

Keputusan Presiden Jokowi Menjadikan Poros Maritim Dunia Sebagai Agenda Utama Kebijakan Luar Negeri Indonesia Periode 2014 - 2019

Adhytia Pahlawan

Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Jember,
Jember 68121, Indonesia

e-mail: adhytiapahlawan2@gmail.com

Abstract

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia. Wilayah kedaulatannya terdiri dari 70 persen wilayah perairan. Terletak di posisi geografis yang strategis menjadikan wilayah perairan Indonesia dilalui oleh jalur pelayaran internasional. Tidak dikelolanya sektor kelautan oleh Pemerintah Indonesia dari masa ke masa menyebabkan keteringgalan pada sektor maritim. Situasi ini menjadikan Indonesia rentan terhadap sengketa perbatasan dan ancaman keamanan yang menyebabkan instabilitas dalam negeri dan kawasan. Di sisi lain, fenomena berpindahnya geopolitik Amerika Serikat ke kawasan Asia Pasifik, dan dominasi kekuatan China di kawasan menyebabkan timbulnya potensi konflik yang menambah ancaman instabilitas kawasan, terlebih Indonesia berada di tengah – tengah kepentingan tersebut. Setelah sekian lama sektor maritim Indonesia kurang diperhatikan, Presiden Jokowi terpilih sebagai Presiden RI ke-7 dengan membawa visi Poros Maritim Dunia. Hadirnya visi maritim yang dibawa oleh Presiden Jokowi pada pemerintahannya membawa harapan bagi Indonesia untuk memperoleh peran yang lebih besar dalam rezim internasional.

Keywords: *Poros Maritim Dunia, Kebijakan Luar Negeri Indonesia, Asia Pasifik*

1. Pendahuluan

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. 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. Kaplan^[1], 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 stagnansi^[2]. Sebagai upaya mengimbangi kemajuan yang dialami China, Amerika Serikat menyusun strategi *Pivot to Asia* 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 Sutera Maritim abad ke-21 pada tahun 2013 yang China klaim sebagai kebangkitan kembali jalur tradisionalnya di kawasan Asia Pasifik. Sementara Indonesia berada di tengah – tengah kepentingan dua negara Adidaya.

Pada masa – masa pemerintahan setelah Soekarno, perhatian terhadap aspek maritim hanya sebatas perumusan kebijakan yang berfokus terhadap kepentingan dalam negeri, sementara untuk cakupan 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 2014. 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 visi “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 yang harus dihadapi Jokowi agar Poros Maritim Dunia bisa terlaksana dengan baik dan mencapai tujuan utama. Kendala – kendala dan berbagai tantangan menimbulkan keraguan akan kemampuan Jokowi untuk mewujudkan Poros Maritim Dunia. Beberapa analisis 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.

2. Metodologi

Artikel ilmiah ini akan menggunakan Teori *environmentalism* Harold dan Margaret Sprout (1957) dan konsep idiosinkretik Margaret Hermann (M.G. Hermann 1980) untuk menganalisis faktor – faktor individual Presiden Jokowi yang mempengaruhi keputusannya untuk menginisiasi “Poros Maritim Dunia”.

Teori *Environmentalism* Harold dan Margaret Sprout (1957)

Menurut mereka, ada lima tipe 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*. Namun penulis menggarisbawahi dua tipe hubungan (*Cognitive Behavioralism* dan *Enviromental Probabilism*) yang relevan untuk menganalisa faktor – faktor individual Presiden Jokowi dalam menginisiasi “Poros Maritim Dunia”

1. *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). Tipe hubungan *cognitive behavioralism* menjelaskan bagaimana orientasi Presiden 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.

2. *Environmental Probabilism*

Menjelaskan tentang bagaimana suatu keputusan didasari oleh norma yang bersifat hipotetik (persepsi atau ramalan) berdasarkan hasil pengamatan seorang *decision maker* terhadap lingkungan. 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.”

Konsep idiosinkretik Margaret Hermann (M.G. Hermann 1980)

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*. Dari keempat dimensi tersebut penulis menggarisbawahi 3 dimensi yang relevan yang melengkapi penjelasan *environmentalism* Sprout dalam menganalisa keputusan Presiden Jokowi menginisiasi Poros maritim Dunia.

Dimensi *Cognitive, social perception, dan motivational*

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. Dimensi *motivational* 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 *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. Sementara dimensi *social perception* dan *Motivational* membantu menjelaskan tipe hubungan *enviromental probabilism* mengenai bagaimana suatu keputusan dibuat berdasarkan prediksi seorang *decision maker*

3. Hasil dan Diskusi

Pemerintahan Jokowi yang kembali berorientasi pada sektor maritim memberikan harapan baru bagi Indonesia, tentunya jika strategi itu berjalan dengan baik. Poros Maritim Dunia yang dibawa oleh Jokowi dalam masa pemerintahannya menimbulkan pro dan kontra. Jika tidak berjalan dengan baik maka Indonesia hanya akan menjadi perpanjangan tangan kepentingan dari kedua negara adidaya, namun di sisi lain langkah Jokowi untuk memanfaatkan situasi membuka kesempatan bagi Indonesia untuk bermanuver politik dalam skala global.

Potensi Peluang

Di masa depan ekonomi maritim semakin strategis seiring dengan pergeseran pusat ekonomi dunia dari bagian Atlantik ke Asia-Pasifik. Hal ini sudah terlihat bahwa aktifitas 70 persen perdagangan dunia berlangsung di kawasan Asia Pasifik. Secara detail, 75 persen produk dan komoditas yang diperdagangkan di kirim melalui laut Indonesia dengan nilai sekitar 1.300 triliun dollar AS per tahun (Dahuri, 2014). Letak geografis strategis dan kelimpahan sumber daya kelautan Indonesia memiliki potensi yang menguntungkan Indonesia, juga potensi dari dalam negeri yang belum dimanfaatkan secara optimal dari sudut pandang umum yang kemudian Jokowi pahami sebagai faktor pengambilan keputusan untuk menginisiasi agenda Poros Maritim Dunia.

1. Lokasi Geografis Indonesia

Posisi Indonesia berada di pusat kegiatan pelayaran, dan sebagian wilayahnya dilalui oleh rute pengiriman peti kemas tersibuk, yakni melalui Selat Malaka. Di sisi lain, meskipun berada di dalam lokasi yang menguntungkan, Tanjung Priok merupakan salah satu pelabuhan laut dalam Indonesia yang berada pada peringkat 26 diantara pelabuhan di seluruh dunia (tidak termasuk dalam peringkat teratas pelabuhan dunia). Menurut Kemenko Bidang Perekonomian (2011), Indonesia juga memiliki akses langsung kepada negara yang sedang berkembang ekonominya, seperti India dan China. Kemudian, Indonesia berfungsi sebagai jembatan antara dua benua (Asia dan Oceania) dan dua samudera (Pasifik dan Hindia). Dari perspektif maritim, lokasi yang strategis yang demikian dianggap menguntungkan dan memungkinkan untuk mengambil keuntungan dari segala kegiatan maritim.

Indonesia juga memiliki empat titik strategis yang dilalui 40 persen kapal – kapal perdagangan dunia senilai 1500 triliun dollar Amerika, yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar (Paongan, 2012), sehingga posisi strategis tersebut memberikan peluang Indonesia sebagai jalur ekonomi dunia. Di Selat Malaka misalnya, merupakan salah satu jalur pelayaran terpenting di dunia, sama pentingnya seperti Terusan Suez atau Terusan Panama. Selat Malaka membentuk jalur pelayaran terusan antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik serta menghubungkan tiga dari negara – negara dengan jumlah penduduk terbesar di dunia yakni; India, Indonesia, dan China. Lalu lintas yang melintasi Selat Sunda pun tak kalah sibuk. Saat ini lalu lintas di Selat Malaka dan Singapura sudah terpisah. Kapal – kapal yang masuk dan keluar dari selat tersebut sudah memiliki jalur masing – masing. Sedangkan di Selat Sunda sendiri, mengalami peningkatan lalu lintas pelayaran dari tahun ke tahun. Data terbaru menunjukkan, kepadatan lalu lintas pelayaran di selat tersebut sudah mencapai 70.000 pergerakan per tahun, atau setara dengan Selat Malaka (Sukmana, 2016).

Pemerintah Indonesia berencana untuk mengontrol sebagian sektor di alur pelayaran Selat Singapura dan Malaka yang saat ini dikuasai otoritas Singapura. Saat ini di perairan wilayah Barat terdapat tiga *chokepoints*, yang mana 40 persen perdagangan dunia melewati perairan tersebut. Bahkan berdasarkan data dari *Energy Information Administration* (EIA), lebih dari 50 persen minyak mentah Jepang, China, Korea Selatan yang disuplai dari Negara Timur Tengah dan Afrika, melewati jalur pengiriman terpendek yakni melalui Selat Malaka (Benhard, 2015). Hal tersebut merupakan salah satu fakta empiris yang menunjukkan bahwa letak strategis Indonesia berperan sebagai penopang ekonomi dunia. Di masa depan industri kelautan Indonesia akan semakin strategis, seiring dengan pergeseran pusat ekonomi dunia dari kawasan Atlantik ke kawasan Asia Pasifik. Hal ini menyebabkan peningkatan sekitar 70 persen di bidang perdagangan dunia di Asia Pasifik.

2. Sumber Daya Alam Indonesia

Memiliki kurang lebih 70 persen wilayah teritorial lautan, tidak mengherankan apabila Indonesia memiliki keanekaragaman alam laut yang potensial. Sejauh ini sektor produksi perikanan laut yang dijual di Tempat Pelelangan Ikan (TPI) di Indonesia Bagian Barat kontribusinya mendominasi dibandingkan skala nasional. Menurut data Badan Pusat Statistik, produksi perikanan laut yang dijual di TPI tahun 2015 angkanya mencapai 535.712 ton, sementara dari Indonesia Bagian Barat (dari Aceh, Sumatera Barat, Riau, Jambi, Sumatera Selatan, Bengkulu, Lampung, Bangka Belitung, Kepulauan Riau, Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, Yogyakarta, Jawa Timur, Banten dan Kalimantan Barat) mencapai 433.318,30 ton. Artinya sekitar 80,88% produksi perikanan laut yang dijual di TPI berasal dari Indonesia Bagian Barat

Peluang pengembangan usaha perikanan Indonesia memiliki prospek yang sangat besar. Potensi ekonomi sumber daya kelautan dan perikanan yang dapat dimanfaatkan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi diperkirakan mencapai 82 miliar dollar AS per tahun. Potensi lestari sumber daya ikan laut Indonesia sebesar 6,5 juta ton per tahun. Jumlah tersebut tersebar di perairan wilayah Indonesia dan perairan ZEEI yang terbagi dalam sembilan wilayah perairan utama Indonesia. Dari potensi sumber daya tersebut, perlu dijaga kesinambungan ekosistem perikanan. Itu sebabnya, jumlah tangkapan yang boleh (JTB) sebesar 5,12 juta ton per tahun.

Memiliki kurang lebih 70 persen wilayah teritorial lautan, tidak mengherankan apabila Indonesia memiliki keanekaragaman alam laut yang potensial. Sejauh ini sektor produksi perikanan laut yang dijual di Tempat Pelelangan Ikan (TPI) di Indonesia Bagian Barat kontribusinya mendominasi dibandingkan skala nasional. Menurut data Badan Pusat Statistik, produksi perikanan laut yang dijual di TPI tahun 2015 angkanya mencapai 535.712 ton, sementara dari Indonesia Bagian Barat (dari Aceh, Sumatera Barat, Riau, Jambi, Sumatera Selatan, Bengkulu, Lampung, Bangka Belitung, Kepulauan Riau, Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, Yogyakarta, Jawa Timur, Banten dan Kalimantan Barat) mencapai 433.318,30 ton. Artinya sekitar 80,88% produksi perikanan laut yang dijual di TPI berasal dari Indonesia Bagian Barat.

Peluang pengembangan usaha perikanan Indonesia memiliki prospek yang sangat besar. Potensi ekonomi sumber daya kelautan dan perikanan yang dapat dimanfaatkan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi diperkirakan mencapai 82 miliar dollar AS per tahun. Potensi lestari sumber daya ikan laut Indonesia sebesar 6,5 juta ton per tahun. Jumlah tersebut tersebar di perairan wilayah Indonesia dan perairan ZEEI yang terbagi dalam sembilan wilayah perairan utama Indonesia. Dari potensi sumber daya tersebut, perlu dijaga kesinambungan ekosistem perikanan. Itu sebabnya, jumlah tangkapan yang boleh (JTB) sebesar 5,12 juta ton per tahun. Menurut Bambang Prihantono, Direktur Transportasi Badan Perencanaan Nasional, dalam RPJMN 2015 – 2019 menyebutkan proyeksi nilai kelautan Indonesia mencapai 171 miliar dollar AS, atau setara dengan 2.046 triliun rupiah[4]. Melihat banyaknya jumlah potensi laut dan besarnya nilai ekonom tersebut, sektor kelautan dapat dijadikan penunjang perekonomian negara ini. Berdasarkan data terbaru dari Badan Pusat Statistik (BPS), sektor perikanan di Indonesia berkembang 8,37 persen pada basis *year-on-year* pada kuartal ketiga tahun 2015, jauh lebih tinggi dari pertumbuhan ekonomi negara ini secara keseluruhan yakni 4,73 persen pada kuartal yang sama. Ekspor produk perikanan Indonesia tercatat sebesar 244,6 juta dollar AS pada bulan Oktober 2015, sedangkan impor hanya mencapai 12,5 juta dollar AS, menyiratkan surplus perdagangan sebesar 232,04 juta dollar AS (Setia, 2017)

Isu Regional yang Dihadapi Indonesia

Posisi Indonesia yang dilalui oleh jalur lalu lintas internasional dan merupakan jalur transit perdagangan dunia khususnya di perairan wilayah barat, menjadi pertimbangan negara lain untuk menjaga hubungan baik dengan Indonesia. Meskipun membawa nilai positif di satu sisi, di sisi lain tidak menutup kemungkinan muncul ancaman yang dapat mengganggu kedaulatan, oleh karena itu Indonesia perlu berupaya semaksimal mungkin untuk mempertahankan eksistensinya, walau harus dibayar dengan harga mahal.

Poros Maritim Dunia yang digagas oleh Jokowi merupakan konsep menyeluruh untuk pengembangan politik dan ekonomi di Indonesia. Di tengah tantangan nasional dan regional, membangun kembali budaya kepulauan Indonesia dan mewujudkan ambisi untuk menjadi negara maritim yang kuat membutuhkan investasi jangka panjang. Pada saat yang sama

ketika pemerintahan Jokowi mengatasi kendala budaya untuk membentuk kembali keamanan nasional yang kokoh, Indonesia semakin menghadapi berbagai tantangan strategis dan masalah keamanan transnasional. Meskipun berada dalam lingkungan yang relatif stabil, setidaknya terdapat tiga masalah dengan dampak yang signifikan terhadap keamanan dan stabilitas domain maritim Indonesia.

1. Kerentanan Batas Wilayah Laut Indonesia

Wilayah perairan Indonesia khususnya perairan Indonesia Wilayah Barat memiliki tingkat ancaman yang cukup tinggi. Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki perairan yang berbatasan langsung dengan 10 negara. Terdapat lima negara yang berbatasan dengan perairan wilayah Indonesia Bagian Barat. Kelima perbatasan itu antara lain yakni perbatasan Indonesia dengan India, Thailand, Vietnam, Singapura, dan Malaysia. Kelimanya masih belum menemui kesepakatan atas bakat maritimnya. Dengan kondisi demikian, Indonesia mempunyai potensi isu masalah perbatasan. Isu perbatasan menjadi hal penting yang patut mendapat perhatian, sebab bila batas negara belum jelas, dapat menimbulkan konflik perbatasan. Konflik ini dapat memicu meningkatnya ketegangan dua negara atau lebih yang berbatasan langsung dari masing – masing negara. Bila hal ini terjadi, bukan tidak mungkin mengarah pada pengerahan kekuatan militer.

Garis perbatasan yang belum terselesaikan menjadi garda depan perhatian Menteri luar negeri dan Menteri Pertahanan dalam membuat kebijakan. Berdasarkan poling yang diadakan baru – baru ini, 25 persen dari responden Indonesia percaya bahwa invasi dan agresi militer asing adalah yang paling utama di antara beberapa ancaman yang mengancam keamanan nasional (Wulan, 2014). Merujuk pada dokumen resmi yang dirilis oleh BNPP (Badan Nasional Pengelola Perbatasan), yang menguraikan tentang pengelolaan perbatasan, Indonesia terlibat dalam persengketaan teritorial di tiga perbatasan darat dan tujuh wilayah maritim. Oleh karena itu, dalam jangka lima tahun, pemerintahan Jokowi akan mengintensifkan “Dipomasi Maritim” untuk menyelesaikan masalah perbatasan yang ada dengan negara – negara tetangga.

Luasnya wilayah operasi Indonesia Bagian Barat salah satu kendala untuk mengawasi seluruh batas kedaulatan dengan sumber daya yang terbatas. Namun, KOARMABAR selaku komando utama operasional TNI yang bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas penegakkan kedaulatan dan hukum di wilayah Barat perairan Indonesia, melakukan identifikasi terhadap daerah – daerah yang dianggap rawan, salah satunya di sekitar Laut Natuna, dimana sering terjadi *illegal fishing* dan pelanggaran wilayah karena potensi ikan di laut tersebut sangat besar. Pantai sumatera juga sering dijadikan lokasi *illegal fishing* oleh kapal – kapal asing.

2. *Illegal, Unreported, Unregulated Fishing*

Isu besar lain yang sedang dihadapi oleh Indonesia yakni *illegal fishing*. Persediaan ikan yang menipis di kawasan Asia Tenggara membuat sejumlah kapal nelayan asing untuk pergi menjelajah wilayah teritorial negara lain, hal ini menimbulkan ketegangan antara Indonesia dengan negara – negara tetangga. Pada 2014 misalnya, otoritas penegak hukum kelautan Indonesia telah menyita lebih dari seratus kapal asing karena perburuan ikan di laut Indonesia. Mengacu pada perkiraan resmi, Indonesia setiap tahunnya mengalami kerugian sedikitnya 24 miliar dollar Amerika akibat maraknya penangkapan ikan ilegal yang dilakukan oleh China, Malaysia, Filipina, Thailand, dan Vietnam (Jakarta Globe, 2014).

Sektor perikanan tangkap Indonesia tahun lalu mampu menghasilkan 5,8 juta ton ikan laut (89 persen dari potensi produk lestari), yang menempatkannya pada urutan ke – 3 terbesar di dunia setelah China dan Peru. Meskipun begitu, mayoritas nelayan Indonesia

sekitar 55 persen masih mengalami kemiskinan. Hal itu disebabkan karena banyak kelompok jenis sumber daya ikan bernilai ekonomis penting di berbagai wilayah perairan laut, seperti Pantura, Selat Malaka, Selat Bali, dan Pantai Selatan telah mengalami *overfishing* (kelebihan tangkap) atau *fully exploited* (eksploitasi berlebihan). Kegiatan penangkapan ikan secara ilegal, tidak mengikuti aturan, dan tidak dilaporkan (*illegal, unregulated, and unreported fishing*) oleh kapal – kapal ikan asing masih marak dijumpai di banyak wilayah perairan laut Indonesia, terutama di ZEEI, laut perbatasan, dan laut dalam.

Illegal fishing merupakan salah satu isu yang menjadi perhatian serius pemerintahan Jokowi. Bertahun – tahun potensi ikan di perairan Indonesia menjadi sasaran pihak asing, kerugian negara menurut Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti bisa mencapai 20 miliar dollar AS atau 240 triliun rupiah. Perairan Natuna menjadi perairan yang rawan dalam modus *illegal fishing*. Kapal penangkap ikan asal China sering melakukan penangkapan ikan di wilayah tersebut, mereka mengklaim ada beberapa titik di laut Natuna yang menjadi wilayah mereka, padahal wilayah tersebut merupakan ZEE Indonesia.

3. Peningkatan Dinamika Stabilitas Strategis Indonesia

Persaingan kekuatan besar di kawasan telah menjadi perhatian strategis bagi para *policy-makers* Indonesia. Kebangkitan China dan India merupakan aspek yang paling menonjol dari transformasi strategis yang sedang berlangsung di kawasan ini. Terlepas dari volume investasi bilateral dan perdagangan regional yang signifikan, persaingan untuk menjadi yang paling unggul dalam aspek geopolitik merupakan fitur dominan atas hubungan China - AS. Perkembangan terkini lebih jauh menyatakan bahwa China dan India berpotensi terlibat dalam kompetisi maritim atas Samudera Hindia dan Jalur Laut Asia Tenggara.

Visi Maritim Presiden Jokowi telah memberikan momentum untuk mengangkat kembali realitas strategis Indonesia yang sedang berkembang. Pemerintahannya tampak sangat ingin membina kemitraan maritim dengan China. Secara khusus, mencari keuntungan dari rencana “Jalur Sutra Baru” senilai 40 miliar dollar AS di Beijing dengan membangun dua pelabuhan internasional di Kuala Tanjung, Sumatera dan Bitung, Sulawesi (Ririhena, 2014). Menurut perspektif Rizal Sukma, seorang sarjana terkemuka Indonesia dan penasihat kebijakan luar negeri bagi Presiden Jokowi, proyek maritim kedua negara (Indonesia dan China) saling menguntungkan dan tumpang tindih dalam hal konektivitas, keamanan, dan diplomasi.

Melihat masalah yang terus menerus terjadi di Laut China Selatan, pemerintahan Jokowi tidak mungkin untuk mengesampingkan hubungan strategis Indonesia dengan negara – negara besar lainnya. Untuk urusan pertahanan dan militer, Amerika Serikat dan sekutunya di Eropa Barat tetap menjadi mitra utama Indonesia. Disaat ketegangan di Laut China Timur telah menyebabkan relokasi Jepang ke Asia Tenggara, Presiden Jokowi baru – baru ini mendapatkan komitmen dari Tokyo untuk membantu mendanai program pembangunan infrastruktur Indonesia.

Mempertahankan prinsip “bebas – aktif” tetap menjadi pedoman kebijakan luar negeri Indonesia untuk menghindari persaingan yang lebih jauh dengan kekuatan – kekuatan besar. Sebagai upaya untuk membentuk tatanan regional Indo-Pasifik yang sedang berkembang, pemerintahan Jokowi bertujuan untuk menghubungkan Indonesia dengan wilayah Samudera Hindia. Mengasumsikan peran sebagai ketua IORA pada akhir 2015, akan membawa perhatian regional yang lebih besar terhadap doktrin maritim Indonesia dan juga hubungan kerjasama di berbagai bidang utama, seperti keselamatan dan keamanan maritim, investasi dan fasilitasi perdagangan, kerjasama akademik, pariwisata dan pertukaran budaya. Dengan cara ini, Pemerintah Indonesia dapat membina hubungan yang lebih dekat dengan negara –

negara regional utama – terutama India – sebagai bagian dari upaya diplomatiknya yang meluas untuk memastikan *Dynamic Equilibrium* diantara kekuatan – kekuatan besar.

Berdasarkan masalah yang telah dijelaskan sebelumnya maka, dalam rangka meningkatkan kinerja dan hasil pembangunan kelautan (pesisir dan lautan) demi kemajuan, kesejahteraan, dan kedaulatan bangsa, diperlukan suatu cetak biru pengelolaan pembangunan kelautan. Melihat situasi saat ini yang mana hubungan antar negara semakin terintegrasi (*highly interconnected*), pertimbangan dalam membuat suatu perencanaan bukan hanya mencakup kondisi internal suatu negara atau bangsa itu sendiri, tetapi juga dinamika lingkungan strategis global.

Keputusan Presiden Jokowi Menginsiasi Visi Poros Maritim Dunia

Setiap Presiden Indonesia telah membentuk, dengan cara mereka sendiri, kebijakan luar negeri RI. Kepresidenan Indonesia akan terus memainkan peran penting dalam membentuk diplomasi negara dan kebijakan luar negeri. Indonesia, sejak pembentukannya sebagai negara-bangsa modern, memiliki figur kepala negara dan pemerintahan yang memiliki kemampuan, dalam cara masing – masing untuk membentuk kebijakan luar negeri. Dalam lingkungan domestik dan Internasional yang membawa tantangan dan peluang unik, mereka menavigasi negara dengan menggunakan beragam instrumen kebijakan luar negeri. Sepanjang perjalanan, mereka menyuntikkan semangat kebijakan doktrinal dan mengeluarkan serangkaian arahan yang membentuk tradisi dan praktik kebijakan luar negeri (Mulyana, 2018).

Setelah beberapa periode pemerintahan Indonesia kurang mengoptimalkan kebijakan yang berorientasi pada aspek maritim, pada pemilu Capres – Cawapres RI tahun 2014 Jokowi maju untuk mencalonkan sebagai Presiden RI dengan membawa ide untuk membangkitkan kembali sektor maritim Indonesia. Dalam forum debat Capres – Cawapres ketiga dengan tema “Politik Luar Negeri”, Jokowi pertama kali menyampaikan gagasan “Poros Maritim Dunia”. Beliau menjelaskan dengan mengutip pernyataan Presiden Soekarno bahwa, “..untuk menjadi bangsa yang kuat dan sejahtera, kita harus menjadi bangsa bahari, yang jaya di lautan...”. Juru bicara tim pemenangan Paslon 2 Jokowi – JK, Hasto Krisyanto menjelaskan lebih lanjut gagasan Jokowi pada debat Capres tersebut ;

“ Jokowi memiliki pemahaman terhadap geopolitik. Hal itu membawa kesadaran bahwa masa depan dunia berada di wilayah Asia Pasifik. Dengan cerdas, Jokowi mengeluarkan doktrin politik luar negerinya yakni menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, agar dihormati bangsa – bangsa asing” (metronews.com, 2014).

Hasto juga menjelaskan bahwa Jokowi sangat memahami pengalaman sejarah Indonesia pada periode 1955 – 1960an saat Presiden Soekarno membawa doktrin kejayaan di laut sebagai doktrin yang akan membawa kejayaan bangsa.

Presiden Jokowi mengatakan, Indonesia merupakan negara kepulauan. Potensi sumber daya alam di bawah laut amat berlimpah, sayangnya belum dimaksimalkan dan digali demi kesejahteraan bangsa. Maka dari itu, Presiden Jokowi menyampaikan bawah pemerintahan di bawah kepemimpinannya akan mengupayakan untuk lebih menggali potensi sumber daya laut. Lebih lanjut Presiden Jokowi menyampaikan ;

“Samudera, laut, selat dan teluk adalah masa depan peradaban kita. Kita telah terlalu lama menunggangi laut, menunggangi samudera, menunggangi selat dan teluk. Kini saatnya mengembalikan semuanya, sehingga Jalesveva Jayamahe, di laut justru kita jaya, sebagai semboyan nenek moyang kita di masa lalu, bisa kembali membahana”.

Melalui pernyataan Presiden Jokowi dalam pidato pelantikan Presiden RI tersebut, beliau secara gamblang menyatakan konsistensi pemerintahannya untuk memprioritaskan pembangunan di sektor maritim. Presiden Jokowi menginginkan Indonesia untuk menjadi kekuatan maritim global dengan doktrin Poros Maritim Dunia. Presiden Jokowi melihat bahwa laut akan memiliki peran yang semakin penting di masa depan, dan sebagai negara maritim Indonesia harus menyatakan diri sebagai kekuatan yang berada di antara dua Samudera, yakni Samudera Hindia dan Samudera Pasifik.

1. Respon Jokowi Terhadap Isu yang Dihadapi Indonesia

Sejak awal pemerintahan Jokowi sudah mencanangkan Nawacita, yakni sembilan agenda prioritas untuk Indonesia. Ada prioritas untuk wilayah terdepan dalam Nawacita. Poin pertama Nawacita adalah menghadirkan kembali negara di tengah warga negara. Keamanan batas negara berikut kedaulatan wilayah serta perlindungan terhadap sumber daya alam menjadi prioritas pemerintahan Jokowi. Pendekatan yang Presiden Jokowi lakukan dalam upayanya menjaga keamanan di wilayah perbatasan adalah melalui pengembangan ekonomi berbasis maritim guna terciptanya kesejahteraan. Lebih khusus, ide Poros Maritim Dunia merupakan upaya pemerintahan Jokowi untuk meningkatkan konektivitas dan keterjangkauan antar pulau di Indonesia. Tujuan akhir dari konektivitas ini adalah pemerataan pembangunan ekonomi dan terciptanya keamanan maritim di Indonesia. Gagasan komprehensif ini juga mencerminkan optimisme baru mengenai kebijakan arah masa depan Indonesia (Sukma, 2014)

Kesungguhan Jokowi terhadap doktrin maritim yang ia dengungkan dapat dilihat dari tanggapannya terhadap isu terkait dengan maritim yang sedang dihadapi oleh Indonesia. Dalam pidatonya kepada peserta pelatihan Lembaga Pertahanan Nasional (LEMHANAS) tahunan, Presiden Jokowi mengatakan bahwa negara telah menelan kerugian sebesar 300 triliun rupiah per tahun dari kegiatan *illegal fishing* dan diperlukan tindakan tegas untuk mencegah kerugian berkepanjangan. “Tidak perlu menangkap mereka (kapal nelayan ilegal), tenggelamkan saja”, kata Jokowi yang kemudian disambut tepuk tangan oleh peserta yang berkumpul di *meeting hall* Istana Presiden.

Presiden Jokowi dalam Interview dari *The Wall Street Journal* menyatakan bahwa, sekitar 9 – 10 persen dari 5400 kapal ikan adalah ilegal, hal tersebut menyebabkan kerugian sebesar tiga miliar dollar AS per tahun. Fenomena ini membuat Presiden Jokowi sendiri dan Menteri Kelautan dan Perikanan, Susi Pudjiastuti mengambil alih masalah tersebut secara langsung. Pada 5 Desember 2014, kapal ikan Vietnam ilegal ditangkap dan ditenggelamkan di sekitar perairan Kepulauan Riau. Angkatan Laut RI juga menenggelamkan dua kapal ilegal Thailand pada 28 Desember 2014 dibawah komando Presiden Jokowi melalui Menteri Susi. Melalui upaya penenggelaman kapal tersebut, Jokowi ingin memberikan pesan bahwa Indonesia menanggapi isu *illegal fishing* secara serius (Tanurahardja, 2015)

Disamping itu, memahami bahwa Indonesia memiliki sumber daya kelautan melimpah yang seharusnya bisa lebih dioptimalkan, Presiden Jokowi mengatakan Indonesia belum mengelola sektor kelautan dengan baik. Sumber daya alam laut yang merupakan kunci kesejahteraan masyarakat selama ini cenderung diabaikan. Berdasarkan data pemerintah, potensi perekonomian sumber daya alam laut Indonesia berjumlah sekitar 17 ribu triliun rupiah per tahunnya. Pada saat memberikan sambutan Puncak Budaya Maritim Pesta Laut Mappanretasi 2017 di Pantai Pagagan, Tanah Bumbu, Kalimantan Selatan, Presiden Jokowi mengungkapkan “Sumber daya alam laut merupakan kunci untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat, pemerataan ekonomi masyarakat kita, merupakan kunci untuk keadilan rakyat Indonesia”.

Menanggapi persoalan tersebut, di kesempatan lain Jokowi mengatakan dalam rapat terbatas tentang kebijakan pembangunan kelautan di kantor Presiden pada 15 Juni 2016 bahwa, Indonesia dengan luas wilayah laut mencapai 70 persen hanya berkontribusi dibawah 30 persen terhadap PDB nasional di sektor kelautan. Jokowi menambahkan, potensi ekonomi sektor kelautan yang dimiliki Indonesia mencapai 1,2 triliun dollar AS per tahun, dan diperkirakan mampu menyerap 40 juta orang tenaga kerja. Dalam forum yang sama, Jokowi juga menyampaikan bahwa Jepang mampu menyumbang 48,5 persen PDB atau setara dengan 17.500 dollar AS melalui sektor kelautan. Sementara Thailand yang hanya memiliki garis pantai sepanjang 2.800 kilometer, mampu menyumbang devisa sebesar 212 miliar dollar AS. Dari apa yang disebutkan Jokowi tersebut, menjadi gambaran bahwa potensi kelautan Indonesia belum dimanfaatkan secara penuh. (fmeiindonesia.org, 2018).

Wilayah Asia Tenggara termasuk Indonesia perlu mengantisipasi hadirnya kepentingan dua negara besar di wilayah Asia Pasifik dimana Asia Tenggara berada dalam cakupan wilayah tersebut, hal ini menimbulkan kekhawatiran akan kemungkinan konflik yang terjadi akibat pergesekan kepentingan negara besar yang bisa menyebabkan ketidakstabilan di wilayah. Mengantisipasi hal tersebut, Jokowi dalam sidang Pleno Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ASEAN ke – 28 di Vientienne, Laos pada 6 September 2016 mengatakan ;

“Kita tidak dapat membiarkan instabilitas terjadi di wilayah kita dan membiarkan negara – negara besar mengatur dan menentukan nasib keamanan dan stabilitas wilayah kita. Untuk itu, kita memerlukan arsitektur keamanan kawasan yang kokoh, komprehensif, yang bisa memajukan sentralitas ASEAN, dan berkontribusi lebih efektif bagi keamanan dan stabilitas kawasan“ (Asmara, 2016)

Di dalam forum yang sama, Jokowi juga memberikan contoh isu – isu lain yang berkaitan dengan keamanan laut. Jokowi menyebutkan isu – isu antara lain seperti *illegal fishing*, sengketa wilayah, aksi penculikan dan perampokan bersenjata, semua itu harus segera diselesaikan melalui kerjasama maritim ASEAN. Menurutnya, kerjasama maritim sangat penting. Jokowi juga menyerukan pada peserta sidang Pleno KTT ASEAN ke – 28 untuk mengambil tindakan bersama dan memperkuat keamanan di negara masing – masing.

Prediksi Jokowi

Dalam debat ke-3 Capres RI pada tahun 2014, dengan tema politik luar negeri, Jokowi pertama kali mengungkapkan agenda maritimnya dalam konteks politik luar negeri, yakni menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Jokowi menyampaikan :

“...pergeseran geopolitik dan geo-ekonomi dari barat menuju ke Asia harus dihadapi, karena hal ini merupakan kesempatan untuk menjadi negara besar.., ke depan kita ingin Indonesia menjadi poros maritim dunia, kita ingin menang di laut. Dengan poros maritim dunia mampu meningkatkan martabat dan wibawa Indonesia, dengan begitu negara yang berkepentingan di kawasan mau tidak mau akan datang pada kita, karena memiliki kepentingan yang berkaitan dengan wilayah perairan Indonesia, disitulah Indonesia akan memperoleh peran yang besar...”

Presiden Jokowi menyiratkan dalam pernyataan tersebut bahwa keuntungan Indonesia berada pada lokasi geografis yang strategis adalah untuk menarik negara – negara yang berkepentingan di kawasan untuk menjalin hubungan dengan Indonesia baik secara bilateral *G to G* maupun dengan melakukan hubungan kerjasama. Pernyataan Jokowi tersebut

kemudian ditindaklanjuti dengan presentasinya di KTT APEC 2014 di Beijing. Jokowi membuka pintu investasi bagi negara manapun dalam rangka untuk mengembangkan segala infrastruktur yang mengarah pada agenda Poros Maritim Dunia. Pernyataan Jokowi tersebut mengundang minat asing untuk terlibat dalam proyek poros maritim dunia seperti yang diungkapkan oleh Menko bidang kemaritiman, Indriyono Soesilo di Istana Negara pada 20 November 2014 bahwa semua negara sangat mengapresiasi pembangunan maritim Indonesia, karenanya ia dan Menteri lain mendapat tugas untuk langsung mengimplementasikan segera.

Tindakan politik Jokowi ini mendapat respon dari beberapa pengamat politik di Indonesia, diantaranya yakni seorang pengamat politik dari Lembaga Kajian Strategis Nasional, Irwan Suhanto menyampaikan bahwa Jokowi menyadari bahwa peta konflik persaingan negara – negara besar membutuhkan setidaknya sekutu dan teman dari negara dunia ketiga, termasuk Indonesia. Selain Irwan, Peneliti hubungan luar negeri, Rizal Sukma dari CSIS (*Center for Strategic and International Studies*) mengatakan bahwa doktrin kebijakan luar negeri Jokowi yang memposisikan Indonesia sebagai Poros Maritim, menunjukkan pemahaman mendalam Jokowi terhadap posisi *geopolitical*, identitas sebagai bangsa maritim, dan tujuan pembangunannya.

Terkait dengan rivalitas geopolitiknya dengan China di kawasan Asia-Pasifik, AS melakukan kerjasama militer dengan merangkul negara-negara di kawasan Asia sebagai upaya *counterbalance* Amerika Serikat terhadap kebangkitan China agar tidak terjadi hegemoni tunggal di kawasan tersebut, khususnya yang berada di Selatan Asia. Beberapa kerjasama militer AS juga melibatkan Indonesia. Kerjasama AS dengan Indonesia antara lain meliputi aspek *Maritime Cooperation*, *Defense Cooperation*, dan *Increasing Cooperation on Global and Regional Issues* Dalam dokumen ini juga menerangkan bahwa Amerika Serikat mendukung program dan agenda Poros Maritim Dunia Jokowi.

Penjabaran diatas menunjukkan *awareness* Jokowi terhadap situasi geopolitik pada saat masa pemerintahannya, dan sedikit banyak mengamini pernyataan Jokowi pada saat debat Capres RI ke-3 pada 2014 saat membahas tema politik luar negeri. Tersirat dari analisis Dr Ratulangie (1982) melalui tulisannya yang berjudul “Indonesia di Pasifik. Analisa Masalah – Masalah Pokok Asia Pasifik”, tentang betapa pentingnya Indonesia untuk memanfaatkan kondisi obyektif dalam konstalasi pertarungan global di kawasan ini, dengan terlebih dahulu mengenali agenda-agenda strategis kekuatan-kekuatan global yang bermain di Asia Pasifik.

4. Kesimpulan

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang berada pada posisi geografis yang strategis, terletak pada posisi silang yakni diantara dua benua dan dua samudera, serta memiliki perairan yang dilalui oleh jalur perdagangan Internasional. Kondisi tersebut memungkinkan Indonesia untuk memperoleh peran yang lebih besar di kawasan jika sektor maritim dioptimalkan dengan baik. Dalam kajian ini, penulis menggunakan Teori *Environmentalism* dan konsep Idiosinkretik dalam menganalisa faktor individual Presiden Jokowi sebagai *decision maker* yang mempengaruhi keputusannya dalam menginisiasi agenda Poros Maritim Dunia. Kajian ini menarik untuk dibahas karena setelah sekian lama, Presiden Jokowi kembali membawa doktrin maritim dalam program pembangunan negara sejak Soekarno mencetuskan doktrin maritim tersebut untuk pertama kali dalam sejarah pemerintahan Indonesia.

Posisi geografis Indonesia yang dilalui 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. Hampir 50 persen perdagangan laut komersial dunia dilakukan melalui perairan Indonesia dan perairan regional kawasan, terlebih lagi wilayah kelautan Indonesia juga memiliki sumber daya laut yang melimpah, 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. Namun, 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. Situasi tersebut diikuti dengan berpindahnya orientasi geopolitik negara – negara besar ke wilayah Asia Pasifik dimana Indonesia berada di tengah – tengahnya.

China menunjukkan kemajuan dan perkembangan yang signifikan dalam berbagai aspek disaat negara – negara di kawasan lain mengalami krisis dan stagnansi. Pada 2011, Sebagai upaya mengimbangi kemajuan yang dialami China, Amerika Serikat menyusun strategi *Pivot to Asia*. Di sisi lain China juga mempromosikan kebijakan Jalur Sutra Maritim abad ke-21 pada tahun 2013 yang China klaim sebagai kebangkitan kembali jalur tradisionalnya di kawasan Asia Pasifik.

Situasi yang telah dijelaskan sebelumnya kurang ditanggapi secara serius oleh pemerintahan Indonesia dari masa ke masa khususnya di sektor maritim, kemudian dilantiknya Jokowi menjadi Presiden RI ke – 7 dengan membawa doktrin maritim menimbulkan banyak pertanyaan serta mulai terbukanya wawasan maritim bagi banyak pihak, mengingat Presiden RI sebelumnya selalu mengutamakan sektor darat dan cenderung mengabaikan sektor maritim.

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.

Daftar Pustaka

Buku :

- Hara, Abubakar Eby. 2011. *Pengantar Analisis Politik Luar Negeri: Dari Realisme sampai Konstruktivisme*. Bandung: Penerbit Nuansa.
- Kurnia, L. M. (2017). *BETWEEN THREATS AND OPPORTUNITIES: Diantara Ancaman dan Peluang*. Jakarta: Epicentrum Walk 7th Floor B-717.
- Rosenau, James N. 1969. *International Politics and Foreign Policy: A Reader in Research and Theory*. New York: The Free Press.

Jurnal dan Artikel:

- Bernard, P. and Sondakh, K. 2015. ‘Sejarah Maritim Indonesia : Meretas Sejarah’

- 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
- Gabriela-Ciot, M. 2012. Negotiation and Foreign Policy Decision Making. *Cambridge Scholars Publishing*. Ch. 4
- Planifolia, V. 2012. 'Rebalancing Strategic Amerika Serikat di Kawasan Asia-Pasifik'.
- Sprout & Sprout. 1957. Environmental Factors in the Study of International Politics. *Princeton University*
- Thompson, Neal, & Sinaceur. 2004. The Evolution of Cognition and Biases in Negotiation Research: An Examination of Cognition, Social Perception, Motivation, and Emotion. *Stanford University Press*.
- Sukma, Rizal. 2014. Gagasan Poros Maritim (Online). *Centre of Strategic and International Studies*.

Internet:

- Asmara, Tia. 2016. Jokowi Serukan Stabilitas ASEAN. <https://www.benarnews.org/indonesian/berita/jokowi-asean-09072016132816.html>.
- 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>.
- Setia, Maradong David S.E. 2017. *Potensi Besar Perikanan Tangkap Indonesia*. <http://setkab.go.id/potensi-besar-perikanan-tangkap-indonesia/>
- 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/a-taiwan>
- 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