetuskan pada KTT Asia Timur ke-9, gagasan tersebut didasarkan atas kesadaran akan adanya sebuah transformasi besar di abad ke – 21 ini. Pusat gravitasi geoekonomi dan geopolitik dunia sedang bergeser dari Barat ke Timur. Negara-negara Asia sedang bangkit. Sebagai negara dengan letak geografis yang sangat strategis, di tengah pusat dinamika

²³ Joko Subagyo, “Hukum Laut Indonesia”, Jakarta: Rhineka Cipta, 2005, hlm. 35

politik dan ekonomi internasional, Indonesia akan memperkuat perannya di kawasan dan dunia. Posisi sebagai poros maritim dunia membuka peluang bagi Indonesia untuk membangun kerjasama regional dan internasional bagi kemakmuran rakyat. Salah satu upaya dalam mewujudkan gagasan tersebut dilakukan melalui penguatan jati diri Indonesia sebagai negara maritim dan membuka peluang kerjasama kelautan melalui diplomasi maritim.²⁴

Sejalan dengan program pemerintah 2014–2019 untuk memberdayakan sumber daya kemaritiman dalam mencapai pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kesejahteraan, diperlukan konsep dan operasionalisasi diplomasi kelutan yang sinergis dengan arah kebijakan nasional. Perumusan kebijakan nasional, khususnya kebijakan kelautan Indonesia, dalam pembangunan bidang kelautan harus menggambarkan keberpihakan kepada masyarakat luas. Selain itu, yang lebih utama adalah terwujudnya kepentingan nasional bangsa Indonesia. Oleh karena itu, perlu kiranya kita memahami geopolitik, geostrategi, dan geoekonomi para pemimpin dalam mengelola dan mewujudkan kepentingan nasional melalui kebijakan-kebijakan pemerintah terkait dengan pembangunan sektor maritim sejak masa pemerintahan Soekarno hingga Presiden Joko Widodo.²⁵

²⁴ Alex S.W. Retraubun, “Poros Maritim Dunia: Realistiskah?”, TEMPO, 11 Agustus 2014

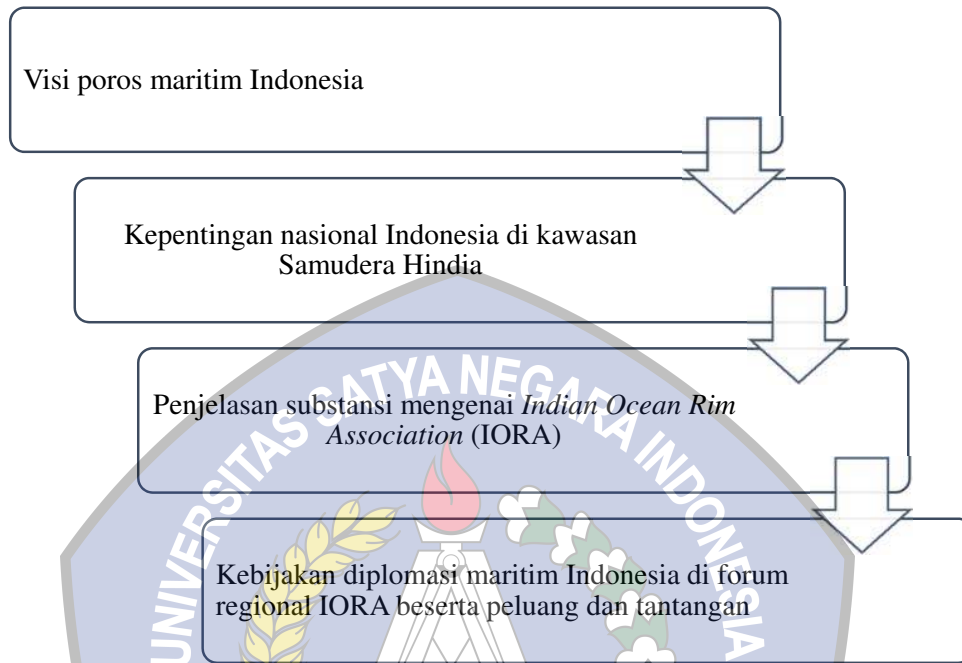
²⁵ Tri Sulistyningtyas, Susanto, dan Dicky R. Munaf, “Sinergitas Paradigma Lintas Sektor di Bidang Keamanan dan Keselamatan Laut”, Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2015, hlm. 6

Indonesia sebagai poros maritim dunia selanjutnya memiliki *leverage* untuk diperhitungkan oleh negara lain. Hal tersebut dapat terwujud jika Indonesia dapat tegas mengamankan kepentingan-kepentingannya serta mampu mengelola sumber daya lautnya untuk kesejahteraan dan kemandirian bangsa.

Penerjemahan diplomasi kelautan melalui kebijakan luar negeri untuk mendukung visi poros maritim dunia harus memahami dimensi-dimensi penting diplomasi kelautan atau maritim, yaitu: dimensi kedaulatan (*sovereignty*); dimensi keamanan (*security*); dan dimensi kesejahteraan (*prosperity*).

Dari dimensi kedaulatan, penyelesaian perundingan perbatasan wilayah merupakan prioritas yang harus dilakukan Indonesia. Dari dimensi keamanan, peningkatan kapabilitas pengamanan laut sebagai suatu keharusan, seperti *illegal fishing*, pembajakan, dan kejahatan lintas negara lainnya. Lebih lanjut, dimensi kesejahteraan merupakan tujuan utama diplomasi dan Visi Poros Maritim yang berfokus pada pembangunan Indonesia sebagai negara maritim.

F. Alur Pemikiran



G. Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah pemahaman terhadap skripsi ini, penulis membagi dalam beberapa bagian yang terdiri dari bab-bab dan sub bab yang dapat diuraikan sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab pendahuluan merupakan tinjauan secara ringkas mengenai latar belakang masalah yang akan dibahas, perumusan permasalahan, kerangka konseptual, alur pemikiran, manfaat dan tujuan yang ingin dicapai oleh penulis serta sistematika penulisan dari skripsi ini.

BAB II : LANDASAN TEORI

Bab ini merupakan relevansi antara teori-teori yang digunakan oleh penulis untuk menganalisa permasalahan yang akan dibahas berdasarkan bukti-bukti dari buku, artikel-artikel dan sumber-sumber lain yang berkaitan dengan permasalahan yang ingin diteliti oleh penulis.

Landasan teori merupakan dasar pemikiran penulis untuk mengembangkan penelitian dari data-data yang telah ada.

BAB III : METODE PENELITIAN

Menjelaskan mengenai jenis metode yang digunakan penulis, teknik pengumpulan data, sumber data yang digunakan dalam penelitian, teknik analisa, tempat dan waktu penelitian. Metode penelitian pada bab ini menggunakan jenis metode deskriptif kualitatif dimana penulis menguraikan data berdasarkan fakta-fakta yang aktual.

BAB IV : PEMBAHASAN

Dalam bab ini penulis akan menguraikan bagaimana diplomasi maritim Indonesia terkait dengan kerjasama di kawasan Samudera Hindia melalui forum regional IORA yang memiliki peluang dan tantangan tersendiri. Penulis juga akan membahas mengenai keketuaan Indonesia di

IORA selama dua tahun ke depan dalam perspektif kepentingan nasional untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Merupakan bab terakhir dari proses penulisan skripsi ini yang berisi kesimpulan-kesimpulan dan saran-saran dari hasil penelitian yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti



5. **Kepentingan nasional apa saja yang ingin dicapai Indonesia selama menjabat menjadi ketua? Apakah sejalan dengan visi poros maritim?**

“Visi Presiden sudah ada, intinya adalah bagaimana kita memberdayakan laut lebih maksimum lagi kedepan. Sekarang sudah ada wadah kerjasama regional IORA yang melibatkan 21 negara yang didalamnya ada negara-negara berkembang, ada negara-negara yang sudah maju seperti Australia, Singapura yang merupakan negara *high income countries* yang mempunyai keahlian tertentu di bidang kelautan, begitupun juga India. Melalui kerjasama regional IORA ini kita harus mendapatkan *benefit* semaksimal mungkin untuk mendukung visi presiden. Sebagai contoh kita bisa memanfaatkan negara-negara yang sudah maju yang memiliki teknologi di bidang maritim untuk memajukan para nelayan di sekitar Pulau Barat Sumatra sampai ke Bali agar memiliki pengetahuan untuk menggunakan teknologi penyimpanan hasil tangkap (ikan) agar mempunyai kualitas yang baik dan harganya tetap tinggi. Intinya adalah mengambil manfaat dari negara yang memiliki kemampuan di bidang *fisheries* untuk diaplikasikan terhadap nelayan-nelayan Indonesia.”

