

wilayah di Indonesia. Karena itu, kuncinya pada ketersediaan armada kapal dan kesiapan pelabuhan. Dengan demikian, industri galangan kapal menjadi sangat strategis karena kebutuhan kapal akan semakin tinggi. Di sinilah perlu kebijakan yang berpihak bagi tumbuhnya industri galangan kapal nasional, seperti pengurangan bea masuk untuk material industri kapal.

Sementara itu, kesiapan pelabuhan dimulai dari kewajiban seluruh pelabuhan yang ada agar memiliki rencana induk pengembangan. Dari 1.240 pelabuhan umum saat ini, hanya 2,5% yang memiliki rencana induk pengembangan sehingga arah pengembangannya jelas. Nah, pelabuhan-pelabuhan kita mestinya juga bisa dijadikan tujuan atau tempat transit kapal-kapal besar mancanegara yang meléwati laut kita. Saat ini kita memiliki tiga alur laut kepulauan Indonesia (ALKI), yaitu ALKI 1 (melintas Laut China Selatan-Selat Karimata-Selat Sunda), ALKI 2 (Laut Sulawesi, Selat Makassar, Laut Flores, Selat Lombok); dan ALKI 3 (Samudra Pasifik, Selat Maluku, Laut Seram, Laut Banda).

Sebagai jalur lintasan, mestinya kita bisa memetik keuntungan ekonomi yang luar biasa besar. Saat ini peresmian the Green Seaport Teluk Lamong, Alur Pelayaran Surabaya Barat, dan Terminal Gapura Nusantara Terminal Tanjung Perak sedang dipersiapkan. Ini merupakan langkah awal dan penting untuk kebangkitan maritim sebagai tonggak kebangkitan nasional. Semoga kemudian itu bisa diikuti dengan sejumlah proyek pengembangan di wilayah lainnya.

Ketiga, pengelo-

Kita bisa memetik keuntungan ekonomi yang luar biasa besar. Saat ini peresmian the Green Seaport Teluk Lamong, Alur Pelayaran Surabaya Barat, dan Terminal Gapura Nusantara Terminal Tanjung Perak sedang dipersiapkan. Ini merupakan langkah awal dan penting untuk kebangkitan maritim sebagai tonggak kebangkitan nasional.

laan sumber daya laut, baik untuk perikanan, wisata bahari, energi, maupun farmasi. Sektor perikanan sangat strategis untuk kedaulatan pangan, penyerapan lapangan kerja, peningkatan devisa, penanggulangan kemiskinan, serta geopolitik. Saat ini pemerintah telah mulai menunjukkan keberhasilan dalam memberantas praktik perikanan ilegal. Keberhasilan itu memiliki sejumlah dampak, yaitu (a) pemulihan sumber daya ikan dan makin terbukanya akses nelayan pada sumber daya yang selama ini dimanfaatkan kapal asing, (b) terjaganya kedaulatan dan kehormatan bangsa di laut karena pemerintah makin berwibawa di depan bangsa-bangsa lain, serta (c) terciptanya reformasi birokrasi karena pemerintah kemudian berusaha menciptakan sistem pelayanan perizinan yang lebih akuntabel dan efisien, (d) terciptanya tata kelola perusahaan yang baik karena perusahaan makin dituntut transparan dalam memberikan data produksi, perpajakan, serta perdagangan, dan (e) reputasi internasional bahwa kita turut menjaga laut dengan baik.

Hal krusial yang harus dimulai ialah dengan mendorong bangkitnya armada nasional untuk meramalkan laut. Di sinilah perlu strategi pemberdayaan nelayan dan pelaku usaha lainnya dengan menciptakan iklim usaha yang kondusif, seperti kemudahan akses perbankan, pasar, serta fasilitas pelabuhan per-

momentum keberhasilan antiperikanan ilegal tersebut harus dijadikan kesempatan menata ulang pengelolaan perikanan kita. Saat ini kita memiliki 11 wilayah pengelolaan perikanan (WPP) yang mestinya dikelola dengan lebih baik melalui rencana pengelolaan perikanan (RPP) dan berkembangnya lembaga pengelola WPP sehingga perikanan kita bisa lebih lestari.

Keempat, diplomasi maritim sangat penting, yang dalam jangka pendek bisa difokuskan pada penyelesaian batas maritim dengan negara-negara tetangga. Batas wilayah ZEE dengan Singapura, Filipina, dan Timor Leste sudah selesai meski ada batas trilateral yang belum selesai, yakni yang berbatasan dengan Sabah Malaysia serta Palau. Sementara itu, dengan Australia dan Papua Nugini juga sudah selesai tinggal menunggu ratifikasi DPR.

Hal yang juga penting ialah diplomasi untuk menjaga kepentingan Indonesia di laut internasional. Bayangkan Singapura saat ini merupakan negara observer di Arctic Council karena kepentingan mereka dalam pelayaran internasional.

Agar berperan banyak dalam komisi-komisi internasional di laut, kita perlu segera menunjukkan kepentingan kita untuk menjaga sumber daya di laut internasional. Tentu menyedihkan bila saat ini kita tertinggal dari Singapura, Tiongkok, Korea Selatan, dan India yang sangat aktif di lembaga internasional.

Memang masih banyak pekerjaan rumah yang harus diselesaikan. Hal terpenting ialah bagaimana empat agenda penting di atas bisa diterjemahkan ke dalam program pemerintah yang juga tecermin dalam rencana strategis (renstra) dan anggaran sehingga poros maritim tidak lagi sekadar wacana, tetapi memang