



**KEPUTUSAN PRESIDEN JOKOWI MENJADIKAN POROS MARITIM
DUNIA SEBAGAI AGENDA UTAMA KEBIJAKAN LUAR NEGERI
INDONESIA PERIODE 2014-2019**

*PRESIDENT JOKOWI'S DECISION TO ENACT GLOBAL MARITIME AXIS AS
MAJOR AGENDA OF INDONESIA'S FOREIGN POLICY IN THE PERIOD
2014-2019*

SKRIPSI

Diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan studi pada Program Studi Ilmu Hubungan Internasional (S1) dan mencapai gelar Sarjana Sosial

Oleh:

**Adhytia Pahlawan
120910101041**

**JURUSAN ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS JEMBER**

2019

PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan untuk:

1. Kedua orang tua saya, Ibunda Endang Surati, dan ayahanda Andry Margono. Karena dukungan beserta doa-doa mereka yang tidak pernah berhenti akhirnya saya dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Kakak - kakak saya, Adrian Lazuardi dan Nessia Andretty yang terus mendukung saya untuk tetap semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
3. Teman – teman seperjuangan di tahun – tahun akhir yang terus mensupport dan memotivasi saya dalam menyelesaikan skripsi ini.
4. Untuk penulis sendiri yang berjanji untuk terus berupaya jadi manusia yang lebih baik dari masa ke masa
5. Almamater yang penulis banggakan, Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Jember.

MOTTO

“ Di laut tersimpan harapan. Di laut tersimpan kejayaan.

Jalasveva Jayamahe !

*(Di laut kita jaya !) ” **



*) Joko Widodo, Presiden ke – 7 Republik Indonesia

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Adhytia Pahlawan

NIM : 120910101041

Menyatakan bahwa karya ilmiah yang berjudul “Keputusan Presiden Jokowi Menjadikan Poros Maritim Dunia sebagai Agenda Utama Kebijakan Luar Negeri Indonesia Periode 2014 - 2019” merupakan hasil karya sendiri, menggunakan kutipan yang sudah saya sebutkan sumbernya, belum pernah diajukan di institusi manapun, dan bukan karya plagiat. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isi dari karya ilmiah ini dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat sebagai bukti dengan sebenar-benarnya tanpa adanya paksaan dan tekanan dari pihak mana pun serta bersedia mendapatkan sanksi akademik jika ternyata dikemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 22 Januari 2019

Yang menyatakan

Adhytia Pahlawan

NIM. 120910101041

SKRIPSI

**KEPUTUSAN PRESIDEN JOKOWI MENJADIKAN POROS MARITIM
DUNIA SEBAGAI AGENDA UTAMA KEBIJAKAN LUAR NEGERI
INDONESIA PERIODE 2014-2019**

*PRESIDENT JOKOWI'S DECISION TO ENACT GLOBAL MARITIME AXIS AS
MAJOR AGENDA OF INDONESIA'S FOREIGN POLICY IN THE PERIOD
2014-2019*

SKRIPSI

Oleh:

Adhytia Pahlawan

NIM: 120910101041

Pembimbing:

Dosen Pembimbing Utama : Drs. Bagus Sigit Sunarko, M.Si, Ph.D

Dosen Pembimbing Anggota : Drs. Abubakar Eby Hara MA, Ph.D

RINGKASAN

KEPUTUSAN PRESIDEN JOKOWI MENJADIKAN POROS MARITIM DUNIA SEBAGAI AGENDA UTAMA KEBIJAKAN LUAR NEGERI INDONESIA PERIODE 2014-2019; Adhytia Pahlawan; 120910101041; 87 halaman; Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember.

Indonesia terletak pada posisi geografis yang menjadikannya strategis.. Posisi Strategis tersebut menjadikan wilayah perairan Indonesia dilalui oleh armada – armada niaga dengan nilai strategis dan ekonomis yang tinggi. 70 persen dari wilayah kedaulatan Indonesia merupakan lautan, oleh karena itu pengelolaan sektor laut sangat diperlukan. Dalam mengatasi situasi ini para pemimpin Indonesia mencoba mengeluarkan kebijakan untuk mulai memperhatikan dan mengelola sektor kelautan, namun kebijakan – kebijakan yang dikeluarkan tidak dimplementasikan secara maksimal, akibatnya sektor kelautan masih cenderung diabaikan dan lebih mengutamakan sektor darat. Setelah sekian lama pemerintahan Indonesia mengabaikan sektor maritim, pada Oktober 2014 Jokowi terpilih sebagai Presiden ke-7 Republik Indonesia dengan membawa visi Maritim bertajuk “Poros Maritim Dunia”. Segera setelah dilantik sebagai Presiden, Jokowi memasukkan agenda “Poros Maritim Dunia” dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Negara (RPJMN) 2015 – 2019 yang menyentuh berbagai instansi pemerintahan terutama Kementerian Luar Negeri Indonesia. Berdasarkan latar belakang permasalahan tersebut, skripsi ini meneliti tentang keputusan Jokowi yang menjadikan visi Poros Maritim Dunia sebagai agenda utama kebijakan luar negeri Indonesia, meski dalam keadaan serba terbatas di sektor maritim akibat pengelolaannya yang kurang optimal di masa lalu.

Penelitian ini bersifat kualitatif deskriptif dengan menggunakan data sekunder. Proses pengumpulan data dilakukan dengan teknik penelitian kepustakaan (*library research*). Data yang digunakan dalam penelitian ini berupa pernyataan – pernyataan Jokowi yang menunjukkan faktor individual Jokowi yang

mempengaruhi keputusan Jokowi. Data yang didapat kemudian dianalisis dan disusun untuk menjawab pertanyaan dari rumusan masalah dalam penelitian ini.

Hasil daripada penelitian ini menunjukkan bahwa, Jokowi melihat situasi yang terjadi sebagai peluang untuk membangkitkan kembali kejayaan maritim Indonesia seperti yang telah digagas oleh Presiden Pertama RI Soekarno, dan yang pernah terjadi pada saat kejayaan Majapahit saat Indonesia dikenal sebagai Nusantara. Melalui visi “Poros Maritim Dunia” Jokowi berupaya untuk memanfaatkan peluang dan meminimalisir ancaman dari ruang laut yang memang sudah menjadi kewenangan dan kedaulatan Indonesia, upaya tersebut diharapkan dapat meningkatkan pertahanan aspek maritim dan mendorong upaya peningkatan kesejahteraan Bangsa Indonesia sekaligus meningkatkan *bargaining power* atau posisi tawar Indonesia di mata dunia.

PRAKATA

Puji syukur ke hadirat Allh Swt. Karena atas rahmat dan hidayah-Nya penulis akhirnya mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul “Keputusan Presiden Jokowi Menjadikan Poros Maritim Dunia sebagai Agenda Utama Kebijakan Luar Negeri Indonesia Periode 2014 - 2019”. Skripsi ini disusun penulis untuk memenuhi salah satu syarat menyelesaikan pendidikan Strata Satu (S1) pada Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember.

Penyusunan skripsi ini membutuhkan waktu yang cukup lama dan tidak lepas dari bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Dr. Hadi Prayitno. M. Kes., selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik.
2. Drs. Bagus Sigit Sunarko, M.Si, Ph.D. selaku dosen pembimbing utama dan Drs. Abubakar Eby Hara MA, Ph.D selaku dosen pembimbing anggota yang telah meluangkan waktu dan memberikan pengarahan terhadap penyusunan skripsi ini.
3. Keluarga besar MNMA: Yery Bagus Iman, Ganda Atmaja, Pranata Dwi Kusuma, Januar Tri Raharjo, Nur Ardi Setiawan, Firdaus Amir, Sahrian Arif Setiawan, Renza Elma Pramitha, Bertha Viqie Lorentya, Mirna Ardiyanti Pratama, Tri Indah Oktavianti, dan Anifa Ludfiani, terima kasih telah berbagi kebahagiaan dan menjadi ruang untuk berkeluh kesah tentang permasalahan skripsi yang dihadapi.
4. Teman – teman seperjuangan dalam menyelesaikan skripsi : Januar Tri Rahardjo, Syah Than Thowi, Wildan Fu, Bayu Faris Arganata, Hilman Tontowi, Aad Rifqy, Fajryan Subagdja, Dewi Novitasari, Rekka Wibisono, Bima Yovione Valentino, yang menemani penulis dalam proses penyelesaian skripsi dengan menikmatinya sambil meminum kopi bersama selama prosesnya

5. Untuk teman – teman dari Warkop Brewok Malang yang ingin mencoba mengais rezeki di Jember : Linggar Ramawajiya, Anas Abbin Bahar, Hero Saghira, M Oktafianza, Baskoro, dan Rigel. Terima kasih karena terus mendorong penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
6. Serta semua pihak yang tidak bisa disebutkan satu-persatu.



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERSEMBAHAN.....	ii
MOTO	iii
PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN PEMBIMBING	v
RINGKASANvi
PRAKATA	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR GRAFIK	xiv
DAFTAR GAMBAR.....	xv
DAFTAR SINGKATAN.....	xvi
BAB 1. PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Ruang Lingkup pembahasan	5
1.2.1. Batasan Materi	6
1.2.2. Batasan Waktu	6
1.3. Rumusan Masalah	6
1.4. Tujuan Penelitian	7
1.5. Kerangka Pemikiran.....	7
1.6. Argumen Utama.....	12
1.7. Metodologi Penelitian	13
1.7.1. Tingkat Analisis Penelitian.....	13
1.7.2. Metode Pengumpulan Data	14
1.7.3. Teknik Analisis Data	15
1.8. Sistematika Penulisan	16

BAB 2. GAGASAN POROS MARITIM DUNIA.....	17
2.1. Tipe – Tipe Poros Maritim Dunia	21
2.2. Kemunculan dan Runtuhnya Poros Maritim di Dunia.....	22
2.2.1. Poros Maritim Klasik.....	23
2.2.2. Poros Maritim Modern.....	23
2.2.3. Hubungan Antar Negara di dalam Poros Maritim.....	25
2.2.4. Keruntuhan Poros Maritim.....	26
2.3. Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia	27
2.3.1. Peran TNI AL dalam Poros Maritim Dunia	32
BAB 3. LETAK GEOGRAFIS STRATEGIS INDONESIA DAN SEJARAH KEBIJAKAN MARITIM INDONESIA	34
3.1. Letak Geografis Strategis di Kawasan dan Keamanan Laut Indonesia.....	36
3.2. Sejarah Kebijakan Maritim Pemerintah Indonesia.....	39
3.2.1. Periode Awal Kemerdekaan (1945 – 1965).....	42
3.2.2. Periode Orde Baru (1966 – 1998).....	45
3.2.3. Era Reformasi (1998 – 2014).....	46
BAB 4. ALASAN JOKOWI MENJADIKAN POROS MARITIM DUNIA SEBAGAI AGENDA UTAMA KEBIJAKAN LUAR NEGERI INDONESIA	52
4.1. Potensi Peluang.....	55
4.1.1. Lokasi Geografis Indonesia.....	55
4.1.2. Sumber Daya Laut Indonesia.....	58
4.2. Isu Regional yang Dihadapi Indonesia	59
4.2.1. Kerentanan Batas Wilayah Laut Indonesia	60
4.2.2. <i>Illegal, Unreported, Unregulated Fishing</i>	62
4.2.3. Peningkatan Dinamika Stabilitas Strategis Indonesia.....	64
4.3. Keputusan Presiden Jokowi Menginisiasi Visi Poros Maritim Dunia	67
4.3.1. Doktrin Maritim.....	69
4.3.2. Respon Presiden Jokowi Terhadap Isu yang Dihadapi	

Indonesia.....	71
4.3.3. Prediksi Presiden Jokowi.....	75
BAB 5. KESIMPULAN.....	79
DAFTAR PUSTAKA.....	80



DAFTAR GRAFIK

Grafik 1 Kapal Tangkap Ikan Ilegal yang Berhasil Ditangkap, 2008 – 2014



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Jalur Pelayaran Internasional Klasik

Gambar 1.2 Poros Maritim Nusantara

Gambar 2.1 Posisi Silang Letak Geografis Indonesia

Gambar 3.1 Peringkat Pelabuhan dan Jalur Pelayaran Utama Dunia



DAFTAR SINGKATAN

AD	= Angkatan Darat
AL	= Angkatan Laut
ALKI	= Alur Laut Kepulauan Indonesia
APEC	= Asia Pacific Economic Cooperation (Kerjasama Ekonomi Asia Pasifik)
API	=Akademi Pelayaran Indonesia
APLN	= Analisa Politik Luar Negeri
APRA	=Angkatan Perang Ratu Adil
AS	= Amerika Serikat
ASEAN	=Asian South East Asian Nations (Negara – negara Asia Tenggara)
AU	= Angkatan Udara
BBM	= Bahan Bakar Minyak
BPS	=Badan Pusat Statistik
BRF	=Belt and Road Forum
Capres	= Calon Presiden
Cawapres	= Calon Wakil Presiden
CSIS	=Center for Strategic and International Studies (Pusat Studi Strategi dan Internasional)
DEKIN	= Dewan Keamanan Maritim
DI/TII	= Darul Islam/Tentara Islam Indonesia
DMI	= Dewan Maritim Indonesia

DWIKORA	= <i>Dwi Komando Rakyat</i>
EAS	= <i>East Asian Studies</i> (Studi Asia Timur)
EIA	= <i>Energy Information Administration</i>
GBHN	= <i>Garis – garis Besar Haluan Negara</i>
GMNI	= <i>Gerakan Mahasiswa Nasional Indonesia</i>
ICC	= <i>International Convention Center</i> (Pusat Konvensi Internasional)
IMO	= <i>International Maritime Organization</i> (Organisasi Maritim Internasional)
INPRES	= <i>Instruksi Presiden</i>
IORA	= <i>Indian Ocean Rim Association</i> (Asosiasi Lingkar Samudera Hindia)
JK	= <i>Jusuf Kalla</i>
Jokowi	= <i>Joko Widodo</i>
KEPPRES	= <i>Keputusan Presiden</i>
KOARMABAR	= <i>Komando Armada RI Kawasan Barat</i>
KPU	= <i>Komisi Pemilihan Umum</i>
KRI	= <i>Kapal Perang Republik Indonesia</i>
KTT	= <i>Konferensi Tingkat Tinggi</i>
LEMHANAS	= <i>Lembaga Pertahanan Nasional</i>
MENRISTEK	= <i>Menteri Riset dan Teknologi</i>
MPR	= <i>Majelis Permusyawaratan Rakyat</i>
NKRI	= <i>Negara Kesatuan Republik Indonesia</i>

NMC	= <i>National Maritime Center</i> (Pusat Maritim Nasional)
PBB	= <i>Persatuan Bangsa – Bangsa</i>
PDB	= <i>Produk Domestik Bruto</i>
PERPRES	= <i>Peraturan Presiden</i>
PRRI/PERMESTA	= <i>Pemerintahan Revolusioner Republik Indonesia/Perjuangan Semesta</i>
REPELITA	= <i>Rencana Pembangunan Lima Tahunan</i>
RI	= <i>Republik Indonesia</i>
RPJMN	= <i>Rancangan Pembangunan Jangka Menengah Nasional</i>
RPJP	= <i>Rancangan Pembangunan Jangka Panjang</i>
SBY	= <i>Susilo Bambang Yudhoyono</i>
SDA	= <i>Sumber Daya Alam</i>
SLOC	= <i>Sea Lanes of Communication</i> (Jalur Komunikasi Laut)
TMZKO	= <i>Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie</i>
TNI	= <i>Tentara Nasional Indonesia</i>
TPI	= <i>Tempat Pelelangan Ikan</i>
UNCLOS	= <i>United Nations Convention Law of Sea</i> (Konvensi Hukum Laut PBB)
UU	= <i>Undang – Undang</i>
UUD	= <i>Undang – Undang Dasar</i>
VOC	= <i>Vereenigde Oost-Indische Compagnie</i>

ZEE =Zona Ekonomi Eksklusif

ZEEI =Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia



BAB 1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki posisi geografis yang unik sekaligus menjadikannya strategis. Hal ini dapat dilihat dari letak Indonesia yang berada di antara dua samudera yakni Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, juga diantara dua benua yakni benua Eropa dan Australia, sekaligus memiliki perairan yang menjadi salah satu urat nadi perdagangan internasional.

Keberadaan dalam pusaran serta lintasan dua samudera di jalur pelayaran serta penerbangan internasional, menjadikan pelabuhan-pelabuhannya baik pelabuhan laut maupun bandara udara menjadi persinggahan atau titik transit strategis bagi hilir-mudik pelayaran dan penerbangan jenis apapun di dunia. Indonesia memiliki 39 selat dimana 4 selatnya termasuk *chokepoint shipping* dari 9 selat-selat tersibuk di dunia seperti Selat Hormuz, atau Selat Malaka, dan lain-lain.

Gubernur Lemhanas, Prof Dr Ir Budi Susilo Soepandji dalam seminar nasional yang digelar GMNI di Sahid Jaya Hotel, Jakarta, pada 5 Maret 2014 mengungkapkan, hampir 50 persen perdagangan laut komersial dunia dilakukan melalui perairan Indonesia dan perairan regional kawasan, maka dari itu jalur ini memiliki arti yang sangat vital dan strategis bagi perdagangan internasional (theglobal-review.com, 2014). Terlebih lagi wilayah kelautan Indonesia juga memiliki sumber daya laut yang melimpah, jika dikalkulasi dan dikelola secara maksimal, kekayaan laut Indonesia mampu menyumbang pendapatan 1,2 triliun dollar AS, dan juga beberapa sumber komoditi diantaranya cadangan migas mencapai 9,1 miliar barel masih terpendam, wisata bahari, dan komoditas perikanan

Posisi strategis ini menempatkan Indonesia berbatasan laut dan darat secara langsung dengan sepuluh negara di kawasan. Keadaan ini menjadikan Indonesia rentan terhadap sengketa perbatasan dan ancaman keamanan yang menyebabkan instabilitas dalam negeri dan di kawasan. Robert D. Kaplan¹,

¹seorang penulis dari Amerika yang juga anggota dari dewan kebijakan pertahanan pentagon AS

menuturkan bahwa geografi secara luas akan menjadi determinan yang mempengaruhi berbagai peristiwa lebih dari pada yang pernah terjadi sebelumnya.

Kondisi yang dijelaskan oleh Kaplan diperkuat dengan berpindahnya orientasi rezim politik Internasional dari barat ke timur dewasa ini, salah satunya yang menjadi sorotan adalah kebijakan luar negeri yang berkiblat pada kawasan Asia Pasifik. Eksistensi China yang dipandang sebagai negara adidaya di kawasan tersebut menunjukkan kemajuan dan perkembangan yang signifikan dalam berbagai aspek disaat negara – negara di kawasan lain mengalami krisis dan stagnansi². Sebagai upaya mengimbangi kemajuan yang dialami China, Amerika Serikat menyusun strategi *Pivot to Asia*³ pada 2011 yang menimbulkan tumpang tindih kepentingan di kawasan tersebut. *Pivot to Asia* melibatkan sejumlah negara yang bersedia melakukan kerjasama dengan Amerika Serikat, yang menjadi perhatian yakni kerjasama dalam aspek militer dimana Amerika Serikat membuka pangkalan militer di sejumlah negara sebagai bentuk kerjasama yang AS lakukan dengan berbagai negara seperti Jepang, Australia, dan Filipina.

Pembukaan pangkalan militer AS di berbagai posisi strategis yang negara – negara Asia Pasifik miliki ini dinilai untuk mengimbangi kekuatan China di Asia Pasifik yang kini tengah meningkat pesat (Planifolia, 2012). AS berdalih bahwa pembangunan pangkalan militer adalah untuk menjaga stabilitas kawasan Asia Pasifik, namun upaya *encirclement* atau pembendungan yang dilakukan AS tidak membuat China gentar. Di sisi lain China juga mempromosikan kebijakan Jalur Sutra Maritim abad ke-21 pada tahun 2013⁴ yang China klaim sebagai kebangkitan kembali jalur tradisional di kawasan Asia Pasifik. Sementara Indonesia berada di tengah – tengah kepentingan dua negara Adidaya. Maka dari itu dalam menanggapi situasi ini dan fenomena yang telah terjadi sebelumnya,

² Penulis artikel menjabarkan perbandingan, dalam aspek ekonomi kondisi perekonomian global mengalami penurunan akibat krisis ekonomi yang sempat dialami oleh beberapa negara, seperti Amerika Serikat, Uni Eropa, dan Jepang. Tercatat bahwa pertumbuhan ekonomi global hanya dikisaran 2-3%. Sementara pertumbuhan ekonomi China stabil pada angka 7% menurut data Bank dunia pada situs www.worldbank.org. dikutip dari suatu artikel di situs http://www.ajarekonomi.com/p/blog-page_25.html

³ Strategi ini merupakan bagian dari kebijakan *rebalancing* Amerika Serikat yang berpindah fokus dari kawasan timur tengah ke kawasan Asia-Pasifik, sebagai upaya untuk mengimbangi perkembangan yang signifikan negara – negara di kawasan tersebut khususnya China (Planifolia, 2012).

⁴ *Jalur Sutra Abad-21*, Kebijakan Geopolitik China yang mencakup wilayah laut Pasifik. dipost oleh oceanweek dalam situs <http://oceanweek.dev.rokutsan.com> pada 2016

beberapa pemimpin Indonesia terdahulu telah menggagas dan beberapa juga telah menggerakkan kebijakan tentang kedaulatan wilayah maritim.

Pada tahun 1957, Bangsa Indonesia mendeklarasikan Wawasan Nusantara, yang memandang bahwa wilayah laut di antara pulau – pulau Indonesia sebagai satu – kesatuan wilayah nusantara, sehingga wilayah laut tersebut merupakan satu keutuhan dengan wilayah darat, udara, dasar laut dan tanah yang ada di bawahnya serta seluruh kekayaan yang terkandung didalamnya sebagai kekayaan nasional yang tidak dapat dipisah-pisahkan. Bung Karno saat pembukaan Lemhanas tahun 1965 mengatakan bahwa *Geopolitical Destiny* dari Indonesia adalah maritim. Melalui suatu perjuangan panjang dan bersejarah di forum internasional, pada tahun 1982, gagasan Negara Nusantara yang dipelopori Indonesia berhasil mendapat pengakuan Internasional dalam kovenensi PBB tentang hukum laut. Pada masa pemerintahan Soeharto, wawasan nusantara sebagai negara kepulauan kurang diprioritaskan karena beliau lebih memprioritaskan pembangunan di darat dan meningkatkan perekonomian masyarakat Indonesia.

Selanjutnya pada 1996 BJ Habibie sebagai Menristek membacakan pidato Presiden RI yang dikenal dengan pembangunan “Benua Maritim Indonesia”. Selanjutnya pada tahun 1998 Presiden BJ Habibie mendeklarasikan visi pembangunan kelautan Indonesia dalam “Deklarasi Bunaken”. Inti dari deklarasi tersebut adalah laut merupakan peluang, tantangan dan harapan untuk masa depan persatuan, kesatuan dan pembangunan bangsa Indonesia. Kemudian oleh generasi presiden selanjutnya perhatian soal maritim hanya sebatas peringatan hari wawasan maritim dan perayaan budaya maritim seperti yang dilakukan Presiden Abdurahman Wahid dan Megawati Soekarno Putri (TNI, Bernard and Sondakh, 2015).

Hal ini berlangsung hingga era pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono, yang mana beliau cenderung memprioritaskan basis darat dan memulihkan citra Indonesia. Meskipun begitu dalam pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono pernah dilakukan upaya penindak lanjutan kebijakan ‘*asas cabotage*’ yang dirintis oleh Presiden Megawati. namun penerapan Inpres ini berjalan sangat lamban.

Pada masa – masa pemerintahan setelah Soekarno, perhatian terhadap aspek maritim hanya sebatas perumusan kebijakan yang berfokus terhadap kepentingan dalam negeri, sementara untuk cangkupan yang lebih luas ke ranah internasional sampai pada pemerintahan Jokowi belum pernah ada yang menggagasnya. Maka dari itu, meskipun kebijakan mengenai kedaulatan maritim sudah digagas sebelumnya, penggagasan agenda Poros Maritim Dunia oleh Presiden Jokowi merupakan angin segar dalam sejarah pemerintahan Indonesia.

Pada Oktober 2014 Jokowi terpilih sebagai Presiden ke- 7 Indonesia, dan dalam pidato pelantikannya sebagai Presiden RI, Jokowi secara eksplisit menyampaikan agendanya tersebut. Agenda tersebut diusulkan Jokowi sebelum masa Pemilihan Presiden pada 2014⁵. Jokowi kemudian menyampaikan Poros Maritim Dunia pada East Asia Summit (EAS), yang diadakan di Nay Pyi Daw, Myanmar pada November 2014. Pada Konferensi Asia-Afrika 2015 yang diadakan di Jakarta, Jokowi menyampaikan kembali apa yang disampaikan Presiden Soekarno pada 1953 dalam pidato pembukaan. Presiden pertama Indonesia Soekarno mempunyai impian untuk menjadikan Indonesia bangsa pelaut. “Untuk membangun Indonesia menjadi negara besar, negara kuat, negara makmur, dan negara damai untuk mengembangkan Indonesia, maka negara dapat menjadi kuat jika dapat menguasai laut” (Nainggolan, 2015). Hal ini ditindak lanjuti oleh Jokowi dengan menjadikan tajuk “Poros Maritim Dunia” sebagai kerangka utama kebijakan luar negeri Indonesia yang segera diresmikan dalam dokumen RPJMN 2015-2019 segera setelah Jokowi menjabat sebagai Presiden Indonesia.

Penggagasan Poros Maritim Dunia oleh Jokowi ini bukannya tanpa hambatan. Terlepas dari semua pernyataan Jokowi soal mengembalikan Indonesia kepada “Kejayaan Maritim” , masih banyak aspek yang harus Jokowi perhatikan untuk mendukung agenda Poros Maritim Dunia. Masih banyaknya kasus pelanggaran batas kedaulatan wilayah Indonesia, keamanan wilayah laut, sengketa kedaulatan wilayah, serta Infrastruktur yang belum mumpuni, adalah tantangan

⁵ Terminologi Poros Maritim Dunia mulai muncul ke publik untuk pertama kalinya pada 22 Juni 2014, pada debat putaran ketiga Calon Presiden (Capres) RI. Gagasan tersebut berkembang dari diskusi tim ahli Capres Joko Widodo, seperti Andi Wijayanto, Rizal Sukma, Makmur Keliat. Dalam karyanya Makmur Keliat, “Keamanan Maritim dan Implikasinya bagi Indonesia,” *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, Vol. 13, No. 1, Juli 2009, h. 111-129.

yang harus dihadapi Jokowi agar Poros Maritim Dunia bisa terlaksana dengan baik dan mencapai tujuan utama.

Salah satu dari beberapa tantangan yang harus dihadapi Jokowi adalah keterbatasan sumber daya. Sumber daya yang meliputi kapabilitas dan sistem armada laut dan udara, serta personil dengan pengalaman dan pelatihan yang memadai adalah hal yang perlu dipersiapkan dalam tata kelola keamanan maritim. Bakamla sebagai lembaga sipil penegakan hukum laut di Indonesia termasuk dalam lembaga yang memiliki keterbatasan sumber daya, mencakup armada, finansial, dan personil.

Rendahnya jumlah sumber daya manusia berdampak pada kinerja Bakamla yang meliputi banyak aspek, seperti penyusunan kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan, penyelenggaraan sistem peringatan dini, penjagaan dan pengawasan, monitor pelaksanaan, dan sebagainya. Dengan keterbatasan tersebut, mustahil bagi Bakamla untuk menjalankan seluruh fungsi dalam jangkauan wilayah kerja yang luas. Pemerintah juga masih terkendala dalam menyediakan sarana dan prasarana guna mewujudkan poros laut.

Kendala – kendala dan berbagai tantangan menimbulkan keraguan akan kemampuan Jokowi untuk mewujudkan Poros Maritim Dunia. Beberapa analis politik memandang langkah ini sebagai ketergesaan dan tidak didukung dengan strategi yang jelas. Ketidaksiapan dari sektor utama maritim yang menjadi indikator penting dalam keberlanjutan Poros Maritim Dunia menjadi perhatian untuk dijadikan bahan pertimbangan bagi Jokowi untuk menjamin keberhasilan agendanya tersebut.

1.2. Ruang Lingkup Pembahasan

Ruang lingkup pembahasan diperlukan agar pembahasan suatu fenomena tidak meluas dan keluar dari fokus permasalahan, serta akan mengantarkan penelitian menjadi tulisan yang terarah dan sistematis. Pembahasan perlu diarahkan agar sesuai dengan pokok permasalahan serta mempermudah pengumpulan data dan informasi. Adapun batasan batasan yang dimaksud adalah sebagai berikut :

1. Batasan materi
2. Batasan Waktu

1.2.1. Batasan Materi

Batasan materi diperlukan untuk menunjuk fokus atau materi yang dijadikan bahasan utama dalam sebuah karya ilmiah. Dalam penelitian ini, batasan materi berkisar soal faktor – faktor individual Jokowi selaku *decision maker* yang melatarbelakangi keputusan Jokowi untuk menjadikan Poros Maritim Dunia sebagai agenda utama kebijakan luar negeri Indonesia periode 2014-2019. Selain itu, faktor – faktor lain yang dibahas mengarah pada geopolitik negara lain di kawasan yang berbatasan dengan wilayah kedaulatan maritim Indonesia. Dalam konteks penelitian ini, penulis mengamati geopolitik negara Amerika Serikat dan China di kawasan Asia-Pasifik, dan faktor – faktor lain yang melengkapi penelitian ini seperti, potensi peluang dan ancaman yang dimiliki Indonesia.

1.2.2. Batasan Waktu

Batasan waktu merupakan rentang waktu terjadinya peristiwa atau objek yang dianalisis. Batasan waktu yang ditentukan dalam penelitian ini adalah mulai tahun 2014 sampai dengan 2017. Tahun 2014 dipilih karena pada tahun tersebut Poros Maritim Dunia diperkenalkan pertama kali oleh Jokowi pada segmen “Politik Luar Negeri” dalam debat Capres – Cawapres RI 2014. Dalam rentang 2014 – 2017 Poros Maritim Dunia secara resmi tercantum dalam dokumen RPJMN 2015-2019 sebagai kerangka kerja pemerintahan pada tahun 2015.

Sedangkan tahun 2017 dipilih karena pada tahun tersebut Presiden Joko Widodo (Jokowi) telah menandatangani Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Berisi tentang pedoman umum kebijakan kelautan dan langkah pelaksanaannya melalui program dan kegiatan kementerian/lembaga di bidang kelautan yang disusun dalam rangka percepatan implementasi Poros Maritim Dunia.

1.3. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya dan melihat dari situasi, yang mana kurangnya perhatian pada sektor maritim sebelumnya dan banyaknya kendala serta keterbatasan infrastruktur untuk mencapai Poros Maritim

Dunia namun Jokowi tetap teguh untuk menjalankan agenda tersebut, menarik minat penulis untuk mencari tahu:

“ Apa Alasan Jokowi Menjadikan Poros Maritim Dunia sebagai Agenda Utama Kebijakan Luar Negeri Indonesia periode 2014-2019 “ ?

1.4. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor – faktor yang melandasi keputusan Presiden Jokowi dengan menjadikan Poros Maritim Dunia sebagai agenda utama kebijakan luar negeri Indonesia periode 2014-2019.

1.5. Landasan Pemikiran

Menganalisa permasalahan dalam suatu karya ilmiah membutuhkan suatu panduan tentang bagaimana agar sebuah solusi ditemukan, maka dari itu diperlukan sebuah kerangka berfikir yang berlandaskan teori dan konsep. Pada penulisan karya ilmiah ini penulis menggunakan Teori *environmentalism* milik Harold dan Margaret Sprout (1957). Singkatnya, teori ini menjelaskan bagaimana pentingnya faktor – faktor lingkungan mempengaruhi proses pengambilan keputusan oleh *decision maker*. Lingkungan yang dimaksud bisa berupa posisi geografis, perkembangan sejarah, kondisi alam dan sumber alam. Lebih umum lagi, ia bisa meliputi obyek yang dapat dilihat, lingkungan manusia atau bukan, yang tetap atau bergerak, pola – pola sosial, termasuk juga lingkungan psikologis tempat keputusan itu dibuat.

Harold dan Margaret Sprout adalah pasangan suami – istri yang berbicara tentang pentingnya faktor – faktor *environment* atau lingkungan atau *Milieu* yakni istilah yang digunakan Sprout dalam menjelaskan faktor lingkungan. Asumsi dasar Sprout berangkat dari hipotesis hubungan manusia dengan lingkungan (*man-milieu relationship*). Dalam melakukan penelitian, menurut Sprout, langkah pertama yang perlu dilakukan adalah menemukan bagaimana para pembuat keputusan memahami *milieu* dan bagaimana mereka menginterpretasikan kesempatan dan keterbatasan dalam pencapaian tujuan. Ini dilakukan dengan mengkonstruksi, melalui apa – apa yang dikatakan dan dilakukan oleh para pembuat keputusan, sebuah penggambaran tentang imej mereka atau estimasi

tentang situasi dan orientasi mereka terhadap situasi tersebut (Sprout & Sprout, 1957).

Menurut mereka, ada lima macam hubungan yang saling mempengaruhi antara manusia dan lingkungan, yakni : 1) *Environmental determinism*, 2) *free-will environmentalism*, 3) *environmental possibilism*, 4) *cognitive behavioralism*, dan 5) *environmental probabilism*. *Environmental determinism* adalah dimana lingkungan mempunyai pengaruh mutlak pada manusia. Manusia tidak punya pilihan lain kecuali mengikuti kehendak lingkungan, contoh seperti dengan pilihan pertahanan Inggris dan Jepang yang banyak ditentukan oleh letak geografis.

Kedua, yakni hubungan *free-will environmentalism* dimana lingkungan (terutama lingkungan alam) mempunyai pengaruh kuat pada manusia. Manusia adalah target dari tanda – tanda alam tetapi manusia bisa memilih. Mereka yang bijaksana akan memperhatikan tanda – tanda alam ini. Namun, seperti dikatakan para environmentalis, orang lebih sering memilih jalan yang salah walaupun masa depan akan kacau karena kerusakan lingkungan

Tipe hubungan ketiga adalah *environmental possibilism* yang menganggap lingkungan seperti matriks yang membatasi hasil operasional keputusan. Pengaruh *milieu* tergantung pada situasi dan kondisi yang meninggalkan sedikit ruang untuk memilih. Keterbatasan teknologi misalnya, membuat sedikit pilihan, tetapi jika terjadi pengembangan teknologi maka pilihan yang tersedia lebih banyak. Dengan kapal tradisional misalnya, orang tidak bisa mengarungi laut dengan angin kencang, tapi dengan kapal yang lebih modern orang bisa melakukannya. Disini, peranan manusia adalah mengamati dan memikirkan kapabilitas mereka

Tipe hubungan keempat adalah *cognitive behavioralism*. Disini manusia bereaksi terhadap lingkungannya sebagaimana ia mempersepsikan dan mengintepretasikannya berdasarkan pengalaman lampau. Dalam tipe hubungan ini ada dua pertimbangan manusia, yaitu lingkungan psikologisnya (yang menjadi referensi keputusan) dan lingkungan operasional (yang mungkin membatasi pelaksanaan keputusan). Seringkali apa yang menjadi masalah dalam pembuatan keputusan, bukanlah bagaimana lingkungannya, tetapi bagaimana para pembuat keputusan membayangkannya. Juga sering terjadi kesenjangan antara estimasi

para pembuat keputusan terhadap situasi (yang disebut lingkungan psikologisnya) dengan lingkungan operasional tempat keputusan nantinya dilaksanakan

Tipe hubungan yang kelima atau yang terakhir adalah *environmental probabilism*. Asumsi dasar tipe ini menjelaskan bahwa setiap keputusan dijelaskan atau diramalkan berdasarkan kesesuaiannya dengan norma yang bersifat hipotetik. Manusia memutuskan berdasarkan pada perilaku yang secara normal akan diharapkan terjadi. Demikian misalnya orang akan berani menyeberang jalan jika lampu menjadi hijau berdasarkan pengetahuannya tentang bagaimana biasanya para pengendara mobil mengendarai di dalam kota walaupun ia tidak tahu kehidupan para pengendara mobil tersebut. Prediksi merka berasal dari sebuah inferensi atau penarikan kesimpulan (biasanya tidak sadar) dari sebuah model yang digeneralisasi (yang jarang diartikulasikan) tentang bagaimana para sopir tersebut berperilaku ketika orang menyeberang saat lampu hijau (Eby Hara, 2011).

Dalam kaitannya dengan analisis politik luar negeri, dua komponen penting yang dipahami dan dibedakan adalah lingkungan operasional atau eksternal (seperti kapasitas militer dan ekonomi, struktur politik, kelompok kepentingan dan faktor- faktor eksternal) dengan lingkungan psikologis (interpretasi atau persepsi para pembuat keputusan terhadap lingkungan tersebut). Faktor – faktor lingkungan menjadi bagian dari APLN⁶, sepanjang ia dipersepsikan dan diperhitungkan oleh para pembuat keputusan. Lingkungan psikologis para pembuat keputusan mungkin bersesuaian atau tidak dengan lingkungan operasional (tempat keputusan dilaksanakan), tetapi dalam pembuatan keputusan, yang menjadi persoalan adalah bagaimana pembuat keputusan membayangkan atau mempersepsikan lingkungan. Mengenai lingkungan operasional dari keputusan yang penting adalah bagaimana situasinya, bukan bagaimana para pembuat keputusan membayangkan akan seperti apa situasinya.

Selain teori *environmentalism* Sprout tentang berbagai tipe – tipe hubungan yang menganalisa individu sebagai *decision maker*, konsep Idiosinkretik yang digagas oleh James Rosenau (1966), kemudian dianalisis oleh

⁶“APLN” merujuk pada “Analisa Politik Luar Negeri”. Dalam karya ilmiah ini, Selanjutnya “Analisis Politik Luar Negeri” akan disebutkan sebagai “APLN”

beberapa peneliti, salah satunya adalah tulisan dari Melania Gabriela Ciot⁷ yang menjadi rujukan penulis, juga membantu melengkapi penjelasan tipe – tipe hubungan yang ditulis oleh Sprout. Konsep ini menjelaskan bagaimana faktor individu seorang *decision maker* mempengaruhi proses pengambilan keputusan. *Decision maker* dalam konteks penelitian ini adalah Presiden Jokowi.

Beberapa konsep psikologis berhasil dikembangkan lebih lanjut oleh generasi kedua ini dalam kaitan dengan sikap personaliti individu maupun kelompok yang dirintis oleh Rosenau dengan istilah variabel idiosinkretik. Margaret Hermann (M.G. Hermann 1980), misalnya, melihat pentingnya pandangan dunia, gaya politik, kepentingan dan latihan dalam urusan politik luar negeri, sensitivitas terhadap lingkungan dan hubungan para pembuat keputusan individu dengan konsistensi. Menurut Rosenau (Rosenau,1966), variabel individu berkaitan dengan sikap pembuat keputusan yang berbeda dengan orang lain seandainya orang lain tersebut menduduki posisi yang sama. Menurut Gabriela-Ciot (2012) Konsep ini menggariskan empat dimensi yakni: *cognitive, social perception, motivational, dan emotional*.⁸

Dimensi kognitif ini menggambarkan pengetahuan dan pemahaman seseorang pemimpin terhadap (a) kompleksitas masalah – masalah internasional, (b) relasi-relasi atau interaksi yang berlangsung (kerjasama, ketegangan, konflik, perang), (c) identitas, nilai, dan kepentingan yang terkandung atau terlibat dalam setiap relasi internasional, (d) regulasi-regulasi, ekspektasi – ekspektasi, serta kekuatan – kekuatan yang bermain (*international regime / governance*), dan (e) proses – proses dan pola kerja internasional dan nasional (*domestic politics*).

Sementara itu *social perception* dari idiosinkretisme menjelaskan bagaimana pengetahuan seorang *decision maker* mempengaruhi dirinya dari segi psikologis yang mempengaruhi sikapnya dalam menanggapi sesuatu. Dengan kata lain, segala pengetahuan yang dimiliki seorang *decision maker* merupakan faktor

⁷Mahasiswa Ph.D lulusan 2012, Universitas Cluj-Napoca Rumania, Fakultas Studi Eropa. Menulis analisisnya tentang idiosinkratik pasca perang dingin terkait dengan akses Rumania ke Uni Eropa dengan judul *Idiosyncracies in Foreign Policy Decision Making, Post Cold War* sebagai tesisnya. Kemudian tulisannya dipublish ke portal jurnal *Cambridge Scholars Publishing* dengan judul *Negotiation and Foreign Policy Decision Making* yang pertama kali diterbitkan pada 2014.

⁸Analisis yang cukup komprehensif tentang idiosinkretisme dalam pengambilan keputusan politik luar negeri lihat Orosz (cas. Ciot) Melania-Gabriela, 2012, *Idiosyncracies in Foreign Policy Decision Making, Post Cold War, Thesis*, University “Babes-Bolyai” Cluj-Napoca.

yang mempengaruhi dalam proses pengambilan keputusan.

Dimensi yang ketiga yakni *motivational*. Dimensi ini menjelaskan bagaimana idiosinkrasi seorang *decision maker* muncul pada waktu tertentu saat terdapat suatu kebutuhan dan tujuan, yang mana dalam dimensi ini, *social perception* hadir dan “bekerja”. *Motivational idiosyncrasies* dapat dialihkan berdasarkan adanya tujuan sosial tertentu. Thompson, Neal dan Sinaceur mengatakan bahwa perubahan tujuan mempengaruhi pertimbangan dan perilaku (Thompson *et al.*, 2004).

Dimensi *emotional* menjelaskan bahwa emosi seorang *decision maker* terhadap beberapa pihak atau hal tertentu mengarah pada perilaku yang tidak konsisten. Pengaruhnya adalah bahwa perasaan positif maupun negatif dapat merubah tindakan seorang *decision maker* dalam mempertimbangkan suatu keputusan. Artinya suatu keputusan yang akan dibuat akan berubah sewaktu – waktu tergantung dari perubahan emosi seorang *decision maker* pada saat itu.

Seperti yang dijelaskan oleh pemikiran sprout mengenai hubungan antara manusia dengan lingkungan mempengaruhi proses pengambilan keputusan, dimensi idiosinkratik ternyata bersinergi dengan pemikiran sprout apabila digunakan untuk menjelaskan konteks permasalahan dalam skripsi ini, terkait dengan pengetahuan Jokowi mengenai keadaan geografis Indonesia yang ternyata memiliki aset besar, baik untuk meningkatkan peran Indonesia di dunia Internasional, maupun untuk memperbaiki kondisi dalam negeri di berbagai aspek seperti ekonomi dan politik.

Tipe hubungan *cognitive behavioralism* menjelaskan bagaimana orientasi Jokowi terhadap lingkungannya dipengaruhi oleh kebijakan pemimpin terdahulunya yakni Presiden Soekarno yang mempunyai visi yang sama terhadap maritim. Dan bagaimana orientasinya kini terhadap maritim karena pemimpin terdahulu setelah Soekarno telah lama mengalihkan perhatiannya terhadap sektor maritim, yang mana menurut Jokowi melihat lingkungan Indonesia, sektor maritim sangat penting. Hal tersebut mempengaruhi lingkungan psikologis Jokowi dalam membuat kebijakan yang berorientasikan maritim.

Beberapa dimensi dari konsep idiosinkretik menjelaskan tentang bagaimana keputusan Jokowi dilatar belakangi oleh situasi sekitar yang ada.

Dimensi yang dimaksud meliputi dimensi *cognitive* tentang bagaimana pemahaman Jokowi membaca situasi dan bertindak sebagai pemimpin mempengaruhi pertimbangannya dalam mengambil keputusan.

Dimensi *cognitive* dapat dilihat dari kepekaan Jokowi dalam membaca situasi yang sedang terjadi di kawasan Asia-Pasifik dan melibatkan Indonesia seperti yang tercantum dalam website resmi Presiden (presiden.go.id), yang mengatakan bahwa “Pusat gravitasi geo-ekonomi dan geo-politik dunia sedang bergeser dari barat ke Asia Timur, negara – negara Asia tengah bangkit. momentum ini menunjang cita – cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia”, menunjukkan pemahaman seorang pemimpin terhadap kompleksitas masalah – masalah internasional.

Kemudian, dimensi *social perception*, dan *motivational* melengkapi penjelasan Sprout mengenai tipe hubungan *environmental* probabilism, tentang bagaimana suatu keputusan didasari oleh norma yang bersifat hipotetik (persepsi atau ramalan). Melalui pengetahuan Jokowi, muncul persepsi tentang bagaimana cara menggunakan pengetahuannya tersebut dalam masa jabatannya sebagai Presiden RI yang baru dilantik. Keyakinan dan ketegasan Jokowi untuk berkomitmen terhadap agenda *Poros Maritim Dunia* tercermin dalam setiap pidatonya di setiap forum Internasional, seperti dalam forum KTT Asia Timur, di Nay Pyi Taw, Myanmar pada 2015 Jokowi menegaskan “Indonesia akan menjadi poros maritim dunia, kekuatan yang mengarungi dua samudera, sebagai bangsa bahari yang sejahtera dan berwibawa.”. *Social perception* Jokowi merujuk pada tujuan Jokowi dalam menggunakan pengetahuannya tersebut.

1.6. Argumen Utama

Keputusan Presiden Jokowi menjadikan Poros Maritim Dunia sebagai agenda utama kebijakan luar negeri Indonesia periode 2015 – 2019 dilatarbelakangi oleh visi maritim Presiden Soekarno yang mempengaruhi lingkungan psikologis Jokowi dalam membuat kebijakan yang berorientasikan maritim. Jokowi menyadari bahwa aspek maritim Indonesia merupakan aspek terpenting dalam pembangunan Indonesia, yang mana wilayah lautnya dilalui oleh sebagian besar lalu lintas laut dunia, kemudian diikuti oleh momen dimana

kawasan Asia-Pasifik dengan Indonesia sebagai pusatnya sedang dinaungi oleh kepentingan dua negara besar yakni Amerika Serikat dan China. Melihat situasi yang ada, Jokowi memprediksikan bahwa Indonesia akan memperoleh peran yang lebih besar dalam rezim perpolitikan Internasional dengan memanfaatkan potensi – potensi yang Indonesia punya secara optimal. Berdasarkan hal tersebut, Jokowi menginisiasi kebijakan Poros Maritim dunia segera setelah dirinya dilantik sebagai Presiden RI ke – 7 pada 2014, untuk dijadikan sebagai kerangka kebijakan luar negeri Indonesia 2014 – 2019.

1.7. Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan suatu prosedur atau cara yang memiliki langkah-langkah sistematis untuk mengetahui sesuatu (Husaini dan Akbar, 2009 : 41). Metode penelitian diperlukan dalam penulisan sebuah karya ilmiah untuk memperoleh informasi serta membantu menganalisa dan menjawab pokok permasalahan. Metode penelitian terdiri dari ; tingkat analisis penelitian, teknik pengumpulan data, dan teknik analisis data.

1.7.1. Tingkat Analisis Penelitian

Pada awal penelitian, penting untuk menemukan sasaran analisa yang tepat. Persoalan menetapkan hal yang harus ditelaah dan diamati dalam mempelajari hubungan internasional; yaitu, apa yang harus dipakai sebagai unit eksplanasi dan pada tingkat mana analisa harus ditekankan. Tingkat analisa penting karena, untuk menjelaskan suatu peristiwa internasional, terdapat lebih dari satu faktor yang memiliki kemungkinan sebagai penyebabnya, mulai dari perilaku individual pemimpin, perilaku kelompok, karakteristik negara itu sendiri, hubungannya dengan beberapa negara dalam lingkungan regional, sampai struktur hubungan pada tingkat global, dan juga kepekaan terhadap tingkat Analisa mengurangi kemungkinan peneliti dalam melakukan kesalahan metodologis yang disebut *fallacy of composition* dan *ecological fallacy*⁹.

⁹Sebutan kesalahan metodologis oleh Mochtar Masoed dalam bukunya *Ilmu Hubungan Internasional : Disiplin dan Metodologi (1990)*, yakni melingkupi kesalahan peneliti mengenai asumsi generalisasi perilaku suatu unit analisa dalam penelitian.

Dalam mengidentifikasi tingkat analisa, terdapat perbedaan pendapat dikalangan ilmuwan. Nama – nama seperti Kenneth Waltz, J.David Singer, John Spanier, dll, yang menerapkan beberapa tingkat Analisa yang berbeda – beda. Sampai pada akhirnya, Patrick Morgan mengusulkan lima tingkat analisa, yaitu individu, kelompok individu, negara – bangsa, kelompok negara – bangsa, dan system internasional (Mas’oed, 1990). Dalam bukunya, Mochtar Mas’oed menyimpulkan tingkat analisa berdasarkan pendapat – pendapat para ilmuwan menjadi lima tingkat Analisa, yakni :1. individu; 2. kelompok individu; 3. negara – bangsa; 4. kelompok negara – negara dalam suatu region, dan 5. sistem global.

Dalam penelitian ini, penulis memilih tingkat analisis Individu. Tingkat analisis Individu menelaah fenomena hubungan internasional melalui perilaku individu – individu yang saling berinteraksi di dalamnya. Yang dimaksud perilaku individu adalah sikap tokoh – tokoh utama pembuat keputusan, seperti kepala pemerintahan, Menteri luar negeri, dan sebagainya. Tingkat analisis individu beranggapan bahwa individulah yang mendefinisikan tujuan, memilih alternatif tindakan untuk mencapai dan memafaatkan kemampuan nasional untuk mencapai tujuan itu atas nama negara. Karena itu yang perlu dipahami adalah ideologi, motivasi, ideal, persepsi, nilai, sikap, perilaku atau kebiasaan para individu yang berwenang untuk membuat keputusan atas nama negara.¹⁰

Penulis menggunakan tingkat analisis Individu karena penelitian ini berfokus kepada Jokowi sebagai Presiden negara Indonesia. Jokowi mengusulkan agenda Poros Maritim Dunia pada debat Capres RI 2014, agenda tersebut ia usulkan bahkan sejak ia belum dilantik sebagai presiden, hingga setelah dilantik menjadi Presiden RI Jokowi segera mencantumkan agenda Poros Maritim Duniapada RPJMN (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional) 2015-2019, pada 2015 setahun setelah ia dilantik menjadi Presiden RI, yang menunjukkan bahwa agenda Poros Maritim Dunia sebagai agenda besar pemerintahan Republik Indonesia 2014-2019 dibawa oleh Jokowi.

¹⁰Mochtar Mas’oed memuat kuitipan dari Grosset & Dunlap, 1964 yang diambil dari buku Henry Kissinger ;*A World Restored* sebagai sumber dari referensi bukunya.

1.7.2. Teknik Pengumpulan Data

Data yang diperlukan dalam penulisan karya ilmiah diperoleh melalui metode-metode tertentu. Pengumpulan data dapat dilakukan dari berbagai sumber yang dibedakan menjadi dua macam, yaitu sumber data primer dan sumber data sekunder. Sumber data primer adalah sumber data yang diperoleh secara langsung oleh pengumpul data. Sementara itu, sumber data sekunder merupakan sumber data penelitian yang diperoleh peneliti secara tidak langsung, yaitu melalui pihak lain atau media perantara. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang penulis dapat dari berbagai sumber, yaitu:

- a) Perpustakaan Pusat Universitas Jember,
- b) Buku, jurnal ilmiah, dan artikel, dan
- c) Media internet.

1.7.3. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif kualitatif, yaitu menjawab permasalahan secara sistematis berdasarkan data-data. Penelitian ini menyajikan data, menganalisis, dan menginterpretasinya. Oleh karena itu, dalam menemukan jawaban dari permasalahan yang disajikan dalam penelitian ini, penulis menganalisis data sesuai dengan koridor teori yang penulis gunakan. Data – data yang penulis gunakan berupa pernyataan Jokowi sendiri, atau pernyataan tokoh – tokoh yang mendeskripsikan ide – ide Jokowi, gambaran sejarah kemaritiman Indonesia, dan statistik. Data – data tersebut menunjukkan beberapa faktor yang mempengaruhi proses pengambilan keputusan oleh Jokowi. Kemudian data – data tersebut dihubungkan dengan teori yang penulis gunakan, yakni teori *enviromentalism* Sprout yang diperkuat oleh konsep idiosinkratik. Setelah data diolah lalu mengarah pada argumen utama. Nantinya, argumen utama ini akan dibuktikan dengan data yang lebih lengkap melalui penelitian lebih lanjut, kemudian berujung pada kesimpulan akhir yang menjelaskan jawaban dari permasalahan.

1.8. Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah penulisan karya ilmiah ini, penulis akan membaginya menjadi lima bab, di mana dalam setiap bab akan terdiri dari sub bab yang saling berkaitan. Sistematika penulisan dari bab-bab tersebut adalah sebagai berikut:

BAB 1 Pendahuluan

Bab ini akan membahas tentang latar belakang masalah, ruang lingkup pembahasan, rumusan masalah, tujuan penelitian, kerangka teori, argumen utama, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB 2 Gagasan Poros Maritim Dunia

Bab ini akan menjelaskan tentang gagasan Poros Maritim Dunia untuk memperoleh sebuah pemahaman bagaimana sejatinya konsep Poros Maritim yang pernah ada di dunia, yang kemudian Jokowi adaptasi sebagai agenda utama kebijakan luar negeri pada periode pemerintahannya.

BAB 3 Letak Geografis Strategis Indonesia di Kawasan dan Sejarah Kebijakan Maritim Indonesia

Bab ini akan menguraikan tentang letak geografis Indonesia di kawasan Asia-Pasifik, serta sejarah kebijakan maritim yang pernah dikeluarkan oleh pemerintah Indonesia.

BAB 4 Alasan Jokowi Menjadikan Poros Maritim Dunia Sebagai Agenda Utama Kebijakan Luar Negeri Indonesia

Bab ini menjelaskan tentang doktrin maritim dan idiosinkratisme Jokowi sebagai faktor individu yang mempengaruhi proses pengambilan keputusan oleh Presiden Jokowi dengan menjadikan agenda Poros Maritim Dunia sebagai agenda utama kebijakan luar negeri Indonesia periode 2014. Faktor – faktor tersebut dijelaskan melalui data yang berupa pernyataan Presiden Jokowi sebagai *decision maker*.

BAB 5 Kesimpulan

Bab ini berisi tentang rangkuman atas data – data hasil temuan yang merujuk pada jawaban rumusan permasalahan.

BAB 2 GAGASAN POROS MARITIM DUNIA

Terminologi “Poros Maritim Dunia” di Indonesia diperkenalkan pertama kali oleh Jokowi pada saat sesi debat ke – 3 Capres dan Cawapres RI pada 2014. Sebenarnya, gagasan sebagai poros maritim sudah pernah disampaikan oleh Alm. Prof. AB Lopian¹¹ sejak tahun 1990-an. Gagasan tersebut mendapatkan momen tertingginya saat sejumlah kekuatan besar dunia beralih ke sektor kelautan di kawasan Indo-Pasifik. Pada 22 Agustus 2007, Perdana Menteri Jepang, Shinzo Abe di depan parlemen India menyampaikan pidato bertajuk “*Confluence of the Two Seas*”¹² yang mengenalkan pertama kali istilah Indo-Pasifik, merupakan kawasan laut yang terdiri dari Samudera Hindia dan Samudera Pasifik bagian Barat dan Tengah, serta perairan Indonesia yang menghubungkan dua samudera tersebut.

Kemudian, pada November 2011 Presiden Barack Obama menetapkan kebijakan *Pivot to the Pacific* atau *Rebalancing toward Asia* sebagai respons atas kebangkitan Tiongkok sebagai kekuatan besar di Asia Pasifik. Wujud dari kebijakan ini adalah memprioritaskan kawasan Asia Pasifik dalam perencanaan militer AS, kebijakan luar negeri, dan kebijakan ekonomi. *Rebalance* diwujudkan dengan penarikan pasukan AS dari Irak dan dari Afghanistan, serta menambah perhatian ke Asia Pasifik untuk mengantisipasi tantangan dan peluang di masa depan.

Dua tahun setelah itu, tepatnya pada tanggal 3 Oktober 2013, Presiden China Xi Jinping menggagas visi Jalur Sutra Maritim abad ke-21 di hadapan parlemen Indonesia. Inti dari visi ini adalah pembangunan prasarana transportasi laut dari China melintasi Asia Tenggara ke Asia Selatan, Timur Tengah, Eropa dan Afrika yang disponsori oleh China sendiri. Hampir sama dengan *Marshall Plan* setelah Perang Dunia ke-2, China berkomitmen untuk menyediakan dana hingga 40 Milyar dollar untuk pembangunan pelabuhan laut dalam (*deep sea port*)

¹¹ Prof. Adrian B. Lopian adalah seorang sejarawan senior Universitas Indonesia, terkenal sebagai ahli sejarah maritim yang dengan disertasinya "[Orang Laut - Bajak Laut - Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX](#)" dianggap telah membuka lembaran baru dalam penulisan sajarah maritim dan sejarah kawasan di Indonesia.

¹² Lihat halaman web resmi menteri luar negeri Jepang yang memuat pidato PM Shinzo Abe di India, tentang pentingnya jalur yang menghubungkan dua samudera besar yakni Hindia dan Pasifik, diakses melalui <http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/pmvo708/speech-2.html>

di lokasi – lokasi strategis di rute Jalur Sutra Maritim China, langkah ini dinamakan *Strings of Pearl*.

Serangkaian empat peristiwa besar di atas, yakni ; Indo-Pasifik (Jepang) pada 2007, *Rebalancing toward Asia* (Amerika Serikat) pada 2011, Jalur Sutra Maritim (China) di tahun 2013, dan Poros Maritim Dunia yang digagas Jokowi sebagai Presiden RI pada 2014 menunjukkan persaingan politik Internasional di antara kekuatan besar, yaitu Amerika Serikat, China, dan Jepang untuk memperebutkan akses dan dominasi atas tiga hal utama di sepanjang rute pelayaran antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, tiga hal tersebut yakni jalur pelayaran, pasar, dan sumber daya alam. Kekuatan – kekuatan besar yang bersaing di kawasan tersebut di atas memiliki kekuatan nasional yang mumpuni untuk bisa bersaing di level regional dan global dalam hal kekuatan militer, kekuatan finansial, dan penguasaan teknologi.

Sementara itu, istilah Poros Maritim Dunia masih asing di telinga penduduk Indonesia, bahkan dalam ranah perpolitikan nasional RI, istilah tersebut masih terbilang asing. Hal ini dikarenakan bangsa Indonesia sejak dari era kolonial sampai saat ini pembangunannya berorientasi pada sektor darat, meskipun pada kenyataannya hampir 80 persen wilayah Indonesia merupakan lautan. Orientasi pembangunan darat ini muncul semenjak era penjajahan Belanda. Penjajah berusaha memecah belah kekuatan kerajaan – kerajaan maritim besar yang berkuasa pada saat itu di Nusantara, sementara VOC tetap mengeksplorasi laut Indonesia lewat berbagai armada dagangnya, akibatnya masyarakat pribumi harus terkonsentrasi pada mata pencaharian di pulau – pulau yang relatif terisolasi.

Hal ini terus berlangsung sampai akhirnya negara kolonial tersebut dapat diusir dari Nusantara, setelah Nusantara (Indonesia) merdeka, sektor maritim mulai mendapat perhatian pada masa pemerintahan Soekarno dengan munculnya Deklarasi Djuanda pada 13 Desember 1957. Meskipun pemerintahan Indonesia yang baru saja merdeka pada saat itu mulai memperhatikan sektor maritim, sayangnya Soekarno belum sempat mengimplementasikan sebuah kebijakan untuk memperluas Deklarasi Djuanda 1957.

Hingga sampai pada masa Orde Baru, sektor maritim tidak lagi memperoleh perhatian yang serius, kurang dipertimbangkan, bahkan cenderung diabaikan dalam penyusunan kebijakan dalam periode pemerintahan Soeharto, dengan dominasi kekuatan angkatan darat yang berjalan selama tiga dasawarsa lebih. Akibatnya, sektor maritim Indonesia pada masa Soeharto mengalami kemunduran, tampak dari kondisi keterbelakangan berbagai pulau di berbagai provinsi, terutama pulau – pulau perbatasan, pesisir, dan pulau terluar. Berkaitan dengan penjabaran diatas, penelusuran sejarah mengenai kebijakan maritim Indonesia di berbagai periode pemerintahan akan dibahas lebih lanjut di BAB 3.

Pembangunan yang berorientasi pada sektor darat di Indonesia ini berdampak pada ketertinggalan di sektor maritim dibanding negara – negara lain dengan proporsi wilayah laut yang lebih kecil. Negara – negara tersebut antara lain Jepang, Singapura, Korea Selatan, dan China yang memiliki kontribusi 48 persen bagi PDB nasional dari sektor maritim. Ironisnya, Indonesia yang memiliki 80 persen wilayah perairan masih berada pada angka 25 persen kontribusi di sektor maritim terhadap PDB nasional pada saat ini, sangat disayangkan karena potensi di sektor maritim sangat besar dimana hampir 90 persen volume perdagangan di dunia disalurkan melalui laut (Prandeka, M. Zarkos, 2014). Disamping itu, menurut Kepala Staf TNI AL Laksamana Ade Supandi, wilayah laut Indonesia yang sudah dipetakan secara rinci baru mencapai 20 persen, ironisnya lagi baru 1 persen masyarakat Indonesia yang terlibat dalam studi kelautan.

Setelah lama pemerintah Indonesia berpaling dari sektor maritim, pemerintahan baru Indonesia di bawah Presiden Joko Widodo memiliki misi untuk mengembalikan kejayaan maritim Indonesia. Sebelum terpilih menjadi Presiden ke – 7 RI pada 2014 melalui pemilihan umum, saat proses pencalonan diri sebagai Presiden, Joko Widodo dan para pembantunya telah menyiapkan agenda pembangunan baru Indonesia, yang bertitik – tolak dari kebijakan Poros Maritim Dunia. Kebijakan ini mengutamakan pembangunan terhadap sektor kelautan Indonesia di berbagai aspek dalam rentang pemerintahan 2015 – 2019.

Poros Maritim Dunia muncul dan dikampanyekan sebagai kebijakan pemerintahan, dengan menjadikan sektor maritim sebagai panduan atau penentu,

sekaligus tujuan pembangunan kabinet kerja dalam pemerintahan Jokowi – JK. Pencapaian sembilan agenda kerja pemerintahan Jokowi yang dikenal dengan *Nawacita*¹³ terkait dengan implementasi pentingnya sektor maritim bagi RI, sebagai tujuan negara, baik dalam jangka pendek, menengah, maupun jangka panjang. Dibawah program *Nawacita*, para menteri kabinet Joko Widodo bertugas untuk mengeluarkan berbagai kebijakan pemerintah dalam program – program aksi mereka di tingkat yang lebih rendah dan realistis.

Dalam proses kampanye Pilpres (Pemilihan Umum Presiden) 2014, gagasan Poros Maritim Dunia diangkat dan ditonjolkan sebagai materi kampanye pilpres dengan bantuan para intelektual Indonesia, seperti Rizal Sukma, dan para cendekiawan lainnya.¹⁴ Inti dari gagasan tersebut adalah, mengajak rakyat Indonesia untuk mengenali kembali jati dirinya sebagai bangsa bahari, mengingat sebagian besar wilayah Indonesia merupakan wilayah perairan. Penemuan atau pemahaman kembali jati diri bangsa bahari disampaikan Joko Widodo dengan mengingatkan bahwa laut tidak lagi sebagai pemisah, tetapi sebagai pemersatu pulau – pulau besar dan kecil yang ada di wilayah Indonesia, yang pada prinsipnya sama dengan Deklarasi Djuanda 1957.

Konteks mengembalikan jati diri sebagai negara maritim ditekankan secara khusus oleh Joko Widodo. Dalam debat calon presiden, Jokowi melontarkan gagasan Poros Maritim Dunia. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki potensi besar untuk menjadi Poros Maritim Dunia. Menurut Laksamana Madya Aan Kurnia, S.Sos seorang perwira tinggi TNI-AL, gagasan Poros Maritim Dunia merupakan gagasan strategis yang dapat diwujudkan untuk menjamin konektivitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut, serta fokus terhadap keamanan maritim.

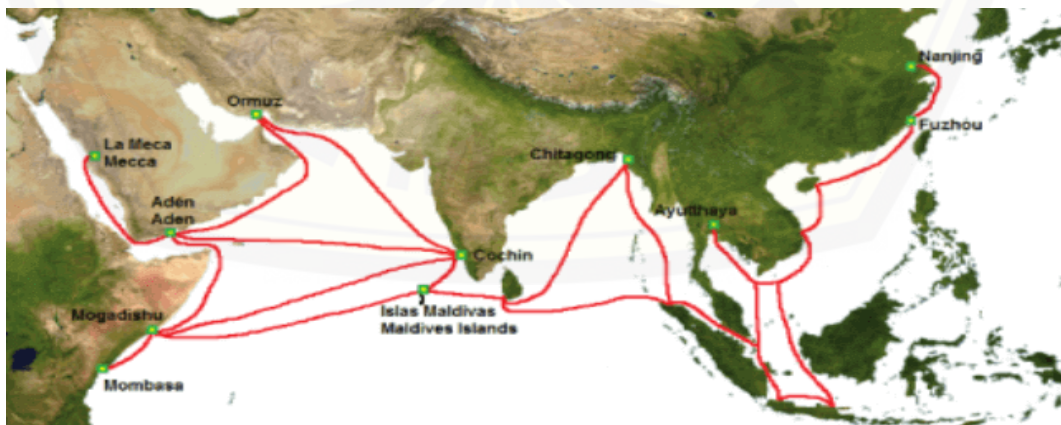
¹³ 9 program yang menjadi tujuan Pemerintahan Joko Widodo, terdapat 2 dari 9 poin tujuan yang terkait dengan implementasi fokus pembangunan di sektor maritim, yakni “Menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui politik luar negeri bebas-aktif, keamanan nasional yang terpercaya dan pembangunan pertahanan negara Tri Matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim” dan “Membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah – daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan”. Durujuk dari artikel kompas.com berjudul “Nawacita : 9 Agenda Prioritas Jokowi-JK”.

¹⁴ Informasi diperoleh dari hasil wawancara Poltak Nainggolan dengan Rizal Sukma, Direktur Eksekutif CSIS. Di kantor CSIS Jakarta, pada 17 Maret 2015.

Jokowi sebagai presiden terpilih dalam Pilpres 2014 menyatakan komitmennya untuk membangun NKRI agar kembali meraih kejayaan maritim, tujuan tersebut ia upayakan melalui gagasan Poros Maritim Dunia yang ia perkenalkan pertama kali di Indonesia. Meskipun gagasan Poros Maritim Dunia masih relatif baru di telinga masyarakat Indonesia, termasuk dalam kancan perpolitikan Indonesia sepanjang sejarah, sejumlah wilayah negara di dunia telah menjalankan konsep Poros Maritim Dunia. Penelusuran konsep Poros Maritim yang ada di dunia bertujuan untuk menambah pemahaman tentang seperti apa sejatinya “Poros Maritim Dunia”, yang kemudian Jokowi adaptasi sebagai kerangka utama kebijakan luar negeri Indonesia dalam masa pemerintahannya.

2.1. Tipe – Tipe Poros Maritim di Dunia

Terdapat dua jenis poros maritim, yaitu “poros maritim perantara” dan “poros maritim pusat”. Poros maritim Mediterania Timur dan Barat, serta Nusantara termasuk dalam tipe poros maritim perantara, karena perannya hanya sebagai jembatan bagi jalur perdagangan antar negara. Karakteristik dari poros maritim ini berada pada dua atau tiga kawasan eksotis yang berdekatan. Eksotis dalam konteks ini bermakna bahwa kawasan tersebut memiliki sumber daya yang tidak ditemukan di kawasan lain. Poros Yunani terletak antara Asia, Eropa, dan Afrika; Poros Mediterania terletak antara Eropa dan Afrika; dan Nusantara terletak antara India dan China.



Gambar 1.1 Jalur Pelayaran Internasional Klasik (Sumber : *id.wikipedia.org*)

Poros maritim tipe kedua adalah poros maritim pusat. Karakteristik poros maritim pusat yakni adanya pusat utam eksotis yang besar. Poros maritim yang tergolong dalam poros maritim pusat antara lain, poros Persia, New England, dan Asia Timur. Masing – masing mewakili sumber eksotis Mesopotamia, Amerika Utara, dan Timur Jauh. Sementara NKRI berdasarkan lokasinya merupakan bagian dari poros perantara. Meskipun begitu, situasi ini sebenarnya merupakan situasi yang baru. Di masa lalu NKRI adalah sebuah poros ganda; perantara sekaligus pusat. Poros perantara terletak di Malaka, sementara poros pusat berada di Maluku, hal ini berkenaan dengan adanya kendali kerajaan yang ada di sana, yang menguasai rempah – rempah dan memainkan peran sebagai aktor pada poros maritim pada saat itu.

Dalam situasi modern, NKRI lebih kepada poros perantara karena menurunnya kemampuan perdagangan Indonesia Timur akibat penjajahan dan orientasi pembangunan sektor darat, serta menguatnya berbagai pesaing termasuk diantaranya Singapura. Berpijak pada hal tersebut, maka dapat dideskripsikan bahwa peran perdagangan memiliki andil yang sangat besar dalam mempengaruhi suatu wilayah, daerah atau negara dalam perannya sebagai poros maritim, yaitu yang memegang kontrol atau kendali dalam memanfaatkan wilayah atau kawasan maritim dalam konteks poros maritim. Jadi dapat disimpulkan secara obyektif bahwa faktor ekonomi merupakan faktor terpenting untuk menggiring sebuah bangsa dan negara menjadi aktor utama dalam poros maritim.

2.2. Kemunculan dan Runtuhnya Poros Maritim di Dunia

Pentingnya sektor maritim di dunia dapat dilihat dari sebagian besar wilayah dunia yang merupakan wilayah perairan. Hal tersebut menyebabkan segala aktivitas dari berbagai aspek yang dilakukan oleh negara – negara dunia melibatkan sektor maritim. Dari seluruh wilayah di dunia terdapat titik – titik yang disebut sebagai poros maritim, yakni wilayah dimana intensitas aktivitas yang melibatkan laut terbilang tinggi kadarnya. Dalam sub-bab ini akan dibahas jenis – jenis poros maritim yang ada di dunia, bagaimana awalnya muncul dan bagaimana kemudian poros maritim mulai runtuh.

2.2.1 Poros Maritim Klasik

Poros – poros ini tersebar di berbagai kawasan yang beriringan dengan keberadaan kekuatan militer besar di kawasan tersebut. Pertama, poros maritim di kepulauan Yunani yang terletak di kawasan Mediterania Timur, melingkupi kawasan Laut Adriatik dan menghubungkan tiga benua: Eropa, Asia, dan Afrika (Cocker. B.F, 2007). Poros ini berkembang pada masa Yunani Kuno semenjak masa pra-Sokratik hingga masa modern.

Kedua, poros maritim Mediterania barat yang mengapit benua Eropa dan Afrika. Kawasan ini berkembang pada era Romawi dan terus berkembang hingga era Penjelajahan Samudera. Ketiga, poros maritim Persia yang menghubungkan Timur Tengah, Afrika, dan India. Poros ini telah berkembang sejak masa Mesopotomia dan terus berkembang di masa kini berkat penemuan minyak di Kawasan Timur Tengah.

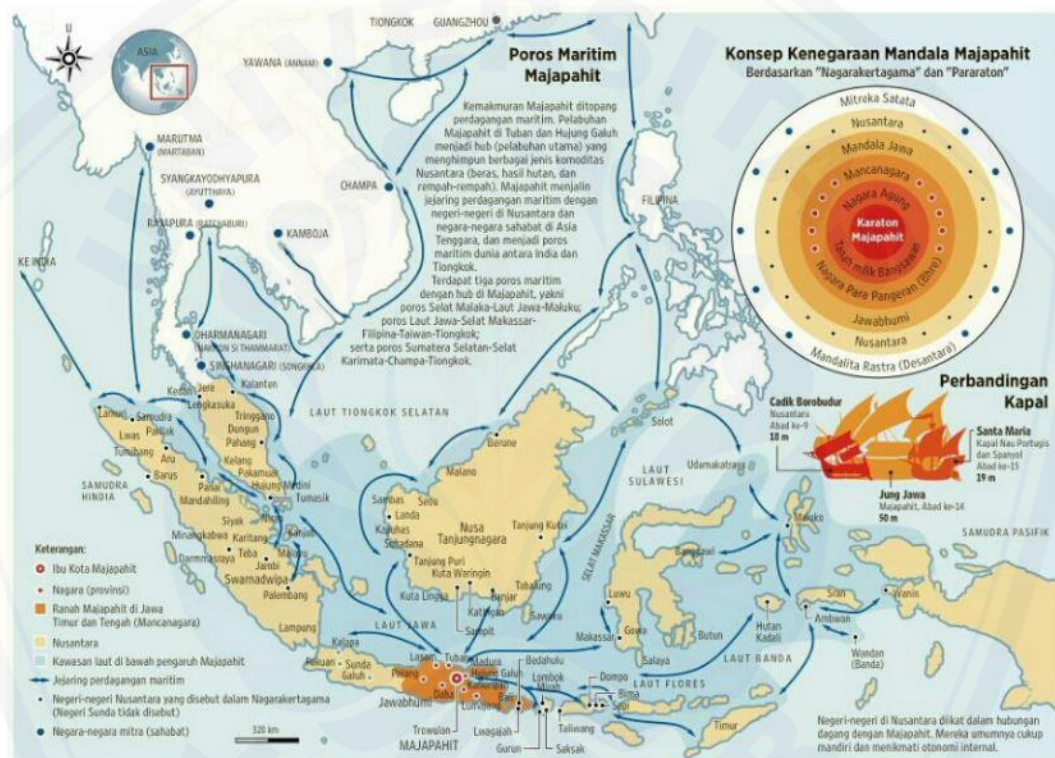
Keempat, poros maritim New England yang menghubungkan Amerika Utara dan Eropa. Poros ini muncul pertama kali ketika bangsa Eropa menemukan benua Amerika dan berperan penting dalam pembentukan Amerika Serikat dan Kanada. Kelima, poros maritim Nusantara, poros ini menghubungkan India dan China, dua peradaban besar yang telah hadir sebelum masa prasejarah di Nusantara sendiri. Ia merupakan bagian dari sistem yang lebih luas yang disebut sistem maritim Samudera Hindia yang merentang dari Afrika hingga Asia Tenggara, menyatukan poros maritim Persia dan Nusantara. Poros ini sangat tua dan berperan besar dalam membentuk kebudayaan di Nusantara yang terpengaruh oleh kebudayaan India, Timur Tengah, dan China.

2.2.2 Poros Maritim Modern

Peta maritim dunia telah berubah di masa modern akibat kebangkitan China yang memiliki surplus sumber daya manusia yang besar. Pada dasarnya hanya tersisa dua poros maritim dunia di era modern ini, yaitu poros maritim Nusantara dan poros maritim Asia Timur. Poros maritim Asia Timur adalah poros maritim baru yang dikuasai oleh Korea Selatan dan China.

Poros maritim Nusantara tetap berada di tangan Singapura. Poros lain seperti Yunani, Mediterania, New England, dan Persia telah kalah

bersaing. Walaupun begitu, Yunani tetap mampu memperoleh banyak manfaat dari sejarah kelautan yang panjang melalui armada lintas samudera yang telah dibangunnya. Yunani saat ini merupakan negara terbesar di sektor kelautan dengan mengendalikan 16 persen armada kapal dunia dalam hal tonase (Nikolau, 2014). Jepang walaupun kalah dalam persaingan di poros Asia Timur, masih mampu mendapat banyak manfaat melalui armada penangkap ikan yang memanfaatkan keterbukaan geografisnya dengan Samudera Pasifik.



Gambar 1.2 Poros Maritim Nusantara (Sumber : maritimtour.com)

Keberlangsungan poros maritim Nusantara hingga masa modern dibandingkan poros maritim lain di dunia, menunjukkan bahwa Kawasan Asia Tenggara merupakan kawasan yang sangat strategis dan berperan dalam menentukan kegiatan pelayaran dan perdagangan dunia. Meskipun begitu, Indonesia bukanlah pemain utama di poros maritim Nusantara. Ukuran lautan yang besar tampaknya justru menjadi kendala. Dibandingkan dengan Singapura yang merupakan negara terkecil dalam poros ini, Singapura memiliki perhatian

yang begitu besar terhadap peran kemaritiman di dalam mendukung optimalitas perekonomian negaranya, sehingga negara dengan kandungan sumber daya yang minim telah menjadi raksasa ekonomi hanya dengan memanfaatkan sektor kelautan dan kemaritiman. Sebaliknya, Indonesia sebagai sebuah negara yang wilayah perairannya lebih luas daripada daratan, sejauh ini belum memanfaatkan geostrategis negara dengan potensi yang sangat eksotik.

2.2.3 Hubungan Antar Negara di Dalam Poros Maritim

Di dalam sebuah poros maritim, masing – masing negara yang termasuk dalam lingkup wilayah poros maritim tersebut saling bersaing satu sama lain. Contohnya, poros maritim Yunani merupakan kawasan persaingan antara Romawi dan Yunani. Kawasan di dalam lingkup poros maritim Mediterania terdapat persaingan antara negeri Umayyah¹⁵ dan Spanyol. Poros Persia menjadi persaingan antar negara – negara teluk, yakni Irak, Iran, Kuwait, Arab Saudi, Bahrain, dan Uni Emirat Arab. Poros New England menjadi area persaingan Kanada dan AS, poros maritim Nusantara menjadi persaingan Malaysia, Singapura, dan Indonesia, lalu poros maritim Asia Timur menjadi persaingan China, Korea Selatan, dan Jepang.

Dari semua persaingan di setiap kawasan poros maritim, Yunani, Umayyah, Uni Emirat Arab, Amerika Serikat, Singapura, dan China menjadi negara – negara yang mendominasi. Ada empat faktor yang menyebabkan kemenangan negara – negara tersebut, pertama yakni armada samudera. Yunani berhasil memenangkan persaingan di porosnya karena orientasi maritimnya bukan hanya dalam lingkup lokal, melainkan secara global. Kapal – kapal berbendera Yunani dapat ditemukan di berbagai pelabuhan di dunia, bahkan jauh dari lingkup poros maritim di mana Yunani berada. Hal ini memberikan sarana pemasaran yang baik, yang memungkinkan ketertarikan dari pihak – pihak yang ingin berdagang di kawasan tersebut.

Kedua, invasi militer, Umayyah memenangkan persaingan di poros Mediterania ketika ia berhasil menaklukkan Afrika Utara, menyeberang ke

¹⁵ Disebut juga kekhalifahan Umayyah, wilayahnya mencakup sebagian kawasan Timur Tengah dan Eropa, beribukota di Damaskus yang saat ini merupakan ibu kota Suriah.

Semenanjung Iberia hingga pada akhirnya mampu menaklukan Spanyol. Faktor kedua ini menimbulkan kemungkinan penguasaan seluruh wilayah poros dan siapa yang mampu menguasai akan mampu memonopoli kawasan.

Ketiga, pembangunan ekonomi secara signifikan. Uni Emirat Arab dan Singapura mampu mendominasi masing – masing poros Persia dan Poros nusantara, karena memiliki agresivitas tinggi dalam pembangunan infrastruktur. Pembangunan ini ditopang oleh aliran dana besar, antara lain kelimpahan sumber daya berupa minyak bumi yang dimiliki oleh Uni Emirat Arab menjamin aliran dana yang dibutuhkan untuk melakukan pembangunan secara besar – besaran. Sementara dalam kasus Singapura, investasi dari negara – negara besar sangat membantu pergerakan ekonomi di negara tersebut, sehingga membantu menopang pembangunan infrastruktur dalam skala besar. Pembangunan infrastruktur tersebut menarik minat kapal – kapal untuk memilih berlabuh di negara tersebut dibandingkan negara pesaingnya.

Keempat, sumber daya manusia yang besar. Amerika Serikat dan China berhasil memenangkan persaingan karena jumlah penduduk yang jauh melebihi para pesaingnya. Besarnya sumber daya suatu negara berdampak pada jumlah personil yang terlibat dalam aktivitas kelautan, hal ini membuat produktivitas yang tinggi dari kedua negara dalam memproduksi barang – barang eksotis yang akan dijual di negara lain.

2.2.4 Keruntuhan Poros Maritim

Pada akhirnya, poros Yunani, Persia, New England, dan Mediterania harus redup dan tak lagi menjadi poros dunia. Poros Yunani runtuh karena blokade Usmaniyah, kemelut politik, dan perkembangan terusan Suez. Poros Persia runtuh karena menipisnya cadangan minyak dan konflik berkepanjangan. Poros New England runtuh karena jenuh dan orientasi dunia terarah ke Pasifik. Poros Mediterania meredup karena sepinggal Umayyah, negara – negara Iberia terorientasi pada penjelajahan samudera yang lebih menjanjikan. Melalui gambaran tersebut, Indonesia perlu menjaga keberlanjutan agenda Poros Maritim Dunia yang diinisiasi, dengan menjaga keamanan dan pertahanan, stabilitas politik, dan terus melakukan eksplorasi sumber – sumber daya alam yang eksotis.

2.3. Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia

Poros Maritim Dunia sebagai sebuah konsep yang dijabarkan secara luas, mencakup pengembangan infrastruktur pelabuhan, kehadiran kapal – kapal dan fasilitas asing di berbagai pelabuhan Indonesia, serta konektivitas wilayah melalui jalur transportasi laut yang bebas hambatan baik yang berasal dari pelayaran Internasional maupun sebaliknya. Poros Maritim Dunia pertama kali diperkenalkan ke publik pada debat putaran ketiga Capres – Cawapres RI 2014. Visi Poros Maritim Dunia mengasumsikan suatu kondisi dimana rezim geopolitik tengah bergeser dari dunia Barat ke kawasan Asia, oleh karena itu Indonesia berpeluang untuk meningkatkan posisinya secara global.

Gagasan Poros Maritim Dunia berkembang dari tim ahli Capres Joko Widodo antara lain Andi Wijayanto, Rizal Sukma, Makmur Keliat, Budiarto Shambazi, Andreas Pareira, dan lain – lain (Keliat, 2009). Mereka membicarakan lebih lanjut konsep baru kebijakan luar negeri Indonesia yang dapat menjadi sumber kekuatan yang realistis untuk mencapai tujuan negara. Munculnya gagasan mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia muncul atas dasar asumsi bahwa : (1) Politik luar negeri harus relevan dengan karakter suatu negara secara geografis, atau sesuai dengan latar belakang sejarah dan didukung oleh perspektif geopolitik dan geostrategisnya. Inisiasi Poros Maritim Dunia mengingatkan seluruh komponen bangsa bahwa selama ini Indonesia sudah terlalu lama meninggalkan laut, sebagai sumber penghidupan, sebagai penghubung, dan pemersatu bangsa Indonesia. (2) Penetapan konsep tersebut harus dapat menjadikannya sebagai sumber kekuatan negara di abad 21, sejalan dengan bergesernya tatanan dunia dari bipolar ke unipolar, dan multipolar, dengan menguatnya peran aktor non-negara. Dengan menghidupkan kembali budaya maritim, bangsa Indonesia diharapkan sudah harus meninggalkan budaya lama kontinentalnya yang berorientasi ke darat, agar dapat menjadi sebuah negara bahari, seperti dalam masa Majapahit dan Sriwijaya. Kehadiran pelabuhan – pelabuhan bertaraf internasional di Indonesia dapat membangun basis ekonomi rakyat di sepanjang jalur pelayaran internasional. Gagasan ini kemudian dilegitimasi melalui pidato kemenangan Jokowi di atas perahu pinisi bernama “Buana Setia”, di Pelabuhan Sunda Kelapa Jakarta. Menurut para ahli hubungan

internasional dan kemaritiman, Poros Maritim Dunia memiliki tujuan utama yang ingin dicapai antara lain , “kebangkitan Indonesia sebagai negara kepulauan”, “harapan baru untuk kebangkitan maritim nasional”, dan “panggilan untuk Persatuan Indonesia” (Laksmana, 2014)

Dalam konteks geopolitik, visi Poros Maritim Dunia mencoba menegaskan kembali *mental map* yang melekat dalam bayangan para elit politik di Indonesia mengenai eksistensi geografis Indonesia. Ide pokok dalam konsepsi Poros Maritim Dunia adalah pengakuan kembali terhadap nilai strategis dari Samudera Hindia dan Samudera Pasifik sebagai Samudera yang mengapit Indonesia. Presiden Joko Widodo bermaksud membawa kembali Samudera Hindia ke dalam “kanvas regional” dengan memproyeksikan kekuatan Indonesia. Melalui visi tersebut, Presiden Joko Widodo membayangkan Indonesia sebagai negara kepulauan yang akan mengambil manfaat dari perubahan konstelasi global saat ini. Pembangunan maritim yang digagas dalam visi ini menempatkan Indonesia dalam titik sentral dinamika hubungan internasional di kawasan Asia Pasifik, dan juga untuk pertama kalinya, mengakui keadaan ilmiahnya sebagai bangsa maritim.

Poros Maritim Dunia yang diimplementasikan oleh Presiden Joko Widodo tidak dapat dipisahkan dari doktrin Trisakti Presiden Soekarno, yakni kemandirian di bidang politik, ekonomi, dan sosial budaya. Sebagai konsekuensinya, diperukan pembangunan kekuatan TNI AL untuk mengawa doktrin Poros Maritim Dunia dan menjadi kekuatan maritim global yang disegani, di luar pemanfaatan alutsista tanpa awak. Menko Kemaritiman, Indroyono Soesilo, menjelaskan bahwa maksud dari Poros Maritim Dunia yakni menjadikan kemaritiman sebagai komponen penggerak yang membawa Indonesia menjadi negara maju, karena hidup dari dan dengan laut.

Melalui agenda Poros Maritim Dunia, pemerintahan Joko Widodo memiliki target untuk meningkatkan kelas Indonesia dari negara dengan tingkat menengah ke bawah menjadi negara dengan tingkat penghasilan menengah ke atas. Rasio pendapatan per kapita yang ingin ditingkatkan yakni dari 3.592 dollar

AS ke 10.000 dollar AS pada tahun 2045.¹⁶ Pada tingkat tersebut, Indonesia akan menjadi negara maritim yang maju, mandiri, dan kuat, setara dengan Jepang, Korea Selatan, dan Malaysia.

Kebijakan Poros Maritim Dunia dibangun secara realistis dengan menyadari letak geopolitik dan geostrategis Indonesia yang sangat menguntungkan di antara dua benua, yakni Benua Asia dan Benua Australia, juga diapit oleh dua Samudera besar, yakni Samudera Hindia dan Pasifik. Kepulauan Indonesia juga berada di antara selat dan laut penting, yakni Selat Sunda, Selat Malaka, Selat Lombok, Selat Makassar, Laut China Selatan dan lain – lain yang menyediakan koneksi transportasi laut jalur angkutan logistik yang efisien, jalur tersebut memiliki keistimewaan karena relatif singkat dan hemat *cost* pada transaksi ekonomi yang melibatkan pelayaran Internasional. Maka dari itu, upaya Indonesia yang memiliki letak geografis strategis untuk membangun aliansi kekuatan Indo-Pasifik menjadi relevan dan memberikan manfaat bagi hubungan Indonesia dengan negara lain yang memerlukan jalur penghubung transportasi dunia.

Melihat potensi alami yang dimiliki Indonesia, geostrategis kepulauan Indonesia merupakan suatu alasan krusial yang merupakan variabel utama dalam peran Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Luas wilayah Indonesia yang melingkupi dua pertiga kawasan Asia Tenggara dan dua pertiga perairan Asia Tenggara merupakan wilayah kedaulatan dan yurisdiksi Indonesia, serta posisi strategis yang berada pada persilangan dua benua dan dua samudera (Benua Asia dan Australia; Samudera Hindia dan Pasifik), menjadi faktor pendukung utama dalam mengukur kemampuan Indonesia dalam menyandang predikat tersebut.

Bahasan sebelumnya telah menjelaskan beberapa faktor yang menjadi kunci kemenangan berbagai negara pada persaingan dalam poros maritim, yaitu armada samudera, invasi militer, pembangunan ekonomi secara signifikan dan sumber daya manusia yang besar. Indonesia memiliki beberapa strategi untuk menjadi Poros Maritim Dunia baru. Invasi militer tampaknya merupakan strategi yang tidak mungkin, selain perbandingan kekuatan militer yang cukup besar

¹⁶ Dikutip dari artikel yang membahas tentang pembangunan ekonomi sebagai dampak tercapainya Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, dengan judul “Poros Maritim Dunia Cegah ‘Middle Income Trap’,” Suara Pembaharuan. 2015. p A2

dengan negara sekitar seperti Singapura, langkah ini dapat mengancam pertahanan kedaulatan Indonesia, karena secara geografis terletak diantara negara – negara Asia, juga berada di tengah – tengah kepentingan negara – negara adidaya seperti AS, China, Jepang, dan lain – lain. Sementara strategi armada samudera yang melingkupi pembangunan infrastruktur, dan pengembangan sumber daya kelautan adalah strategi yang sangat mungkin bagi Indonesia. Sebagai salah satu negara dengan penduduk terbanyak di dunia, langkah pemerintah selanjutnya yakni mengarahkan masyarakat untuk tertarik pada mata pencaharian di bidang kelautan. Penganggaran yang lebih baik dapat dilakukan untuk mendorong pembangunan infrastruktur yang membantu penyaluran hasil kreatifitas maupun sumber daya alam negara melalui laut. Posisi Indonesia yang berbatasan dengan dua samudera sekaligus memungkinkan negara ini untuk mengembangkan armada samudera untuk kawasan barat (Sumatera – Jawa) maupun timur (Maluku – Papua) yang menjelajah Samudera Hindia dan pasifik.

Presiden Joko Widodo pada forum *East Asian Summit* (EAS) memaparkan lima pilar yang akan dilaksanakan Indonesia sebagai poros maritim dunia, antara lain ;

- 1) Pembangunan budaya maritim,
- 2) Komitmen menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama
- 3) Komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut dalam, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim.
- 4) Diplomasi maritim yang mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan
- 5) Sebagai negara yang menjadi titik tumpu dua samudera, Indonesia berkewajiban membangun kekuatan pertahanan maritim.

Kelima pilar tersebut merupakan pondasi yang ideal untuk memudahkan pencapaian dalam agenda poros maritim dunia yang dicanangkan oleh pemerintah, sekaligus menjadi pedoman bagi pemerintah dalam mengalokasikan pembangunan kemaritiman pada berbagai bidang yang terkoneksi dalam aspek

kemaritiman tersebut. Melalui kelima pillar tersebut pula, Jokowi menegaskan komitmennya untuk mensinergikan doktrin Poros Maritim Dunia di antara negara – negara Asia Timur, termasuk diantaranya dengan Jalur Sutra Maritim abad ke-21 yang digagas oleh China.

Media menyebutkan pernyataan Jokowi yang disampaikan pada forum KTT Asia Timur sebagai “Doktrin Jokowi”, sehingga di kalangan para akademisi terjadi perdebatan terkait pemaknaan Poros Maritim Dunia. Beberapa memahami “poros” sebagai “*axis*” sebagaimana langkah Indonesia dalam melakukan pendekatan dengan China, Korea Utara, Vietnam, dan Kamboja. Sebagian lainnya ada yang memaknai sebagai “*fulcrum*” yakni kecenderungan kebijakan luar negeri Indonesia untuk menjadi poros penyeimbang antara kedua samudera yang pada saat ini tengah dinaungi oleh kekuatan – kekuatan regional yang bertransformasi menjadi kekuatan menengah. Selanjutnya beberapa pihak menganggap “poros” sebagai “*nexus*”, dengan menyoroti alur pelayaran SLOC dan ALKI yang menjadi prioritas Indonesia untuk mengamankan dan mengendalikan perairan yang telah dibuka sebagai gerbang ekonomi Indonesia secara ketat (Sulaiman, 2017). Dari kelima pilar yang telah ada, Jokowi memprioritaskan program “Tol Laut” untuk menguatkan konektivitas serta kebijakan penanggulangan kapal untuk menegaskan komitmen Indonesia terhadap hukum laut internasional yang berlaku serta mengejar kerugian negara dari pencurian ikan yang sering dilakukan oleh kapal asing sebesar 304 triliun rupiah, seperti misalnya penanggulangan kapal modern pencuri ikan yang telah diburu oleh beberapa negara di dunia, MV Viking di pantai pangandaran.

Menanggapi langkah pemerintahan Jokowi yang kini berorientasi pada pembangunan sektor maritim, seorang pengamat militer dan pertahanan, Connie Rahakundini Bakrie, menyatakan bahwa pemerintahan Indonesia paham betapa pentingnya posisi geopolitiknya, dan berpeluang untuk bisa menjadi lebih kuat dibandingkan Sriwijaya dan Majapahit (Prabowo, 2014). Sejalan dengan pendapat Connie, Menteri Kelautan dan Perikanan RI Susi Pudjiastuti menyatakan bahwa masa depan Indonesia berada di laut, seperti juga Nusantara pernah jaya pada masa lalu karena mengoptimalkan sektor laut.

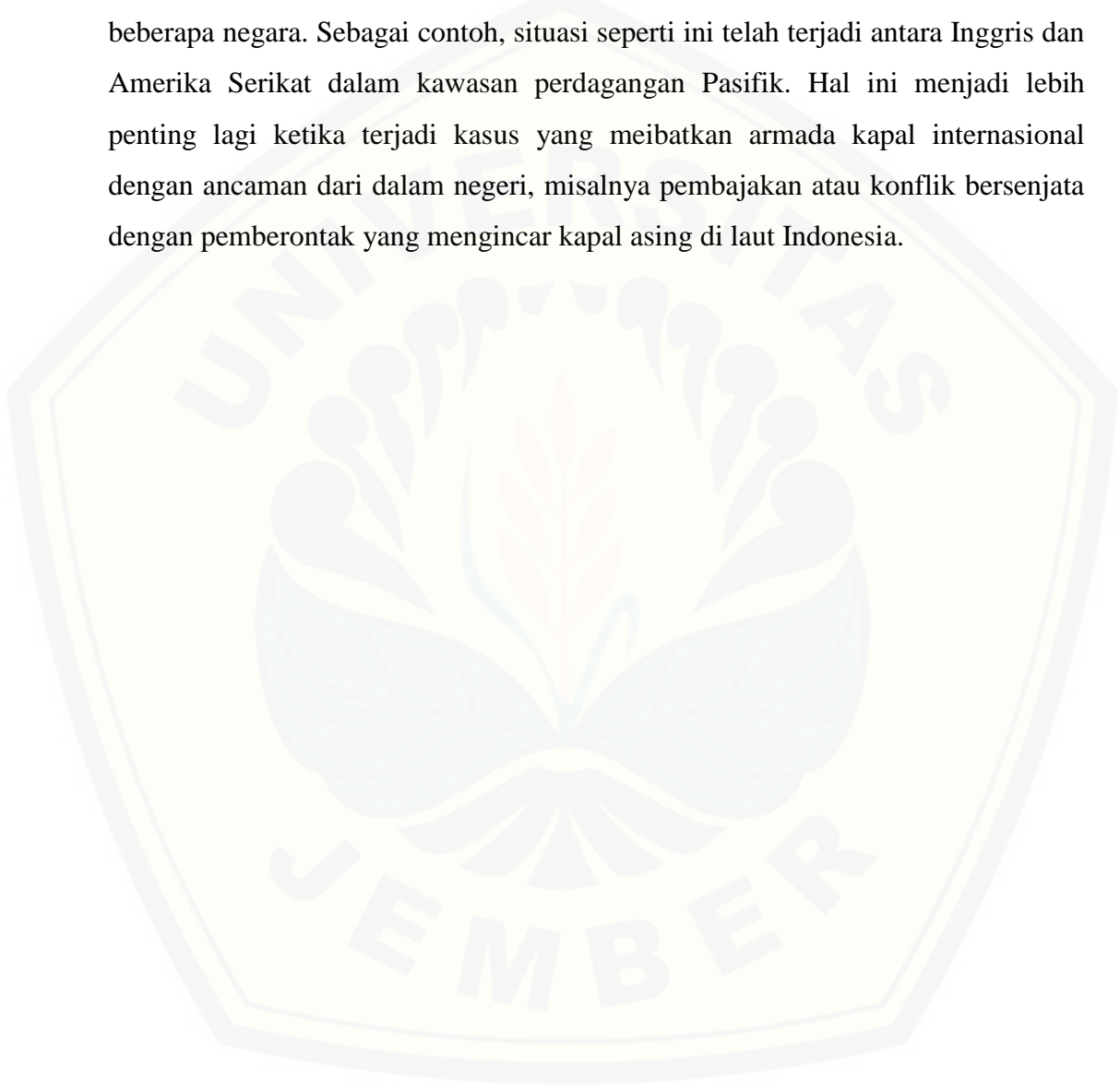
2.3.1. Peran TNI AL Dalam Poros Maritim Dunia

TNI AL dalam upaya menjadikan Indonesia sebagai poros maritim yang baru, memiliki sejumlah peran. Pertama, TNI AL berperan dalam melindungi kepentingan negara di laut. Agar dapat menjadi sebuah poros maritim, perairan Indonesia harus terlindungi. Adanya perlindungan yang kuat dari TNI AL memungkinkan pemerintah untuk menjalankan program – program strategis yang penting khususnya dalam mendorong ekonomi kelautan dengan menyesuaikan luas laut Indonesia. Armada dagang dari luar negeri akan enggan memasuki wilayah perairan Indonesia tanpa pendampingan keamanan yang mampu menjamin keamanan mereka. Hal ini dapat menghambat upaya menjadikan kawasan Indonesia menjadi kawasan yang penuh dengan aktivitas kelautan. Tekanan dari Asia Selatan, Asia Timur, Inggris, dan Amerika Serikat yang sudah lam muncul akan semakin menguat jika mereka menilai kawasan laut NKRI yang berpotensi besar namun kekuatan TNI AL yang dimiliki relatif lemah (Olsen, 1991).

Kedua, TNI AL berperan dalam menjaga otoritas pemerintah. Padatnya aktivitas kelautan internasional menimbulkan kemungkinan konflik otoritas. Setiap kapal asing yang memasuki wilayah perairan Indonesia memiliki indikasi untuk membawa kepentingan dengan otoritas negara yang dibawanya, kepentingan tersebut bisa berupa kepentingan ekonomi yang saling menguntungkan satu sama lain, namun di sisi lain dapat pula mengancam kedaulatan NKRI. Eksploitasi ilegal dapat dilakukan kapal asing, misalnya dengan mengangkut barang atau manusia tanpa mentaati izin sesuai hukum nasional, seperti *Drug Trafficking* atau *Human Trafficking*. TNI AL berperan besar untuk menjaga agar hal ini tidak terjadi dengan melakukan pemeriksaan, patroli rutin yang terjadwa, serta pengawasan pada lalu lintas armada asing di kawasan NKRI. Langkah ini kemudian membutuhkan pergeseran KRI (Kapal perang Republik Indonesia) dari laut dalam ke laut perbatasan. KRI harus terlibat langsung di kawasan perbatasan ketika kapal – kapal asing memasuki perairan Indonesia sehingga terlihat bahwa mereka (kapal – kapal asing) mendapatkan pengawasan dan merasakan keamanan sejak awal memasuki laut Indonesia, bukan lagi oleh kapal – kapal kecil melainkan KRI yang terlibat langsung. Strategi ini telah

dilakukan oleh China melalui strategi *Jinyang Fangyu* yang menggeser kapal perang mereka yang di masa perang dingin hanya bertugas di laut pesisir menjadi penjaga kawasan perbatasan laut yang jauh, khususnya di kawasan Laut China Selatan (Speed, 1995).

Ketiga, TNI AL berperan sebagai manajer konflik di laut. Seperti halnya di darat, konflik dagang di kawasan laut dapat terjadi diantara sejumlah kapal dari beberapa negara. Sebagai contoh, situasi seperti ini telah terjadi antara Inggris dan Amerika Serikat dalam kawasan perdagangan Pasifik. Hal ini menjadi lebih penting lagi ketika terjadi kasus yang melibatkan armada kapal internasional dengan ancaman dari dalam negeri, misalnya pembajakan atau konflik bersenjata dengan pemberontak yang mengincar kapal asing di laut Indonesia.



BAB 3 LETAK GEOGRAFIS STRATEGIS INDONESIA DAN SEJARAH KEBIJAKAN MARITIM INDONESIA

Wilayah kedaulatan Indonesia merupakan wilayah kepulauan terbesar di dunia. Bentangan wilayah kepulauan Indonesia dari timur ke barat berjarak 6.400 km, garis terluar yang mengelilingi wilayah Indonesia kurang lebih sepanjang 81.000 km. Wilayah Indonesia sebagian besar adalah perairan, sekitar 80% dari total wilayah Indonesia adalah laut. Dengan bentang geografis tersebut, wilayah Indonesia mencapai 1.937 km² daratan.

Letak geografis Indonesia yang diapit oleh dua benua dan dua samudera, menempatkan Indonesia dalam persilangan dunia (*world intersection*). Pada posisi ini Indonesia menjadi pusat jalur lalu lintas dunia, oleh sebab itu tidak heran jika Indonesia sering dijadikan tempat pertukaran dalam bidang perdagangan, bidang pekerjaan dan lain sebagainya

Jalur perairan di wilayah barat Indonesia merupakan lalu lintas internasional sebagai *Sea Lanes of Communications* (SLOCs) dan *Sea Lanes of Oil Trade* (SLOT). Sebagian besar perairan wilayah barat merupakan jalur padat dan berbatasan langsung dengan negara tetangga, antara lain : India, Thailand, Malaysia, Singapura dan Vietnam. Jalur pelayaran tersebut dilalui oleh armada – armada niaga yang bernilai strategis dan ekonomis tinggi. Kepercayaan dunia terhadap situasi keamanan di jalur tersebut berpengaruh langsung terhadap kemajuan negara – negara pantai.

Konsekuensi dari posisi geografis yang demikian, memiliki potensi ancaman dan peluang bagi Indonesia serta menempatkan Indonesia sebagai *center of gravity* dunia. Bilamana Indonesia mampu memanfaatkan peluang dan meminimalisir ancaman dari ruang laut yang menjadi kewenangan dan kedaulatannya, maka akan dapat meningkatkan pertahanan aspek maritim dan mendorong upaya peningkatan kesejahteraan Bangsa Indonesia sekaligus meningkatkan *bargaining power* atau posisi tawar Indonesia di mata dunia.

Beberapa selat strategis yang merupakan jalur perekonomian dunia berada di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), yakni Selat Malaka, Selat Singapura, Selat Sunda, Selat Lombok, Selat Makassar dan Selat Ombai-

Wetar. Lokasi ini sangat menguntungkan bagi Bangsa Indonesia karena menjadi titik persimpangan jalur perdagangan internasional antara Asia maupun Australia, bahkan bangsa – bangsa yang lain. Hal ini berdampak langsung pada pertumbuhan ekonomi Indonesia. Selain ekonomi, keuntungan lain yang bisa diperoleh adalah keuntungan di bidang transportasi dan komunikasi (Komar, 2015).

Sir Walter Raleigh dan Alfred Thayer Mahan menjelaskan arti pentingnya penguasaan laut yaitu “ siapa yang menguasai lautan akan menguasai jalur perdagangan dunia, yang berarti menguasai kekuatan dunia..”. Pernyataan tersebut masuk akal, mengingat 90% perdagangan dunia melalui laut. Dilihat dari perspektif Mahan, posisi silang Indonesia menyebabkan jalur perdagangan dunia berpusat pada wilayah Indonesia dengan sumber daya alam yang melimpah, menyebabkan negara – negara dunia menaruh perhatian lebih pada Indonesia dengan berbagai kepentingan, dari mulai perniagaan sampai mengeksploitasi sumber kekayaan (Tyson,2007).

Posisi strategis Indonesia memberikan banyak keuntungan di berbagai aspek apabila dioptimalkan dengan baik khususnya pengoptimalan dari sektor maritim. Dibutuhkan suatu kebijakan yang berfokus pada pembangunan sektor maritim. Beberapa pemimpin Indonesia terdahulu telah melakukan upaya untuk mengoptimalkan sektor maritim, meski begitu kebijakan yang menjadikan sektor maritim sebagai fokus utama belum dilakukan oleh pemimpin terdahulu Indonesia.

Perlu pemahaman mendetail mengenai letak geografis strategis Indonesia untuk memahami keutuhan isi dalam skripsi ini. Oleh karena itu, bab ini akan menjelaskan lebih lanjut seperti apa letak geografis strategis Indonesia yang bergantung pada pengoptimalan sektor maritim, situasi apa yang timbul akibat posisi strategis tersebut, serta apa saja yang telah dilakukan oleh para pemimpin Indonesia terdahulu dalam mengelola sektor maritim yang merupakan sektor vital bagi eksistensi Indonesia di kawasan.

Penjelasan dalam bab ini berfungsi untuk menjelaskan *gap* yang merupakan alasan timbulnya rumusan masalah. Selain itu, penelusuran sejarah kebijakan maritim yang pernah dilakukan oleh pemimpin terdahulu Indonesia

merupakan faktor yang mempengaruhi pertimbangan Jokowi dalam menggagas agenda Poros Maritim Dunia.

3.1. Letak Geografis Strategis di Kawasan dan Keamanan Laut Indonesia

Undang – undang Dasar Republik Indonesia tahun 1945 dalam Pasal 25A menyatakan bahwa “ Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah Negara Kepulauan yang berciri Nusantara dengan wilayah yang batas – batas dan hak – haknya ditetapkan dengan undang – undang “. Secara faktual wilayah Indonesia merupakan kepulauan terbesar di dunia yang terletak di kawasan tropis dan dilalui oleh garis katulistiwa dengan luas laut mencapai 5,8 juta km² (yang terdiri dari 3,1 juta km² perairan territorial dan 2,7 juta km² perairan ZEE). Laus wilayah laut Indonesia mencapai lebih 70 persen dari seluruh wilayah Indonesia dan memiliki pulau sebanyak 17.504 (Dishidros, 2004) dengan potensi sumber daya alam yang sangat melimpah. Banyaknya pulau dan kekayaan alam yang dimiliki, Indonesia memiliki sebutan “ Zamrud Katulistiwa ”.

Posisi geografis Indonesia diapit Benua Asia dan Benua Australia, serta Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Posisi ini menjadikan Indonesia memiliki nilai lebih yang tidak dimiliki oleh negara – negara lain di dunia. Dilihat dari letak geografis tersebut Indonesia berada pada posisi persilangan dunia (*world intersection*). Pada posisi ini, Indonesia menjadi pusat jalur lalu lintas dunia. Kondisi ini menjadikan Indonesia sebagai tempat pertukaran di bidang perdagangan, bidang pekerjaan, dan lain sebagainya.



Gambar 2.1 Posisi Silang Letak Geografis Indonesia (Sumber : Atlas Indonesia dan Dunia, 2003)

Posisi ini sangat strategis dilihat dari sisi ekonomi, sosial budaya, pertahanan keamanan, serta dari sisi politik. Luasnya wilayah laut Indonesia juga menyimpan potensi kekayaan yang sangat luar biasa. Sumber daya hayati, sumber daya mineral, energi, dan jasa kemaritiman. Laut Indonesia menyimpan 37 persen spesies sumber daya hayati dunia, 17,95 persen terumbu karang dunia, 30 persen hutan bakau dan padang lamun. Berbagai spesies ikan hidup di perairan Indonesia. Lading minyak lepas pantai, energi gelombang, energi angin, energi surya, pasang surut dan arus, yang apabila dimanfaatkan dengan optimal akan dapat memberikan manfaat besar bagi kesejahteraan rakyat Indonesia.

Wilayah di Indonesia memiliki berbagai jenis sumber daya alam mulai dari arah barat sampai ke timur. Di wilayah barat terdapat tambang minyak terletak di Sumatera, Jawa dan Kalimantan. Dan di wilayah barat khususnya Irian Jaya, memiliki tambang gas dan emas. Sumatera adalah salah satu contohnya, sejatinya wilayah ini sangat strategis namun sayangnya kurang diperhatikan betapa strategisnya wilayah ini. Sumatera adalah tempat pertama sekaligus terakhir di Asia Tenggara yang ditemukan dunia perjalanan Internasional (Reid, 2013). Sumatera adalah gerbang masuk pelayaran ke Asia Bagian Timur, dan merupakan tempat pertama berlabuhnya kapal – kapal. Beberapa jejak peninggalan tertua dari pengaruh India, Arab, dan China di Asia Tenggara dapat ditemukan di Sumatera.

Indonesia memiliki sekitar 17.000 pulau dimana 6000 diantaranya tidak berpenghuni, sementara Indonesia berbatasan langsung (daratan) dengan tiga negara yakni Malaysia, Timor Leste, dan Papua Nugini. Disamping itu Indonesia juga berbatasan laut dengan Australia, India, Filipina, Thailand, Vietnam, dan Singapura. Batas tersebut mencapai 55.000 kilometer garis pantai membentang antara Samudera Hindia dan Pasifik, dilalui oleh alur laur tersibuk dan terpenting di dunia.

Selat malaka, selat sempit yang memisahkan Indonesia dengan Malaysia dan Singapura, adalah satu dari dua *chokepoints* utama dalam transportasi energi di dunia. Lebih dari 50.000 kapal berlayar melalui selat ini setiap tahunnya. Pada 2006, 15 juta barel minyak melau Selat Malaka dalam sehari, diantarkan dari Timur Tengah ke China dan Jepang. 80 persen dari impor minyak China melalui selat tersebut (Spinneta, 2006).

Perairan yang mengelilingi Indonesia juga sangat signifikan dari segi militer. Selat Malaka adalah jalur tercepat untuk memindahkan armada AL diantara Samudera Hindia dan Pasifik. Strategisnya Selat Malaka menyebabkan persengketaan di Laut China Selatan, yang berada di utara Indonesia dan berbatasan dengan semua negara di kawasan Asia Tenggara, termasuk China dan Taiwan. Pulau Natuna, yang masuk dalam Provinsi Riau Indonesia, berada di pojok barat daya dari Laut China Selatan. Laut tersebut kaya akan minyak dan gas, juga menaungi lebih dari setengah lalu lintas *super-tanker* dunia. China, Taiwan, Filipina, Vietnam, Brunei, Malaysia, Thailand, Kamboja, Singapura dan Indonesia masing – masing telah mengklaim sebagian wilayah dari Laut China Selatan. Terjadi bentrokan yang singkat dalam mempertahankan klaim bagi masing – masing negara. Berdasarkan lokasi tersebut, kekuatan apapun yang ingin mengambil alih Laut China Selatan tidak bisa mengabaikan keberadaan Indonesia.

Konstelasi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan memberikan keuntungan strategis bagi bangsa dan negara. Namun demikian, tantangannya pun kompleks. Hal tersebut merupakan konsekuensi logis terhadap penyelenggaraan pertahanan negara maupun keamanan di laut. Dalam perspektif lintasan dua samudera yang dilalui jalur pelayaran dan penerbangan internasional, menjadikan Indonesia sebagai titik transit strategis bagi hilir-mudik pelayaran dan penerbangan di dunia. Sedikitnya Indonesia memiliki 39 selat, dari jumlah tersebut 4 selat diantaranya termasuk *chokepointshipping* dari 9 selat tersibuk di dunia seperti Selat Hormuz, Selat Malaka dan lain – lain.

Banyaknya kepentingan dari negara -negara besar yang melintas di daerah perairan Indonesia Bagian Barat mengakibatkan keamanan pelayaran menjadi perhatian utama, sehingga menimbulkan keinginan yang kuat dari beberapa negara untuk lebih fokus meningkatkan kondisi keamanan pelayaran di sana. Berdasarkan keadaan tersebut, penegakan kedaulatan negara pada *chokepoint area* di Selat Malaka merupakan hal yang sangat penting bagi Indonesia selaku negara yang memiliki hak berdaulat penuh di wilayah tersebut. Keadaan ini terjadi karena kondisi geografis *chokepoint area* di Selat Malaka yang memungkinkan terjadinya tindak kejahatan yang berdampak pada keamanan pelayaran.

Dalam perspektif geopolitik dan geostrategis, ada beberapa hal yang perlu dicermati. Kondisi Indonesia yang strategis dan kaya akan sumber daya alam menjadi target incaran banyak negara di dunia. Hal ini yang perlu dicermati pemerintah dalam mengambil kebijakan – kebijakan strategis. Untuk menghadapi ancaman potensial yang mungkin terjadi maka harus dilakukan tindakan secara preventif, sedangkan tindakan – tindakan faktual dari pihak luar–yang akan mengganggu kedaulatan bangsa Indonesia– harus diambil tindakan represif. Oleh karena itu, mengingat perairan Indonesia Bagian Barat yang dinilai sangat strategis, maka perlu meningkatkan pelaksanaan pengamanan daerah konflik secara aktif dengan menambah kekuatan unsur dan patroli yang lebih intensif, juga meningkatkan sinergitas.

Dengan adanya koordinasi lintas sektor yang baik, maka situasi keamanan di perairan Indonesia wilayah Barat dapat lebih kondusif dan kepercayaan pengguna laut dapat tercipta. Adanya kondisi keamanan yang kondusif, maka pemanfaatan potensi – potensi peluang di wilayah perairan Indonesia, khususnya bagian Barat dapat dieksploitasi secara maksimal untuk membawa kesejahteraan rakyat Indonesia. Akhirnya sinergi antara keamanan yang kondusif dan upaya pemanfaatan potensi sumber daya kelautan yang ada dapat berjalan beriringan.

Penjelasan di atas menunjukkan betapa pentingnya sektor maritim bagi Indonesia. Posisi strategis yang dimiliki Indonesia diiringi dengan kerentanan terhadap pelanggaran kedaulatan juga tindakan kriminal lainnya. Dalam menanggapi situasi tersebut, menarik untuk melihat kembali apa saja yang telah dilakukan oleh para pemimpin Indonesia untuk mengoptimalkan sektor maritim. Mengapa sampai saat ini Indonesia masih belum berjaya di sektor maritim, meskipun memiliki aset maritim yang sangat besar. Untuk menjawab pertanyaan tersebut, perlu dilakukan peninjauan terhadap kebijakan – kebijakan di sektor maritim yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia dari masa ke masa.

3.2. Sejarah Kebijakan Maritim Pemerintah Indonesia

Wilayah nasional adalah ruang hidup sebuah bangsa yang merupakan modal dasar kodrati untuk didayagunakan bagi kehidupan negara. Wilayah nasional juga bukan hanya bermakna politik dan hukum, tetapi merupakan

wilayah ekonomi, budaya, posisi kekuasaan serta wilayah pertahanan negara demi tegaknya kemerdekaan, kedaulatan, kesatuan bangsa dan sekaligus keutuhan wilayah nasionalnya.

Pengetahuan manusia yang lebih luas tentang geografi dan politik dunia dimulai pada abad ke-19 yang dipelopori oleh Friedrich Ratzel yang mengatakan *"Life as a fight for space"* (hidup adalah perjuangan untuk memperebutkan ruang). Lebih lanjut dikatakan;

"...every nation has a space conception, that is and idea about the possible limit of its territorial dominion...The decay of every state is the result of a declining space conception.." (Andrew Gyorgy, 1971).

Berdasarkan pernyataan tersebut, saat ini geopolitik masih relevan sebagai basis ilmu untuk merumuskan strategi dan kebijakan membangun sebuah negara untuk mendapatkan kesejahteraan dan keamanan bangsanya. Presiden pertama Indonesia Soekarno pada 1956 mengatakan "Untuk membangun suatu pertahanan negara yang kuat, untuk membangun ketahanan nasional yang kuat harus berlandaskan Geopolitik", lebih lanjut Soekarno mengingatkan pada kuliah perdana saat pembentukan LEMHANAS (Lembaga Pertahanan Nasional) 20 Mei 1965 sebagai berikut:

"Untuk membangun ketahanan nasional yang kuat harus mempertimbangkan kondisi objektif bangsa:

1. Indonesia adalah negara kepulauan
2. Indonesia berada di posisi silang diantara dua benua dan dua samudera
3. Kekayaan SDA yang melimpah
4. Bangsa Indonesia merupakan pusat dari bangsa – bangsa Pasifik dan Afrika
5. Memiliki atau terdiri dari berbagai macam suku bangsa dan golongan"

Namun posisi dan kondisi Indonesia begitu rentan melihat bentuk alamiah Indonesia sebagai negara kepulauan yang demikian luas serta penyebaran penduduk dan sumber daya alam yang tidak merata. Maka dari itu, kebudayaan politik yang dikembangkan bangsa Indonesia dalam seluruh aspek kehidupannya adalah kebudayaan politik persatuan dan kesatuan yang tercermin dalam falsafah

ideologi Pancasila. Konsepsi Geopolitik khas Indonesia yang kemudian disebut dengan “Wawasan Nusantara”, yang berbunyi :

“Terwujudnya Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai suatu negara kepulauan yang dalam kesemestaannya merupakan suatu kesatuan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan dan keamanan, untuk mencapai tujuan nasional dan cita – cita perjuangan bangsa melalui pembangunan nasional segenap potensi darat, laut, dan angkasa secara terpadu”
(TAP MPR No.IV/ MPR / 1973)

Wilayah Indonesia seperti yang tertuang dalam konsep Wawasan Nusantara’, melingkupi wilayah laut, darat, dan udara. Dari ketiga ruang cakupan wilayah Indonesia (laut, darat, dan udara), aspek maritim sangat vital bagi Indonesia, yang mana wilayahnya terdiri dari 70 persen lautan. Konsep Negara Kepulauan yang Indonesia miliki menjadikan laut di wilayah kedaulatan Indonesia sebagai penghubung antar pulau, terlebih lagi lautan Indonesia juga dilintasi oleh jalur perdagangan dan komunikasi internasional.

Penelusuran sejarah pemerintahan Indonesia menunjukkan bahwa, sejak periode orde lama hingga orde baru, pemerintah telah melakukan berbagai upaya untuk mengelola dan membangun sektor maritim, namun terkendala oleh situasi politik dalam negeri yang terjadi pada waktu itu sehingga pengelolaan sektor maritim cenderung stagnan karena perhatian pemerintah lebih kepada memperbaiki situasi dalam negeri pada saat itu. Berbagai macam pemberontakan terjadi di dalam negeri, seperti DI/TII, PRRI/PERMESTA, APRA, serta ancaman – ancaman dari luar untuk membentengi pengaruh ideologi asing. Ideologi yang dimaksud yakni menempatkan kekuatan neokolonialisme seperti AS, Inggris, dan Belanda. Belum lagi pembangunan lima tahunan yang dicanangkan Soeharto juga menjadikan strategi maritim sebagai subordinasi dari strategi daratan pada sebuah administrasi junta militer yang dipimpinnya (Booth, 1992; Yunus dalam Susilo, 2015).

Penjelasan diatas merupakan sekilas dari riwayat pengelolaan wilayah laut di tengah – tengah fenomena dalam negeri yang menghambat berjalannya pengelolaan terhadap laut tersebut, meski banyak hambatan, pengelolaan terhadap wilayah laut sangat penting untuk diupayakan seperti yang diungkapkan oleh

Soekarno pada 1956 saat pembentukan LEMHANAS. Oleh karena itu, untuk melihat kondisi objektif pentingnya laut bagi Indonesia, perlu dilakukan penelusuran kilas balik sejarah kemaritiman di Indonesia. Secara umum penjabaran sejarah kemaritiman Indonesia akan dikelompokkan menjadi tiga periode, yakni :Periode Awal Kemerdekaan, Orde baru, dan Reformasi.

3.2.1 Periode Awal Kemerdekaan (1945 – 1965)

Pada awal kemerdekaan, Indonesia masih menggunakan beberapa peraturan hukum yang ditinggalkan Pemerintah Hindia-Belanda, termasuk landasan hukum bidang kelautan, yakni *Territoriale Zee en Maritime kringen Ordonnantie 1939* (TMZKO). Penggunaan ordonansi ini menyebabkan wilayah Indonesia menjadi tidak utuh, karena perairan diantara kelima pulau besar Indonesia terdapat perairan bebas (*high seas*). Keadaan ini dinilai dapat mengancam keutuhan NKRI. Atas dorongan semangat tinggi dan kebulatan tekad yang luar biasa di masa kepemimpinan Presiden Soekarno, dengan berani dan secara sepihak Indonesia mengeluarkan suatu deklarasi yang menyatakan keutuhan wilayah Indonesia pada 13 Desember 1957, yang dikenal dengan ‘Deklarasi Djuanda’. Pada dasarnya ‘Deklarasi Djuanda’ ini memandang bahwa kepulauan Indonesia merupakan wilayah pulau – pulau, perairan, dan dasar laut di dalamnya sebagai suatu kesatuan politis, historis, geografis, ekonomis, dan sosial budaya.

Dengan adanya konsep ini, maka wilayah perairan nusantara yang tadinya merupakan wilayah laut lepas, kini menjadi bagian integral dari wilayah Indonesia yang berada di bawah kedaulatan NKRI. ‘Deklarasi Djuanda’ merupakan salah satu dari tiga pilar utama persatuan negara dan bangsa Indonesia, tiga pilar tersebut antara lain ; Kesatuan Kejiwaan yang dinyatakan dalam Sumpah Pemuda 28 Oktober 1928; Kesatuan Kenegaraan dalam NKRI yang diproklamkan oleh Soekarno – Hatta pada 17 Agustus 1945; dan Kesatuan Kewilayahan (darat, laut, dan udara) yang diumumkan oleh H. Djuanda pada 13 Desember 1957. Deklarasi ini kemudian diperkuat secara yuridis melalui Undang – Undang No. 4. Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia. Dalam UU ini, pokok – pokok dasar dan pertimbangan – pertimbangan mengenai pengaturan wilayah perairan Indonesia

pada hakikatnya tetap sama dengan ‘Deklarasi Djuanda’, tetapi lebih menonjolkan segi ekonomi dan pengamanan sumber daya alam.

Ada dua aspek utama yang diperjuangkan pada Deklarasi Djuanda yakni perluasan laut teritorial dan menetapkan aturan perairan kepulauan yang membatasi pelayaran tanpa izin yang berasal dari pihak asing. Upaya ini menjadikan luas wilayah Indonesia 2,5 kali lebih besar dari yang awalnya 2.027.087 km² menjadi 5.193.250 km². Pada masa – masa tersebut, seorang diplomat muda mengemukakan ide untuk menunjukkan pentingnya posisi Indonesia di samping negara – negara lain, ia adalah Mochtar Kusumaatmaja, Menteri Luar Negeri Indonesia pada era Soeharto bersama dengan Hasyim Djalal mewakili Indonesia untuk memperjuangkan kedaulatan maritim Indonesia pada UNCLOS (*United Nations Convention of the Law of the Sea*). Selama tiga kali berupaya untuk mengukuhkan posisi sebagai negara kepulauan dalam konvensi hukum laut internasional, Indonesia sempat mendapatkan kecaman, bahkan diantaranya adalah Amerika Serikat yang merupakan sekutu Indonesia pada jaman orde baru. Meskipun mendapatkan banyak kecaman, di akhir perjuangan Indonesia mendapatkan dukungan dari negara yang merasa memiliki posisi sama dengan Indonesia, seperti misalnya Filipina. Pada akhirnya salah satu poin penting dalam hukum laut internasional diterima oleh Konvensi hukum Laut Internasional, yakni aturan tentang ZEE yang meregulasi 200 mil laut sebagai perairan yang merupakan hak berdaulat dari suatu negara sekaligus jalur laut kepulauan yang dimiliki Indonesia lewat pengaturan ALKI I, II, III sebagai bagian dari SLOC.

Laksda Wahyono Suroto Kusumoprojo, akademisi AL Indonesia angkatan IX yang dilantik oleh Presiden Soekarno pada 1962, merupakan salah seorang saksi keseriusan Presiden Soekarno di sektor maritim, ia membenarkan jika Presiden Soekarno mempunyai cita – cita besar untuk menjadikan Indonesia sebagai salah satu kekuatan maritim yang kuat. Hal tersebut juga dapat dibuktikan melalui peristiwa saat Presiden Soekarno menuangkan pemikirannya ke dalam Pancasila dan UUD 1945, diikuti oleh berdirinya “Jakarta Lloyd” yang merupakan inisiatif dari beberapa staf TNI AL pada saat itu, dimana perusahaan “Jakarta Lloyd” bergelut di bidang pelayaran pada 1950. Peristiwa itulah yang menjadi

cikal bakal gerakan Presiden Soekarno dalam keinginannya untuk membawa doktrin kejayaan di laut Indonesia.

Tidak tanggung – tanggung, setelah Presiden Soekarno meresmikan “Jakarta Lloyd”, Presiden Soekarno membangun dan meresmikan Institut Angkatan Laut pada 1953. Pada tahun 1957, Soekarno mendirikan Akademi Pelayaran Indonesia (AIP), untuk keperluan kemajuan maritim Indonesia kedepan bersama dengan motto *Nauyan am Avasyabhavi* (di darat berkarya, di laut kita jaya) (jpn.com, 2017). Beberapa langkah yang telah dilakukan oleh Presiden Soekarno tersebut merupakan awal persiapan dalam mewujudkan Indonesia menuju negara maritim yang dikenal dunia.

Presiden Soekarno menyadari secara penuh potensi Indonesia untuk menjadi negara maritim, oleh karena itu pada tahun 1960 Presiden Soekarno membentuk Dewan Maritim bersamaan dengan pembentukan Kabinet Dwikora dan Kemenko Bidang Maritim dibawah Kementerian Perhubungan, Menteri Perikanan dan Pengolahan Laut, dan Menteri Perindustrian Maritim. Struktur dalam Kabinet Dwikora menunjukkan bahwa Presiden Soekarno tidak main – main untuk mengelola sektor maritim Indonesia, dapat dilihat dari adanya empat kementerian seperti yang dijelaskan sebelumnya, dengan peran yang hampir sama bertugas untuk mengembangkan sektor maritim Indonesia.

Upaya yang lain juga telah dilakukan. Untuk menanamkan budaya maritim ke masyarakat Indonesia, pada 23 September 1963 Presiden Soekarno mengadakan Musyawarah Nasional Maritim untuk pertama kalinya di Tugu Tani, Jakarta. Disaat yang sama Presiden Soekarno juga dinobatkan sebagai Nahkoda Agung NKRI dimana ia memiliki visi dan misi untuk menjadikan Indonesia sebagai negara maritim. Untuk mengenang peristiwa tersebut, tanggal 23 September ditetapkan sebagai hari Maritim Nasional melalui Keppres Nomor 249/1964 (Adit, 2017).

Masa – masa setelah Presiden Soekarno melakukan berbagai upaya untuk membangun maritim Indonesia, mulai muncul gejolak politik internal pemerintahan Indonesia. Presiden Soekarno belum memiliki kesempatan yang cukup banyak untuk mengubah paradigma *land based oriented* yang ditanamkan pada masa penjajahan, menjadi *maritime based oriented*, karena terganggu dengan

keadaan politik, stabilitas keamanan, dan lain – lain. Terutama di era awal kemerdekaan sampai tahun 1960-an, silih berganti bentuk pemerintahan, jatuh bangun parlemen, pemberontakan – pemberontakan serta perebutan Irian Barat (sekarang Papua) dan Konfrontasi Malaysia. Dalam rentang waktu 1960 – 1966 Presiden Soekarno telah menyampaikan gagasan dan pandangan mengenai Geopolitik Indonesia, salah satu statement Bung Karno pada National Maritime Convention (NMC) 1963 adalah :

“Untuk membangun Indonesia menjadi negara besar, negara kuat, negara makmur, negara damai yang merupakan *national building* bagi negara Indonesia. Maka negara dapat menjadi kuat jika dapat menguasai lautan. Untuk menguasai lautan kita harus menguasai armada yang seimbang” (National Maritime Convention, 1963)

Juga pada tahun 1965 saat pembukaan LEMHANAS (Lembaga Pertahanan Nasional), Presiden Soekarno mengatakan bahwa *geopolitical destiny* Indonesia adalah maritim. Sayangnya, gagasan tersebut belum sempat terlaksana hingga kemudian terjadi pergantian pemerintahan ke Rezim Orde Baru.

3.2.2. Periode Orde Baru (1966 – 1998)

Pada periode ini, kekuasaan pemerintahan beralih ke tangan Presiden Soeharto. Pada masa pemerintahan Soeharto, pengoptimalan laut sebagai sumber utama kehidupan bangsa kurang diperhatikan. Meskipun begitu, pada era ini telah dilakukan upaya penguatan kedaulatan wilayah maritim. Pada era ini lahir konsep besar yang mendukung kemaritiman nasional. Tahun 1982 pada saat Menteri Luar Negeri dijabat oleh Mochtar Kusumaatmadja, 119 negara di dunia termasuk Indonesia telah menandatangani Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 atau disebut juga dengan UNCLOS (*United Nation Convention on the Law of the Sea*) 1982. Konvensi tersebut memuat 9 buah pasal perihal ketentuan prinsip “Negara Kepulauan”. Salah satu pasal dalam prinsip Negara Kepulauan tersebut menyatakan bahwa laut bukan sebagai alat pemisah, melainkan sebagai alat yang menyatukan pulau – pulau yang satu dengan yang lainnya, yang kemudian diimplementasikan oleh Indonesia dengan istilah Wawasan Nusantara.

Pengakuan dunia Internasional ini pada masa pemerintahan Presiden Soeharto, ditindaklanjuti dengan diterbitkannya UU Nomor 17 Tahun 1985 tentang pengesahan UNCLOS 1982. Ratifikasi ini merupakan tindak lanjut dari gagasan negara kepulauan yang pada 25 tahun lalu dicetuskannya Deklarasi Djoeanda pada 13 Desember 1957. Sejak itu, Indonesia memiliki kewajiban dan tanggung jawab untuk melaksanakan UNCLOS 1982 dan UU No.17 tahun 1985. Implementasi terhadap dua hukum yang mengatur tentang kelautan ini kemudian ditindaklanjuti dengan memasukkan kedua aturan ini ke dalam Garis – garis Besar Haluan Negara (GBHN) pada REPELITA kelima tahun 1993-1998. Sayangnya, meski sudah dicantumkan dalam GBHN, pembangunan sektor maritim hanya sebagai sampingan dan bukan menjadi sektor utama pembangunan (Nono, 2015)

Berhentinya upaya pengelolaan sektor maritim pada era Soeharto adalah karena pemerintahan junta militer yang terpusat pada supremasi matra AD, kemudian diikuti dengan alur pembangunan nasional yang sentralistik terhadap sektor darat. Meskipun begitu, di akhir kepemimpinannya, Soeharto mencoba memperkenalkan sebuah doktrin yang disebut juga dengan Benua Maritim Indonesia, namun tidak diikuti dengan program yang nyata dijalankan untuk melaksanakan kebijakan strategis di sektor maritim. Hasyim Djalal, seorang tokoh penting di bidang maritim melontarkan kritiknya pada pemerintah yang tidak segera membentuk Departemen Pengembangan Samudera. Dibandingkan dengan India yang merupakan negara kontinental, telah lebih dulu membentuk institusi tersebut dengan tujuan untuk mempermudah tangan pemerintah dalam mengelola kekayaan Lautan Hindia (Djalal, 1996).

3.2.3 Era Reformasi (1998 – 2014)

Paradigma nasional yang mendukung visi kemaritiman selanjutnya adalah “Deklarasi Bunaken” yang dicetuskan tanggal 26 September 1998, pada masa pemerintahan Presiden B.J. Habibie. Deklarasi ini pada dasarnya secara tegas menyatakan dua hal pokok, yaitu kesadaran bangsa Indonesia akan geografik wilayahnya dan kemauan yang besar dari Bangsa Indonesia untuk membangun kelautan.

Kesadaran geografik adalah kesadaran bangsa Indonesia untuk memahami dan menyadari akan kondisi obyektif wadah kepulauan Indonesia yang dua pertiga bagian wilayahnya merupakan lautan. Kesadaran bangsa akan geografik wilayahnya menjadi sangat penting bagi keberhasilan bangsa dalam melaksanakan pembangunan kelautan yang mempunyai arti strategis dalam mengembalikan kondisi ekonomi nasional yang sedang menyelesaikan berbagai krisis.

Deklarasi Bunaken dapat juga dikatakan sebagai kunci pembuka babak baru pembangunan nasional yang berorientasi ke laut karena mengandung komitmen yakni; *Pertama*, visi pembangunan dan persatuan nasional Indonesia harus juga berorientasi ke laut. *Kedua*, semua jajaran pemerintahan dan masyarakat hendaknya juga memberikan perhatian untuk pengembangan, pemanfaatan, dan pemeliharaan potensi kelautan Indonesia.

Kemudian, pada masa pemerintahan Abdurrahman Wahid, tumbuh kesadaran bahwa potensi dan kekayaan yang ada di laut merupakan sumber ekonomi utama Negara. Laut adalah kehidupan masa depan bangsa. Atas pemikiran tersebut, maka presiden Abdurrahman Wahid membentuk kementerian baru yakni Departemen Eksplorasi Laut dengan Keputusan Presiden No. 355/M tahun 1999 pada 26 Oktober 1999. Sepanjang perjalanan, nama kementerian tersebut berubah – ubah dan akhirnya saat ini menjadi Kementerian Kelautan dan Perikanan berdasarkan Perpres No. 47 tahun 2009. Pada masa pemerintahan Presiden Abdurrahman Wahid juga dibentuk Dewan Maritim Indonesia (DMI) yang bertugas untuk mengkoordinasikan dan mensinergikan program pembangunan kelautan di Indonesia. Demi menggemakan semangat pembangunan nasional yang berdasarkan kelautan, Presiden KH Abdurrahman Wahid mencanangkan 13 Desember sebagai Hari Nusantara dan memperingatinya untuk pertama kali di Istana Negara, Jakarta tahun 1999.

Visi pembangunan kelautan Gus Dur kemudian diteruskan oleh Presiden Megawati Soekarnoputri, dengan menetapkan tanggal 13 Desember sebagai Hari Nusantara berdasarkan Keppres No. 126 Tahun 2001 tentang Hari Nusantara, dan menjadikan tanggal tersebut sebagai hari resmiperayaan nasional. Selanjutnya, pada tahun 2001, tepatnya tanggal 27 Desember 2001 bertempat di Pelabuhan Rakyat Sunda Kelapa Jakarta, Presiden Megawati Sukarnoputri telah

mencanangkan “Seruan Sunda Kelapa”. Presiden Megawati menyatakan penerapan asas *cabotage*¹⁷ sebagai suatu keharusan. Penerapan asas *cabotage* adalah kebijakan fundamental bagi pembangunan industri maritim nasional. Dengan pencetusan kebijakan penerapan asas *cabotage* dengan Seruan Sunda Kelapa tersebut, Pemerintah kemudian segera memulai penyusunan aturan pelaksanaannya. Aturan pelaksanaannya berupa Inpres tentang Pengembangan Industri Pelayaran Nasional yang akhirnya ditandatangani oleh oleh Presiden berikutnya yaitu Presiden Susilo Bambang Yudhoyono berupa Inpres No. 5 tahun 2006 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, namun penerapan Inpres ini berjalan sangat lamban, terutama karena kurangnya dukungan Kementerian Keuangan dalam hal kebijakan keuangan dan perpajakan untuk pengadaan, pengoperasian dan pemeliharaan kapal (Bernard & Sondakh, 2015).

Ternyata, Inpres yang mengatur tentang Industri Pelayaran Nasional terus diupayakan. 2 tahun berselang setelah penerapan Inpres, pemerintah membuat UU No.17 Tahun 2008 tentang pelayaran. Penerapan asas *cabotage* pada era SBY bertujuan untuk melindungi kedaulatan negara serta memberikan kesempatan usaha bagi perusahaan angkatan laut nasional dalam memperoleh pangsa pasar. Kebijakan ini berhasil menambah sejumlah armada kapal berbendera Indonesia, antara lain 5.500 kapal dengan kapasitas angkut tiga kali lipat dari sebelumnya, di tahun 2014 jumlah ini meningkat menjadi 14 ribu unit kapal berbendera Indonesia.

Presiden SBY mengeluarkan Keppres No. 21 Tahun 2007, yang mengatur tentang pergantian nama lembaga Dewan Maritim Indonesia (DMI) menjadi Dewan Kelautan Indonesia (DEKIN), pergantian nama ini dianggap memberikan pengertian yang lebih luas, sehingga diharapkan memiliki cakupan yang lebih luas pula dalam menangani kelautan Indonesia. Selain itu, pada masa pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono melalui keputusan presiden nomor 23 tahun 2007, mengadakan Konferensi Kelautan Dunia sebagai bentuk eksistensi kelautan

¹⁷**Asas Cabotage** adalah hak eksklusif suatu negara untuk menerapkan peraturan perundang-undangannya sendiri dalam bidang darat, air, dan udara pada lingkup wilayah yang menjadi kekuasaan negara tersebut. **Asas** ini telah diatur oleh Indonesia melalui Inpres no. 5/2005 dan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran. Berarti prinsip pemberian hak untuk beroperasi secara komersial di dalam suatu negara hanya kepada perusahaan angkutan dari negara itu sendiri secara eksklusif.

Indonesia. Bertujuan untuk menunjukkan potensi kelautan yang Indonesia punya di hadapan dunia, disamping tujuan tersebut konferensi ini membahas tentang pengembangan sumber daya kelautan, dan mengkampanyekan kelautan di seluruh dunia (Satriya, 2009).

Upaya pemerintahan SBY dalam membangun kemaritiman Indonesia pada masa – masa terakhir ia menjabat adalah menyusun RPJP (Rencana Pembangunan Jangka Panjang) 2005 – 2025 melalui UU no. 17 Tahun 2007 dengan rencana pembangunan kelautan. Isi dalam RPJP tersebut membahas tentang tujuan untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara kepulauan yang mandiri, kuat, dan maju dengan basis kepentingan nasional. Implementasi atas upaya ini masih dalam proses, dalam arti belum dilaksanakan secara penuh karena sebelum banyak program terlaksana, masa kepemimpinan Presiden SBY telah digantikan oleh Presiden baru.

Penelusuran sejarah diatas menunjukkan bahwa, aspek maritim sedikit banyak mendapat perhatian dari para pemimpin Indonesia terdahulu. Hal itu karena mau tidak mau mereka harus mengakui bahwa laut adalah ruang terbesar dalam wilayah kedaulatan Indonesia. Namun, dalam implementasinya budaya bahari bangsa Indonesia masih memprihatinkan. Budaya bahari bangsa Indonesia perlu diperkuat, hal ini dipengaruhi fakta bahwa, bukan hanya di kalangan masyarakat Indonesia, tetapi juga pada tataran pembuat kebijakan belum mampu mengoptimalkan potensi kelautan dan pembangunan sektor maritim secara penuh sebagai sumber kesejahteraan bangsa.

Pemanfaatan potensi kelautan dan pengembangan sektor maritim secara optimal masih belum berada dalam konsepsi “Wawasan Nusantara” yang telah dibentuk oleh para *founding fathers* sejak Indonesia merdeka. Dalam konteks pertahanan dan keamanan pada konsep Wawasan Nusantara, terdapat aspek – aspek alamiah yang menjadi dasar dari pada pembangunan, yakni Geografi, sumber daya alam, dan suku bangsa. Ketiga aspek alamiah tersebut juga dikenal dengan Trigatra.

Seperti penjabaran sejarah kebijakan para pemimpin terdahulu, belum ada kebijakan yang secara khusus mengatur tentang pembangunan maritim dan pengelolaan sumber daya alam. Hal tersebut dapat dilihat dari banyaknya

pelanggaran kedaulatan maritim, kasus – kasus *illegal fishing*, serta konflik perbatasan. Meskipun sejarah telah menjelaskan bahwa dalam masa – masa pemerintahan Indonesia, kebijakan yang berorientasikan maritim telah dibuat, namun dalam implementasinya, sektor maritim Indonesia selama ini belum menjadi fokus utama.

Berbicara soal kurangnya perhatian terhadap sektor maritim, Robert Cribb dan Michele Ford dalam bukunya yang berjudul “*Indonesia as an Archipelago*” menyatakan bahwa mengelola laut dan mengelola kepulauan merupakan dua hal yang berbeda. Pulau Jawa yang merupakan pusat dari garis haluan nasional memang harus dirubah, walaupun wilayah ini terhubung dengan lainnya, namun muncul perspektif bahwa pulau Jawa tidak dapat memberikan keleluasaan pada wilayah – wilayah lainnya di Indonesia. Hal ini kemungkinan besar dikarenakan kekuasaan, politik, dan pengembangan negara yang membutuhkan konsentrasi pada awal – awal kemerdekaan (Cribb and Ford, 2008).

Dominansi politik dan pembentukan pemerintahan di daerah tidak diimbangi dengan pengetahuan riset yang mumpuni sebagai dasar pengambilan kebijakan. Hal ini terlihat dari tumbuhnya ekonomi di sektor darat, bukan seperti yang dilakukan oleh bangsa Eropa antara lain pembangunan mercusuar, dan kota pesisir. Selain *Java-sentris* menjadi kiblat dalam kekuatan ekonomi, pengelolaan pulau lainnya tidak berlangsung secara paralel. Pengambilan kebijakan seharusnya menggunakan data yang saintifik, presisi dan akurat. Kebutuhan data kelautan belum menjadi prioritas negara, padahal data ini sangat penting dalam pertahanan keamanan, eksplorasi laut untuk meningkatkan ekonomi, dan nasionalisme.

Wilayah kedaulatan laut Indonesia yang mencapai 70 persen dari keseluruhan wilayah kedaulatan Indonesia menyebabkan aktivitas ekonomi berbasis pesisir dan laut menjadi sangat penting bagi masa depan Indonesia. Pembangunan ekonomi dalam bidang kelautan belum menjadi *mainstream* pembangunan ekonomi Indonesia, padahal sektor kelautan memiliki kontribusi sebesar 22,42 persen terhadap PDB nasional pada tahun 2005. Namun, kurangnya komitmen pembangunan kelautan nasional mengakibatkan potensi kelautan masih belum dikembangkan secara optimal (Kementrian Kelautan dan Perikanan, 2012).

Minimnya keberpihakan kepada sektor maritim salah satunya menyebabkan tidak optimalnya penataan di Selat Malaka yang sejatinya merupakan sumber devisa. Serta makin maraknya praktik *illegal fishing*, *illegal drug trafficking*, dan kejahatan transnasional lainnya. Padahal, posisi strategis Indonesia banyak memberikan manfaat, setidaknya dalam tiga aspek yaitu; Alur Laut Kepulauan bagi pelayaran internasional (*innocent passage*, *transit passage*, dan *archipelagic sea lane passage*) berdasarkan ketentuan IMO (*International Maritime Organization*); luas laut territorial yang dilaksanakan sejak Deklarasi Djoeanda 1957 sampai UNCLOS 1982 yang mempunyai sumber daya kelautan demikian melimpah; dan sumber devisa yang luar biasa jika dikelola dengan baik¹⁸.

Kekayaan laut Indonesia menyimpan potensi kekayaan alam yang dapat dieksplotasi senilai 156 miliar dollar AS pertahun atau sekitar 1.456 triliun rupiah. Sangat disayangkan potensi tersebut kurang dioptimalkan karena orientasi pembangunan pemerintah masih kepada sektor darat. Hal tersebut menyebabkan kontribusi sektor kelautan terhadap PDB nasional tergolong masih rendah. Dari sekian besar potensi laut yang bisa dioptimalkan, sektor kelautan hanya menyumbang 20,06 persen terhadap PDB pada 1998 dan sampai saat ini masih dibawah 30 persen. Apabila dibandingkan dengan sumbangan sektor kelautan negara lain terhadap PDB negaranya seperti, Jepang, Korea Selatan, dan China yang mencapai 48,5 persen, Vietnam yang mencapai 57,63 persen, bahkan di sejumlah negara Eropa kontribusi sektor kelautan mencapai 60 persen, kontribusi sektor kelautan Indonesia terhadap PDB masih sangat kecil¹⁹.

¹⁸Atmadja, M., 1996, *Eksistensi Indonesia sebagai Negara Kepulauan*, disampaikan pada peringatan Sarasehan Syukuran Makassar Serui (SSMS96) di Ujung Pandang, 30 Juli 1996, dalam rangka mengenang 50 tahun pembuangan ketujuh tokoh pergerakan kebangsaan Makassar ke Serui, Yapen, Irian Jaya

¹⁹Data ini dijabarkan oleh FMEI (Forum Mahasiswa Ekonomi Indonesia) , dan laporan ini dibuat oleh Kajian Strategis BEM FEB Uniersitas Diponegoro.

BAB 5. KESIMPULAN

Skripsi ini meneliti alasan dibalik keputusan Presiden Jokowi dengan menjadikan Poros Maritim Dunia sebagai agenda utama kebijakan luar negeri Indonesia Periode 2014 – 2019. Berdasarkan temuan dari hasil penelitian yang penulis lakukan, kesimpulan yang dapat diambil adalah, pengetahuan Presiden Jokowi terhadap doktrin maritim yang pernah digagas oleh Presiden Soekarno mempengaruhi psikologis Presiden Jokowi dalam menginisiasi Ide Poros Maritim Dunia. Presiden Jokowi dalam membaca situasi yang sedang terjadi di kawasan Asia-Pasifik, memiliki persepsi bahwa wilayah kelautan Indonesia merupakan area vital yang mempengaruhi segala aspek yang meliputi politik dan ekonomi internasional, terlebih di kawasan Asia-Pasifik.

Presiden Jokowi menyadari bahwa Indonesia memiliki wilayah laut yang dilalui oleh sebagian besar lalu lintas laut dunia, yang kemudian diikuti oleh momen dimana kawasan Asia-Pasifik dengan Indonesia sebagai pusatnya sedang dinaungi oleh kepentingan dua negara besar yakni Amerika Serikat dan China. Melihat situasi yang ada, Jokowi memprediksikan bahwa Indonesia akan memperoleh peran yang lebih besar dalam rezim perpolitikan Internasional dengan memanfaatkan potensi – potensi yang Indonesia punya secara optimal. Berdasarkan hal tersebut, Jokowi menginisiasi kebijakan Poros Maritim dunia segera setelah dirinya dilantik sebagai Presiden RI ke – 7 pada 2014, untuk dijadikan sebagai kerangka kebijakan luar negeri Indonesia 2014 – 2019.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Booth, A. (ed.). 1992. *The Oil Boom and After: Indonesian Economic Policy and Performance in the Suharto Era*. Singapore: Oxford University Press.
- Budiardjo, Miriam. 2008. *Dasar-Dasar Ilmu Politik*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Cribb, R, M. Ford. 2009. *Indonesia as an Archipelago: Managing Island, Managing the Seas*. Singapura: ISEAS – Yusof Ishak Institute
- Cocker, B.F. 2007. *Christianity and Greek Philosophy: Or, The Relation Between Spontaneous and Reflective Thought in Greece and the Positive Teaching of Christ and His Apostles*. New York: Edwin Mellen Press.
- Dicky, R. 2014. *Geopolitik dan Geostrategi: Keamanan dan Kedaulatan Laut* . Jakarta: Gramedia
- Djalal, Dino Patti, 1996. *The Geopolitics of Indonesia's Maritime Territorial Policy*. Jakarta: CSIS.
- Hara, Abubakar Eby. 2011. *Pengantar Analisis Politik Luar Negeri: Dari Realisme sampai Konstruktivisme*. Bandung: Penerbit Nuansa.
- Hiscock, Geoff. 2012. *Earth Wars : The Battle for Global Resources*. Singapura: John Wiley & Sons Singapore Pte. Ltd.
- Kurnia, Aan. 2017. *Between Threats & Opportunities (Di antara Ancaman dan Peluang)*. Jakarta : Tim PetroEnergy.
- Limbong, Benhard. 2015. *Poros Maritim*. Jakarta : Pustaka Margaretha
- Malaka, Tan, 2007. *Menuju Republik Indonesia (terj.) Naar de Republiek Indonesia*. Jakarta: Yayasan Massa.
- Mas'oed, Mochtar. 1990. *Ilmu Hubungan Internasional : Disiplin dan Metodologi*. Jakarta: LP3ES.
- Munadjat Danusaputro, 1984. *Wawasan Nusantara (dalam Ilmu, Politik dan Hukum)*. Bandung: Alumni.
- Nurdin, Yuniman T. 2017. *Wajah Maritim Indonesia : Memasuki Poros Maritim Dunia*. Jakarta: PT. Petro Jasrizq Sinergi
- Olsen, E. 1991. *The Evolution of U.S. Maritime Power in the Pacific*. California: Naval Postgraduate School

- Paongan. Y, R. M. Zulkipli, dan K. Agustina. 2012. 9 Persepektf Menuju Masa Depan Maritim Indonesia. Jakarta: *Yayasan Institut Maritim Indonesia*, Cet. 1
- Reid, Anthony. 2013. *Sumatera Tempo Doeloe dari Marco Polo sampai Tan Malaka*. Depok: Komunitas Bambu
- Rosenau, James N. 1969. *International Politics and Foreign Policy: A Reader in Research and Theory*. New York: The Free Press.
- Stoner, J. A. F. and Charles Wankel. 1986. *Management*. 3 d. London: Prentice Hall International Inc. London.
- Supriyatno, Makmur. 2014. *Tentang Ilmu Pertahanan*. Jakarta : Yayasan Pustaka Obor Indoneisa.
- Suradinata, Ermaya. 2005. *Hukum Dasar Geopolitik dan Geostrategi dalam Kerangka Keutuhan NKRI*. Jakarta: Suara Bebas.
- Susilo, I. Basis (ed.). 2015. *Kemaritiman Indonesia: Problem Dasar Strategi Maritim Indonesia*. Surabaya: CSGS.
- Thompson, Neal, & Sinaceur. 2004. *The Evolution of Cognition and Biases in Negotiation Research: An Examination of Cognition, Social Perception, Motivation, and Emotion*. California: *Stanford University Press*.
- Usman, Husaini, dan Purnomo Setiady Akbar. 2009. *Metodologi Penelitian Sosial*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Wulan, Alexandra Retno. 2014. *Transformasi Militer Untuk Indonesia 2014 – 2019 : Agenda Sosial, Politik, dan Keamanan*. Jakarta: CSIS

Jurnal

- Gabriela-Ciot, M. 2012. *Negotiation and Foreign Policy Decision Making*. *Cambridge Scholars Publishing*. Ch. 4
- Keliat, Makmur. 2009. *Keamanan Maritim dan Implikasinya bagi Indonesia*. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, Vol. 13, No. 1.
- Nainggolan, P. P. 2015. *Poros Maritim Dunia Dan Implikasi Internasionalnya*. Jakarta: *Dpr Jurnal Politica* Vol. 6 No.2
- Nuechterlein, Donald E. 1976. *National Interests and Foreign Policy: A Conceptual Framework for Analysis and Decision-Making*. *British Journal of International Studies* Vol. 2, No. 3. *Cambridge University Press*.

Nurkholis, Nuryadin, D., Syaifudin, N., Handika, R., Setyobudi, R. H. and Udjiyanto, D. W. 2016. *The Economic of Marine Sector in Indonesia*. Vol. 7. *Aquatic Procedia*

Planifolia, V. 2012. 'Rebalancing Strategic Amerika Serikat di Kawasan Asia-Pasifik'. *UMY Journal* Vol.6 No.1

Quirk, B. S. and Bradford, J. 2015. *Maritime Fulcrum: A New U . S . Opportunity to Engage Indonesia* Honolulu. Hawaii : *Pacific Forum CSIS*, Vol. 15 No. 9.

Paper

Bernard, P. and Sondakh, K. 2015. *Sejarah Maritim Indonesia: Meretas sejarah, Menegakkan martabat bangsa*. *Institute for Maritime Studies*

Dutu, R . 2015. *Making the Most of Natural Resources in Indonesia*. *OECD Economics Department Working Papers*, (1236).

Freeman, Donald B. 2003. *The Straits of Malacca Gateway or Gauntlet?* *Montreal: McGill-Queen's University Press*.

Speed, E. 1995. *Chinese Naval Power and East Asian Security*. *Institute of International Relations The University of British Columbia Working Paper*, 11

Sprout & Sprout. 1957. *Environmental Factors in the Study of International Politics*. *Princeton University Papers*

Sulaiman, Yohanes. 2017. *Global Maritime Nexus, Toward a Grand Strategy of Indonesia*. *RSIS Commentaries*, 051-17

Laporan

Dahuri, Rokhmin. 2014. *Road Map Pembangunan Kelautan Untuk Mengembangkan Daya Saing dan Pertumbuhan Ekonomi Berkualitas Menuju Indonesia yang Maju, Adil-Makmur, dan Berdaulat*. *Simposium Nasional Jalan Kemandirian Bangsa, Seknas Jaringan Komunitas dan Warga Indonesia* : Jakarta

Departemen Pengembangan UMKM Bank Indonesia. 2016. *Kajian Potensi Keuangan Unbanked People Pada Sektor Perikanan*.

Dijk, C. van, Mheen, P. van de and Bloem, M. (2015) *Indonesia Maritime Hotspot*.

Kementerian Kelautan dan Perikanan . 2012. *Kebijakan Ekonomi Kelautan dengan Model Ekonomi Biru*. Jakarta.

Nono, Sampono. 2015. Geostrategi Pengembangan Wilayah Nusantara Menuju Poros Maritim Dunia. *Forum Group Discussion (FGD)*.

Prandeka, M. Zarkos. 2014. The Greek Maritime Transport Industry and its Influence on the Greek Economy and Markets. Eurobank Report

Media Online

“ANALISIS POLITIK LUAR NEGERI INDONESIA DARI PERSPEKTIF KEPEMIMPINAN NASIONAL”. 2017. <https://kinanti0205.wordpress.com/2012/10/13/analisis-politik-luar-negeri-indonesia-dari-perspektif-kepemimpinan-nasional/>. [Diakses pada 17 April 2017]

“China: Posisi RI Sangat Penting di Jalur Sutra Maritim Abad ke-21.” 2015. <http://global.liputan6.com/read/2383078/china-posisi-ri-sangat-penting-di-jalur-sutra-maritim-abad-ke-21> [Diakses pada 5 Juli 2017]

“Deklarasi Djuanda dan Implikasinya terhadap Kewilayahan Indonesia”. 2009. www.kemenpar.go.id/userfiles/file/4547_1355-djuanda.pdf [Diakses pada 8 Mei 2018]

“Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia” 2015. <http://presidenri.go.id/berita-aktual/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html> [Diakses pada 23 Juni 2017]

“Ini Putusan Lengkap Mahkamah Arbitrase Soal Laut China Selatan.” 2017. <https://news.detik.com/internasional/3251971/ini-putusan-lengkap-mahkamah-arbitrase-soal-laut-china-selatan>. [Diakses pada 2 Mei 2017]

“Sejarah Perkembangan Hukum Laut Indonesia”. 2016. <http://handarsubhandi.blogspot.co.id/2016/11/sejarah-perkembangan-hukum-laut.html> [Diakses pada 8 Mei 2018]

“Takdir Geopolitik Indonesia di Tengah Pertarungan Global AS-Cina di Asia Pasifik”. 2015. <http://theglobal-review.com/takdir-geopolitik-indonesia-di-tengah-pertarungan-global-as-cina-di-asia-pasifik/> [Diakses pada 4 Juni 2018]

2013. Exercise not Disrupting Commercial Flights. <https://www.thejakartapost.com/news/2013/10/31/exercise-not-disrupting-commercial-flights.html> . [Diakses pada 2 Januari 2019]

2014. China and Indonesia’s Maritime Agendas Closely Aligned. <https://jakartaglobe.id/news/china-and-indonesias-maritime-agendas-closely-aligned/> . [Diakses pada 2 Januari 2019]

2014. Indonesia Declares War on Illegal Foreign Fishing Boats. <https://jakartaglobe.id/news/indonesia-declares-war-illegal-foreign-fishing-boats/> . [Diakses pada 2 Januari 2019]
2014. Penenggelaman Kapal Asing Pencuri Ikan Dilindungi UU. <http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt5474491641fa5/penenggelaman-kapal-asing-pencuri-ikan-dilindungi-uu>. [Diakses pada 2 Desember 2018]
2016. “Kapal modern pencuri ikan, Viking, ditenggelamkan”, Berita Indonesia. http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/03/160314_indonesia_viking_sudah_ditenggelamkan [Diakses pada 17 Desember 2018]
2017. Jokowi : Sulit Wujudkan Kerja Sama Jalur Sutra Tanpa Asia Tenggara. <https://kumparan.com/@kumparannews/jokowi-sulit-wujudkan-kerja-sama-jalur-sutra-tanpa-asia-tenggara>. [Diakses pada 2 November 2018]
2018. Pemberdayaan Ekonomi Kelautan Indonesia 4.0. <http://www.fmeindonesia.org/pemberdayaan-ekonomi-kelautan-indonesia-4-0/>. [Diakses pada 2 November 2018]
- Adit. 2017. Sang Nakhoda Agung Negara Maritim itu Bernama Soekarno. <http://maritimnews.com/sang-nakhoda-agung-negara-maritim-itu-bernama-soekarno/> . [Diakses pada 30 Desember 2018]
- Asmara, Tia. 2016. Jokowi Serukan Stabilitas ASEAN. <https://www.benarnews.org/indonesian/berita/jokowi-asean-09072016132816.html>. [Diakses pada 2 November 2018]
- Barlian, Tria Dara. 2011. Upaya Mengatasi Konflik Perbatasan di Wilayah Indonesia. <https://triadarabarlian.wordpress.com/2011/06/11/upaya-mengatasi-konflik-perbatasan-di-wilayah-indonesia/> .[Diakses pada 3 Januari 2019]
- Jiao, Wu.Yunbi, Zhang.2013. Xi in Call for Building of New “Maritime Silk Road”. http://usa.chinadaily.com.cn/china/2013-10/04/content_17008940.htm . [Diakses pada 11 Desember 2018]
- Laksmna, Evan A., 2014. “Indonesia’s New President Can Deepen Cooperation with Europe and the United States”, German Marshall Fund Blog. <http://www.gmfus.org/blog/2014/08/15/indonesia%E2%80%99s-new-president-can-deepen-cooperation-europe-andunited-states>. Diakses pada 17 Desember 2018
- Medcalf, Rory. 2013. *The Indo-Pacific* : What’s in the Name ? . <https://www.the-american-interest.com/2013/10/10/the-indo-pacific-whats-in-a-name/> [Diakses pada 11 Desember 2018]

- Membaca Poros Maritim Dunia dan Posisi Silang dari Perspektif Geopolitik. <http://theglobal-review.com/membaca-poros-maritim-dunia-dan-posisi-silang-dari-perspektif-geopolitik/>. [Diakses pada 16 September 2017]
- Mulyana, Yayan GH. 2018. *Bagaimana Kepemimpinan Setiap Presiden Indonesia Membentuk Kebijakan Luar Negeri*. www.thediplomat.com . [Diakses pada 4 Januari 2019]
- Nikolau, J. 2014. Op-Ed : Greece Remains at Top of Shipping Economy. Maritime Executive. <http://www.maritimeexecutive.com/article/OpEd-Greece-Remains-at-Top-of-Shipping-Economy-2014-02-19>. [Diakses pada 27 November 2018]
- Nur, Syarif. 2017. Berdaulat Lewat Deklarasi Djuanda. <http://www.national-oceanographic.com/article/berdaulat-lewat-deklarasi-djuanda>. [Diakses pada 8 Mei 2018.]
- Prabowo, Dani. 2014. Maksimalkan Sisi maritim, Indonesia Bisa Lebih Maju dari Sriwijaya dan Majapahit. https://nasional.kompas.com/read/2014/10/09/22145401/Maksimalkan.Sisi.Maritim.Indonesia.Bisa.Lebih.Maju.dari.Majapahit.dan.Sriwijaya?utm_campaign=related&utm_medium=bp-kompas&utm_source=news&. [Diakses pada 3 Desember 2018]
- Purba, N.P . 2017. Menelaah “Missing Link” Pengelolaan Lautan Indonesia. <http://maritimnews.com/menelaah-missing-link-pengelolaan-lautan-indonesia/> [Diakses pada 15 Agustus 2018]
- Rendi A, Witular. 2014. Jokowi Launches Maritime Doctrine to the World. <http://www.thejakartapost.com/news/2014/11/13/jokowi-launches-maritime-doctrine-world.html> [Diakses pada 30 Agustus 2018]
- Ririhena, Yohanna. 2014. China calls for “New Maritime Silk Road” Partnership with RI. <https://www.thejakartapost.com/news/2014/11/03/china-calls-new-maritime-silk-road-partnership-with-ri.html> . [Diakses pada 2 Januari 2019]
- Satriya, Budi. 2009. Posisi Strategis Indonesia dalam World Ocean Conference. <https://news.detik.com/opini-anda/1127403/posisi-strategis-indonesia-dalam-world-ocean-conference-> . [Diakses pada 31 Desember 2018]
- Setia, Maradong David S.E. 2017. *Potensi Besar Perikanan Tangkap Indonesia*. <http://setkab.go.id/potensi-besar-perikanan-tangkap-indonesia/> [Diakses pada 3 Januari 2019]
- Sihombing, Anton. “IORA dan Kabar Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.” 2017. <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2017/03/23/211319426/iora.dan.k>

abar.indonesia.sebagai.poros.maritim.dunia?page=all [Diakses pada 23 Juni 2017]

Siregar, Hotman. 2014. *Posisi Indonesia Dinilai Strategis di Dunia Internasional*.

<http://www.beritasatu.com/politik/224305-posisi-indonesia-dinilai-strategis-di-dunia-internasional.html>. [Diakses pada 2 November 2018]

Storey, Ian. 2006. China's "Malacca Dilemma". China Brief Volume : 6, Issues : 8. <https://jamestown.org/program/chinas-malacca-dilemma/> [Diakses pada 2 Juli 2018]

Sukmana, Yoga. 2016. Lalu Lintas Pelayaran di Selat Sunda Sudah Seharusnya Ditata Ulang.

<https://ekonomi.kompas.com/read/2016/08/03/193000926/Lalu.Lintas.Pelayaran.di.Selat.Sunda.Sudah.Seharusnya.Ditata.Ulang>. [Diakses pada 10 September 2019]

Sukma, Rizal. 2014. Gagasan Poros Maritim (Online). *Centre of Strategic and International Studies*.

<https://money.kompas.com/read/2014/08/21/080000726/Gagasan.Poros.Maritim> [diakses pada 3 Januari 2019]

Suryowati, Estu. 2016. Insentif Eksplorasi Laut Dalam, ESDM Kaji Turunkan Bagian Negara.

<https://ekonomi.kompas.com/read/2016/09/09/161029026/insentif.eksplorasi.laut.dalam.esdm.kaji.turunkan.bagian.negara> [Diakses pada 3 Januari 2019]

Tanurahardja, Clarissa. 2015. Jokowi's Maritime Policy : Indonesia. A Global Axis.

<https://www.aiya.org.au/2015/03/jokowis-maritime-policy-indonesia-a-global-axis/> [diakses pada 2 November 2018]

The Global Review. 2014. "Analisis - Hakekat Geopolitik, Geostrategi Dan Geoekonomi (2)."

http://www.theglobal-review.com/content_detail.php?lang=id&id=16736&type=4#.WNu63SB97Dd. [Diakses pada 2 November 2018]

The Global Review. 2014. "Analisis - Membaca Poros Maritim Dunia Dan Posisi Silang Dari Perspektif Geopolitik."

http://theglobal-review.com/content_detail.php?lang=id&id=16720&type=4#.WNvNUyCGPDd. [Diakses pada 2 November 2018]

The Global Review. 2016. “Isu Hangat - Dalam Konflik Laut Cina Selatan, Indonesia Mampu Memainkan Peran Sebagai The Honest Broker (Penengah Yang Jujur).” http://www.theglobal-review.com/content_detail.php?lang=id&id=19744&type=99#.WNvDjyB97Dd. [Diakses pada 2 November 2018]

Witular, Rendi. A. 2014. Presenting Maritime Doctrine. <http://www.thejakartapost.com/news/2014/11/14/presenting-maritime-doctrine.html>. [Diakses pada 2 November 2018]

