

**Proyeksi Ekonomi, Poros Maritim dan Masa Depan  
Kebijakan Luar Negeri Jokowi  
Oleh: Syahrul Salam, M.Si  
(Dosen Hubungan Internasional FISIP UPN "Veteran" Jakarta)  
syahrul.salam@gmail.com**

*Abstaract*

*This thesis try to describe the Jokowi phenomenon in leading Indonesia. Economy projection is the first analysis of this thesis. At the first period, Jokowi focus on stabilizing Indonesia economy domestic, by changing the model input of economic growth. The second analysis is the conception and application of "tol laut" in supporting Jokowi's program in order to connecting Indonesia. Meanwhile the third one is related to "Poros Maritim Dunia", and the last one is the future of Jokowi foreign policy.*

**Pengantar**

Pada saat pelantikan presiden Joko Widodo (Jokowi) pada 20 Oktober 2014 lalu, presiden terpilih menyampaikan pidato pembuka dengan menyinggung Indonesia yang telah lama memungguni laut. Oleh karenanya kebijakan sentral Jokowi pada tahun-tahun mendatang akan difokuskan pada persoalan maritim, sekaligus menjadi lokus utama dalam perhatian kebijakan luar negerinya.

Dalam wawancaranya dengan jurnal *Foreign Affairs* yang bertajuk "Opening Indonesia" (Vol. 93, Number 06 November/Desember 2014) Jokowi mengungkapkan bahwa masa depan kebijakan luar negerinya akan difokuskan pada Indonesia yang lebih ramah dan terbuka pada dunia luar, termasuk dunia bisnis, partisipasi asing akan diarahkan pada pembangunan infrastruktur, industri, manufaktur, sekaligus juga akan memperkuat persaingan Indonesia di pasar global. Selain itu, titik tekan lain pada upaya proteksi negara bagi pekerja Indonesia di luar negeri (TKI) yang berjumlah lebih dari enam juta jiwa.

Dalam hubungannya dengan negara negara "big powers", atau negara-negara besar seperti China, Amerika Serikat, Jokowi melihatnya dari sisi kepentingan Indonesia diantara keduanya. "We will work with all major powers through strategic partnership". Inilah ungkapan yang akan menempatkan posisi Indonesia lebih strategik diantara kekuatan internasional khususnya diantara China dan Amerika Serikat di kawasan.

Dalam bagian lain, presiden Jokowi mengungkapkan mengenai keterbukaan Indonesia kepada setiap negara dalam hal investasi. Indonesia bagi Jokowi, akan difokuskan pada pengembangan negara maritim, yang tidak hanya berimplikasi pada pengembangan pertahanan, tetapi juga perdagangan, pariwisata, perikanan dan pembangunan transportasi.

**Proyeksi Ekonomi 2015**

Jika kita membedah Anggaran Belanja dan Pendapatan Negara (APBN) pada Tahun 2015, terlihat bahwa pendapatan negara diproyeksikan mencapai 1.793,6 trilyun rupiah. Dalam hal ini sebesar 67 % atau sekitar 1.201,7 trilyun berasal dari pajak, hibah sebesar 3,3 trilyun, kepabeanan dan cukai sebesar 178,3 trilyun (10%) sisanya sekitar 23% (SDA Migas 224,3 trilyun, SDA non Migas 30,0 trilyun, PNPB lainnya 89,8 trilyun, bagian laba BUMN 44,0 trilyun serta pendapatan BLU 22,2 trilyun rupiah).

Sementara itu, pembiayaan anggaran mencapai 245,9 trilyun dan belanja negara diasumsikan pada angka 2.039,5 trilyun rupiah. Pemerintah akan memperkuat kebijakan fiskal dalam rangka percepatan ekonomi yang berkelanjutan dan berkeadilan dengan tiga langkah utama; yakni, pertama, pengendalian defisit dalam batas aman melalui optimalisasi pendapatan dengan tetap menjaga iklim investasi dan menjaga konservasi lingkungan serta meningkatkan kualitas belanja dan struktur belanja.

Kedua, pengendalian rasio utang pemerintah terhadap PDB melalui pengendalian pembiayaan yang dari utang dalam batas aman dan terkendali, serta mengarahkan pemanfaatan untuk kegiatan produktif. Ketiga, pengendalian resiko dalam batas toleransi antara lain melalui pengendalian rasio utang terhadap pendapatan dalam negeri, debt service ratio, dan menjaga komposisi utang dalam batas aman serta pinjaman yang terukur.

Lebih lanjut, asumsi dasar ekonomi makro akan terlihat dalam data berikut; pertumbuhan ekonomi diproyeksikan mencapai 5,8 %, inflasi 4,4 %, suku bunga SPN 6,0 %, nilai tukar terhadap dolar 11.900, harga minyak per barel 105 dolar, lifting minyak 900 ribu barel per hari dan lifting gas 1.248 ribu barel per hari.

Dalam upaya mempercepat pembangunan, ada beberapa program yang menjadi lokus poin pada APBN 2015 yakni; Pertama, peningkatan ketersediaan infrastruktur pendorong pertumbuhan ekonomi (infrastruktur perhubungan yang mendukung keterhubungan antar wilayah, infrastruktur energi-penunjang ketahanan energi, infrastruktur perumahan dan pemukiman. Kedua program penguatan perlindungan sosial dan kesejahteraan rakyat (pendidikan yang terjangkau dan berkualitas, kesehatan murah untuk rakyat, peningkatan kualitas lingkungan hidup, pengentasan dan penanggulangan kemiskinan, penurunan tingkat kemiskinan 9-10 %, ketahanan pangan untuk stabilisasi harga dan pemenuhan kebutuhan pangan rakyat).

Kemudian yang ketiga adalah peningkatan kemampuan pertahanan dan pemantapan kemandirian (pemantapan keamanan dalam negeri, peningkatan kemampuan pertahanan dalam menegakkan kedaulatan dan keutuhan NKRI).

Selanjutnya dalam hal penyediaan subsidi, arah kebijakannya pada stabilitas harga kebutuhan pokok, memastikan daya beli masyarakat tetap terjaga terutama masyarakat miskin, menjamin ketersediaan pasokan kebutuhan pokok dan menjaga posisi daya saing produksi dan akses permodalan UMKM semakin meningkat. Persentase subsidi energi mencapai 344,7 triliun (subsidi BBM dan listrik) atau sekitar 83 %, dan subsidi non energi (pangan, pupuk, PSO-Public Service Obligation,

bunga kredit, pajak) mencapai 70,0 triliun atau sekitar 17 % (Koran Sindo, 11 Desember 2014, sebagaimana dikutip dari situs Kementerian Keuangan pada [www.kemenkeu.go.id/](http://www.kemenkeu.go.id/) Biro Informasi dan Layanan Komunikasi).

### **Konsep Tol Laut dan Proteksi Maritim**

Harus diakui, bahwa panjang garis pantai Indonesia adalah nomor kedua terpanjang setelah Kanada. Selama Orde Baru dan satu dekade reformasi titik tekan kebijakan dimonopoli oleh kepentingan kontinental. Pembangunan secara masif terhadap jalan, jembatan, pemukiman, industri yang banyak mengurangi kawasan produktif menjadi salah satu ciri bahwa pembangunan kita lebih pro darat. Implikasinya, beban darat menjadi ancaman bagi lingkungan dan kecepatan arus perpindahan barang/jasa dan manusia.

Keberadaan laut pada sebelum 1957 masih menjadi penyekat wilayah antar pulau di Indonesia. Hal ini karena konsep laut masih menggunakan hukum Belanda *Territoriale Zee En Maritime Kringen Ordonnantie 1939*, yang mengatur bahwa batas teritorial adalah 3 mil lepas pantai. Ini artinya, selepas 3 mil adalah laut bebas. Dalam posisi Indonesia sebagai negara yang memiliki banyak pulau, terbentuk banyak wilayah bebas diantara pulau-pula di nusantara. Hal ini tentu saja berimplikasi pada ancaman kedaulatan. Poin ini memberikan informasi bahwa luas wilayah Indonesia hanya 100.000 kilometer persegi.

Pada tanggal 13 Desember 1957, Indonesia mendeklarasikan tentang konsep baru hukum laut yang dikenal dengan Deklarasi Djuanda. Deklarasi ini memuat bahwa laut Indonesia dihitung dari 12 mil dari titik terluar. Selanjutnya, perairan Indonesia antar pulau adalah wilayah teritorial Indonesia. Dengan demikian, luas wilayah Indonesia mencapai 3.000.000 kilometer persegi. Dalam perkembangannya, PBB mengakui konsep negara kepulauan dalam persidangan ketiga di Montego Bay Jamaika 1982, setelah 25 tahun diusulkan dalam United Nations Conference on The Law of Sea (UNCLOS) di Jenewa 1958. Dalam hal ini, PBB juga mengakui eksistensi zona ekonomi eksklusif dengan bentangan 200 mil dari garis pantai terluar dan garis landas kontinen. Pengakuan ini berimplikasi pada

peningkatan luas wilayah Indonesia menjadi 5.800.000 kilometer persegi.

Inilah yang menjadi tantangan dan mimpi kolektif Indonesia untuk bangkit, dengan memaksimalkan potensi kelautan. Terpilihnya presiden Jokowi, menjadi harapan baru bagi Indonesia untuk mengembangkan secara serius potensi kelautan.

Konsep tol laut yang ditawarkan presiden Jokowi merupakan terobosan dalam memaksimalkan wilayah perairan yang mencapai 70 persen dari total luas wilayah Indonesia. Bentangan Indonesia dari Aceh hingga Papua sama dengan perjalanan dari Inggris ke Turki di Eropa. Dengan demikian, dibutuhkan strategi jitu dalam mempercepat pembangunan dan mengurangi disparitas harga antar wilayah. Inilah yang menurut presiden Jokowi sebagai upaya penegakan rasa adil dalam masyarakat Indonesia.

Jokowi mengatakan konsep tol laut bukan diartikan sebagai jalan aspal yang dibangun di atas laut. Tol laut di sini adalah armada kapal besar yang secara reguler berlayar melayani angkutan logistik dari ujung barat Indonesia ke ujung timur Indonesia dan sebaliknya (Sutianto 2014)

Dalam studi yang dilakukan oleh McKinsey Global Institute, ditemukan bahwa potensi ekonomi kelautan dan perikanan Indonesia diperkirakan mencapai US\$ 1,2

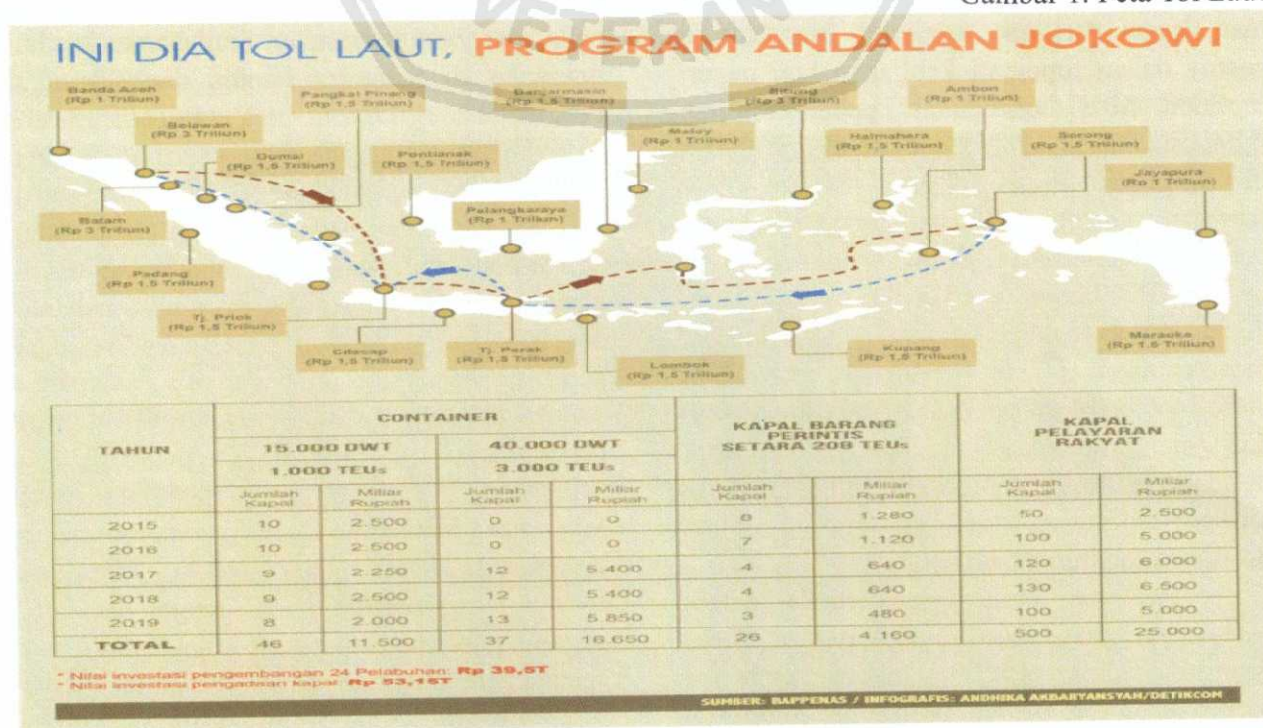
trilyun per tahun. Inilah potensi yang harus direalisasikan dan menjadi tantangan tersendiri bagi presiden Jokowi.

Terkait dengan proteksi maritim, kementrian kelautan secara khusus mengeluarkan tiga peraturan yakni Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan tentang Penghentian Sementara Perizinan Usaha Perikanan Tangkap di Wilayah Pengelolaan Perikanan Republik Indonesia, kemudian tentang Usaha Perikanan Tangkap dan ketiga Peraturan Menteri tentang Disiplin Pegawai dalam Pelaksanaan Kebijakan Penghentian Sementara (Moratorium) perizinan usaha perikanan tangkap, alihmuatan di laut, dan penggunaan nahkoda dan anak buah kapal asing.

Kebijakan ini membawa dampak pada penurunan jumlah kapal asing ilegal khususnya di wilayah Laut Natuna, Laut Arafura dan Perairan Sulawesi Utara. Tiga kawasan ini menjadi titik krusial dalam kegiatan illegal fishing.

Berbagai gebrakan ini diharapkan menjadi fase awal dalam menjadikan laut sebagai setting produktifitas ekonomi republik. Bantuan kepada nelayan, baik teknis, keuangan, barang modal, kampanye peningkatan konsumsi ikan, penumbuhan industri galangan kapal hanyalah beberapa dampak positif dari kegiatan proteksi maritim untuk mendukung percepatan pembangunan nasional.

Gambar 1. Peta Tol Laut



Catatan penting dalam poin ini adalah konektivitas menjadi kunci utama. Konektivitas antar pulau menjadi kunci penting dalam upaya pengembangan perdagangan antar pulau di Indonesia. Konektivitas diyakini dapat memperkuat interaksi aktivitas ekonomi daerah dari hulu ke hilir.

Tol laut yang dicanangkan Jokowi setidaknya berupaya pada penyelesaian tiga persoalan utama yakni, membuka keterisolasian wilayah, memperkuat kegiatan ekonomi hulu hilir, dan memacu pusat-pusat kesejahteraan baru (Damanik, 2014).

Data statistik menunjukkan bahwa potensi kelautan Indonesia sangat besar untuk dimaksimalkan pemanfaatannya. Hal ini misal terlihat pada potensi perikanan tangkap sebesar 15,1 miliar dolar AS, budi daya laut 46,7 miliar dolar AS, potensi budi daya tambak mencapai 10 miliar dolar AS, potensi budi daya air tawar sekitar 5,2 miliar AS, perairan umum 1,1 miliar dolar AS dan potensi bioteknologi kelautan mencapai 4 miliar dolar AS. Dengan demikian, pengembangan bisnis kelautan dan perikanan per tahun mencapai 82 miliar dolar AS.

Bagi Jokowi, inilah satu poin penting sehingga kebijakan yang pro terhadap kelautan termasuk di dalamnya pengembangan tol laut menjadi skala prioritas.

### **Poros Maritim Dunia**

Perubahan orientasi dan haluan kebijakan luar negeri dari one thousand friends zero enemy dalam topografi kebijakan luar negeri presiden SBY berimplikasi pada kesulitan Indonesia dalam menterjemahkan posisinya dalam berhubungan dengan negara lain, termasuk negara yang berbatasan langsung dengan Indonesia. Prinsip kebijakan luar negeri SBY berada pada wilayah "ambigu", ketika secara empiris kepentingan Indonesia dipertaruhkan. Hal ini misalnya terlihat dalam patroli perbatasan, penegakan hukum di laut dan penegakan kedaulatan lainnya, termasuk di udara. Prinsip kehati-hatian lebih cenderung terlihat ketimbang tindakan agresif dalam proteksi kepentingan nasional.

Hal ini tentu saja berbeda dalam periode presiden Jokowi. Dalam doktrin Poros Maritim Dunia (PMD), Jokowi mencoba menterjemahkan bahwa posisi dan kebijakan

strategis Indonesia harus diperbaharui dengan menitikberatkan pada sentralisasi kebijakan pada wilayah maritim. Penegakan hukum di laut dengan menenggelamkan kapal ilegal nelayan asing hanyalah salah satu peringatan dalam tradisi kebijakan maritim Jokowi kepada dunia internasional, bahwa Indonesia akan serius membela kepentingan nasionalnya. Melindungi kepentingan nasional Indonesia dilaut, hanyalah satu diantara kebijakan operasional dalam lingkup Indonesia sebagai PMD.

Poros maritim dapat dipahami dalam tiga makna atau unsur.

Pertama, poros maritim dapat dilihat sebagai sebuah visi atau cita-cita mengenai Indonesia yang ingin dibangun. Dalam konteks ini, gagasan poros maritim merupakan sebuah seruan besar untuk kembali ke jati diri Indonesia atau identitas nasional sebagai sebuah negara kepulauan, yang diharapkan akan mewujudkan dalam bentuk Indonesia sebagai kekuatan maritim yang bersatu (unity), sejahtera (prosperity), dan berwibawa (dignity).

Kedua, poros maritim juga dapat dipahami sebagai sebuah doktrin, yang memberi arahan mengenai tujuan bersama (a sense of common purpose). Sebagai doktrin, Jokowi mengajak bangsa Indonesia melihat dirinya sebagai "Poros Maritim Dunia, Kekuatan di Antara Dua Samudra". Doktrin ini menekankan realitas geografis, geostrategis, dan geoekonomi Indonesia yang masa depannya tergantung, dan pada saat yang bersamaan ikut memengaruhi, dinamika di Samudra Hindia dan Samudra Pasifik.

Ketiga, gagasan poros maritim Jokowi tidak berhenti pada level abstraksi dan konseptualisasi. Gagasan itu menjadi operasional ketika platform Jokowi juga memuat sejumlah agenda konkret yang ingin diwujudkan dalam pemerintahannya ke depan. Misalnya, rencana pembangunan "tol laut" untuk menjamin konektivitas antarpulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, pembangunan pelabuhan, perbaikan transportasi laut, serta fokus pada keamanan maritim, mencerminkan keseriusan dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Dengan kata lain, gagasan poros maritim juga bagian penting dari agenda pembangunan nasional (Sukma, 2014).

Menurut Indroyono Susilo, Menteri

Koordinator Bidang Kemaritiman, bahwa konsep poros maritim harus mampu menjabarkan pada lima hal pokok, yakni kedaulatan maritim, sumberdaya alam hayati dan non hayati, segala sumberdaya alam yang dilaut, teritorial dan ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif). Ketiga, sumberdaya alam non konvensional dan jasa-jasa maritim, seperti wisata bahari dan energi dari laut. Keempat, kekuatan kemampuan infrastruktur maritim. Ini termasuk dalam hal tol laut, galangan kapal, dan pelabuhan. Setidaknya dalam beberapa tahun Indonesia ditargetkan memiliki 24 pelabuhan feeder dan lima pelabuhan besar (Tanjung Periok, Tanjung Perak, Belawan, Makassar, Sorong) Kelima, menyiapkan SDM dengan semangat bahari, inovasi, dan iptek (Gatra, 26 November 2014).

Dalam Pidato di depan KTT Asia Timur di Nay Pyi Taw Myanmar, Presiden Jokowi menjelaskan tentang konsep poros maritim yakni respon dan sikap Indonesia di tengah-tengah pesatnya pertumbuhan ekonomi Asia Pasifik.

Dalam kerangka mewujudkan PMD, setidaknya ada lima pilar utama yang harus menjadi penopang. Pertama, pembangunan kembali budaya maritim Indonesia. Harus diakui bahwa posisi Indonesia yang memiliki 17.000 pulau, harus dilihat sebagai identitas kebangsaan untuk mewujudkan kemakmuran dan masa depan Indonesia dengan secara maksimal membuat proyeksi nasional yang ditujukan untuk mengelola samudera.

Kedua, Indonesia harus mulai fokus dalam menjaga dan mengelola sumberdaya

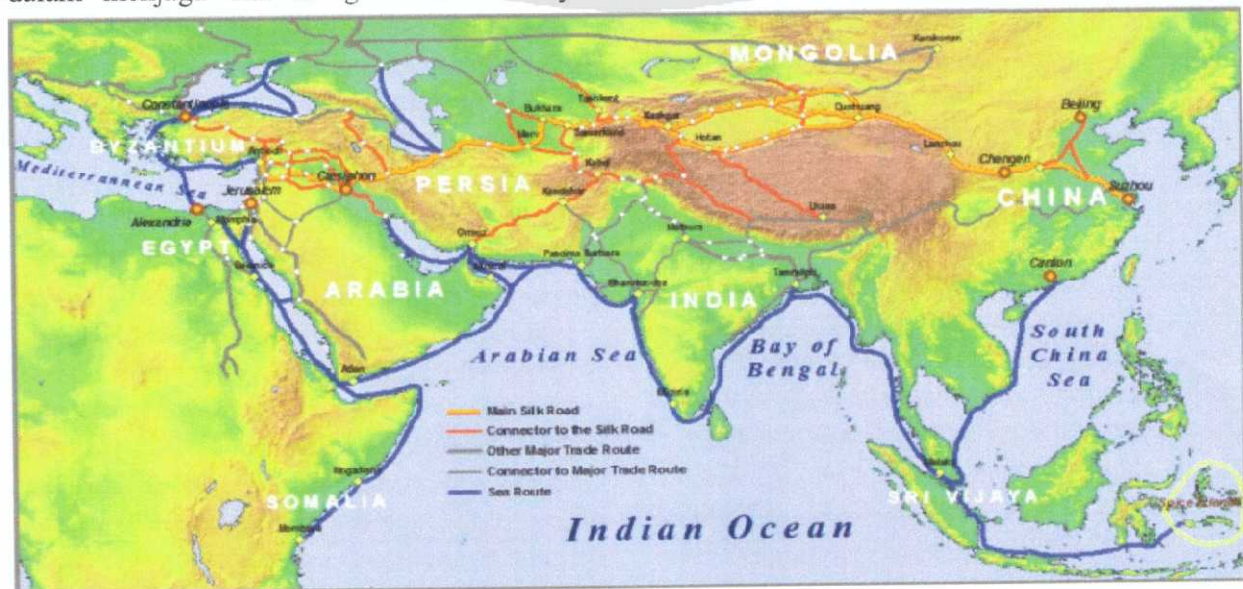
laut, dengan mengambil titik fokus pada pembangunan kedaulatan pangan laut melalui pengembangan inudtsri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama. Pesan yang hendak disampaikan dalam poin ini adalah bawah kekayaan maritim harus digunakan sebesar-besarnya untuk kepentingan rakyat.

Pilar yang ketiga adalah memberikan prioritas pada pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim. Realisasi poin ini dapat dirahakan dengan membangun tol laut, deep sea port, logistik dan industri perkapalan serta pariwisata maritim.

Selanjutnya pilar yang keempat, dengan menggunakan instrumen diplomasi maritim, Indonesia membuka diri dengan mitra internasional untuk pengembangan kerjasama di bidang kelautan. Hal ini misalnya bekerjasama mengurangi konflik di laut, termasuk mengurangi potensi pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan dan pencemaran laut. Dalam konteks ini, posisi laut dalam bentangan wilayah nusantara bukan memisahkan, akan tetapi menyatukan.

Kemudian yang kelima adalah pembangunan kekuatan maritim. Hal ini mengingat wilayah Indonesia berada pada titik tumpu dua samudera. Untuk itu, kewajiban operasional Indonesia adalah menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim dan juga menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.

Gambar 2. Peta Jalur Maritim Strategik



Presiden China Xie Jinping memunculkan gagasan Jalur Sutera Maritim (China Maritim Silk Road). Jalur ini akan menghubungkan China ke Asia Tengah dan Eropa. Gagasan ini kemudian dikenal sebagai jalur baru perdagangan dan transportasi. Secara teknis operasional, jalur ini akan melalui Laut China Selatan, Selat Malaka, Selat Sunda, dan Selat Lombok menuju ke Laut Parsi, Laut Merah dan Teluk Aden menuju Eropa melewati lautan Hindia. Dengan demikian, jalur ini akan meluas dari Asia ke Afrika Timur dan Asia Barat dan Eropa. Ini tentu saja akan bergantung kepada negara-negara ASEAN (KOMPAS, 10 Desember 2014).

Hal ini mesti dibaca oleh Jokowi dalam menuangkan strategi dengan “mengawinkan” tol laut dengan jalur sutera maritim. Dengan demikian, Indonesia mendapatkan setidaknya dua keuntungan sekaligus, yakni maksimalisasi potensi laut dan efektifitas jalur perdagangan maritim.

Dalam realisasi (Tol laut-Jalur Sutera Maritim) perlu difikirkan secara serius mengenai berbagai potensi ancaman yang mungkin saja muncul di dalamnya. Hal ini terkait dengan persoalan kepentingan nasional dan kedaulatan. Inilah yang menjadi tantangan presiden Jokowi (Juwana, 2014)

### **Orientasi Kebijakan Luar Negeri dan Respon Dunia Internasional**

Dalam dokumen pencalonannya sebagai presiden, tertuang bahwa visi besar Jokowi dalam memimpin Indonesia adalah terwujudnya Indonesia yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian berdasarkan gotong royong. Disini secara jelas tergambar keinginan kuat Jokowi menjadikan Indonesia lebih mandiri dan produktif.

Dalam kerangka kebijakan luar negeri, nampaknya warna tegas diperkuat dengan visi politik kebijakan luar negeri dengan orientasi: Politik Bebas Aktif “All Nations are Friends untill Indonesia’s sovereignty is degraded and national interest is jeopardized”, (semua negara adalah sahabat sampai kedaulatan Indonesia direndahkan dan kepentingan nasional dirugikan) kemudin penguatan Poros maritim dan Ekonomi diplomasi.

Ini tentu saja berbeda dengan doktrin kebijakan luar negeri presiden SBY “Thousand Friends, Zero Enemy” yang berimplikasi kepada kesulitan dan ketegasan dalam bersikap menegakkan kedaulatan dan kepentingan nasional (Jemadu, 2014).

Dalam kesempatan kunjungannya ke China, Vietnam dan Australia, presiden Jokowi terlihat lebih agresif mendapatkan dukungan dan kerjasama internasional. Diplomasi Jokowi yang terkesan langsung dan pragmatis disatu sisi merupakan model dan trasi baru dalam diplomasi Indonesia, namun disisi lain, style seperti ini dibutuhkan untuk menjawab kebutuhan dan kepentingan Indonesia untuk membangun secara cepat khususnya fasilitas infrastruktur.

Mencari dukungan internasional, terutama investor asing adalah target strategik Jokowi dalam setiap momen lawatannya ke luar negeri. Kebutuhan infrastruktur domestik mengharuskan Jokowi mencari sumber pembiayaan alternatif untuk mendukung ketersediaan dana yang tidak mampu diakomodir dalam APBN. Dalam perencanaan pembangunan rel kereta api misalnya, Jokowi berencana membangun 16.500 kilometer, terbentang di Sumatera, Jawa, Sulawesi, Kalimantan dan Papua.

### **Respon China**

China menjadi salah satu negara yang ditargetkan untuk bisa menanamkan investasi di Indonesia. Posisi China sebagai salah satu big powers menjadi alasan untuk mendapatkan dukungannya.

Dalam responnya, China menyiapkan US\$ 16,3 milyar untuk poros jalur sutera maritim.

Sementara itu, dalam KTT APEC 2014 di Beijing, Indonesia mendapatkan komitmen investasi sebesar US\$ 27,4 milyar untuk pengembangan 12 proyek pertambangan, energi dan infrastruktur.

Tabel 1.1 Daftar 12 Kerjasama Perusahaan Indonesia China

No	Nama Perusahaan	Mitra China	Jenis Usaha	Wilayah Kerja	Nilai (US\$ Juta)
1	PT Zadasa	Shen Zhen Tia He Wei Hang	Logistik	-	5.51
2	PT Reestel Industry	China Railway Construction	Konstruksi	Jalur KA Jakarta-Surabaya	-
3	PT Eka Sampoema Sukses	Fujian Yin Hai Group	Smelter	Sulawesi Tenggara	1.30
4	Maspion Group	Shinning Resources	Smelter	Jawa Timur	100
5	Global Sukses Group & Cahaya Sukses Int'l	Fujian Tian Mao	Konstruksi	Sulawesi Tenggara	1.50
6	PT Wijaya Infrastruktur Indonesia	Golden Mega Int'l Hold	Infrastruktur	Konawe Sultra	120
7	PT Integral Miming Nusantara	Jiangsu Wei-Wei Miming	Pertambangan	-	775
8	PT Sinar Sukses Mandiri	Zhong Ji Hao	Konstruksi	Mojokerto Jatim	306
9	PT Indonesia Energi Prima	SDIC International Trade	Pertambangan	-	350
10	PT Kayan Hydro Energy	Shanghai Electric Power	Konstruksi	Tanjung Selor, Kaltara	17.800
11	PT Adaro Power Bhakti Energi Persada	China Shenhua	PLTU	Muara Wahau Kaltim	1.500
12	PT Maesa Optimalah Mineral	Vansun Holding Group	Pertambangan	-	-

Sumber: The Politic edisi 02 Thn IV Des 2014)

Terlepas dari perdebatan idiologis mengenai investor, namun poin penting dalam hal ini adalah sasaran presiden Jokowi mengenai komitmen investasi asing di Indonesia diharapkan terus tumbuh. Inilah yang menjadi salah satu pesan pidato pembuka Jokowi pada APEC CEO Summits “ We are waiting for you to come to Indonesia, We are waiting for you to invest to Indonesia”.

### Respon ASEAN Plus Three

Sebelumnya, dalam pertemuan ke 17 ASEAN + 3 yang diadakan di Myanmar 13 November 2014, Presiden Jokowi menegaskan kembali bahwa poros maritim dunia bisa menjadi jawaban stabilitas politik dan kemandirian ASEAN. Bahwa kemakmuran dan perdamaian kawasan ditentukan dengan strategi dan tata cara ASEAN bekerjasama mengelola samudera.

Poin yang disampaikan oleh Jokowi dan ditegaskan dalam forum internasional ini menjadi catatan tersendiri mengingat Jokowi langsung menegaskan ide besar dan orientasi kebijakan luar negeri Indonesia. Kebijakan ini akan seiring dengan isu-isu yang juga menjadi agenda ASEAN plus three yakni isu keamanan

dan stabilitas kawasan, konflik laut China Selatan, terorisme, bencana alam, Islamic State of Iraq and Syria (ISIS).

Pertemuan Puncak ASEAN plus three melahirkan deklarasi yang dikenal dengan Deklarasi Nay Pyi Daw dengan muatan pertama, mendukung elemen sentral sebagai dasar untuk mengembangkan visi komunitas ASEAN pasca 2015. Kedua, memperhatikan tugas pada elemen inti dari visi komunitas ASEAN pasca 2015 adalah proses yang sedang berjalan. Ketiga, menugaskan Dewan Koordinasi ASEAN untuk mengawasi keseluruhan proses pengembangan visi pasca 2015 terciptanya dokumen tiga pilar masyarakat untuk periode 2016-2015 dan akan diserahkan bersama-sama pada KTT ASEAN 27.keempat, memutuskan bahwa Dewan koordinasi ASEAN membentuk gugus tingkat tinggi untuk membantu kelompok kerja dewan ASEAN.

Pasca pertemuan tersebut, presiden Jokowi secara maraton melanjutkan berbagai pertemuan bilateral untuk membahas mengenai investasi di proyek jalan raya, rel kereta api, pembangkit listrik dan maritim.

Khusus mengenai isu portfolio poros maritim, Jokowi memahami bahwa wilayah ASEAN dikelilingi oleh laut, sebagian negara anggota adalah negara kepulauan. Dalam konteks isu kekinian, bukan tidak mungkin akan muncul berbagai kompetisi dan konflik dalam perebutan sumber daya alam dan keamanan nasional.

### Kesimpulan

Terpilihnya presiden Jokowi memunculkan harapan baru baik dalam internal domestik maupun dalam hubungan dengan lingkungan internasional. Tak dapat dipungkiri bahwa posisi Indonesia sebagai negara kepulauan mengharuskan bangsa ini merubah orientasi dan strategi pembangunan sekaligus mendefenisi ulang model hubungan dan kebijakan luar negeri.

Kedepan, diasumsikan akan ada perubahan besar dalam berbagai sektor. Akan dipastikan terjadi pergeseran pusat perhatian dari pertanian dan peternakan ke perikanan, dari kehutanan ke kelautan, dari perhubungan darat ke perhubungan laut, dari pariwisata darat ke pariwisata laut, dari produksi darat ke produksi laut, dari pertahanan dan keamanan darat ke pertahanan dan keamanan laut, termasuk dalam budaya dan juga kepemimpinan maritim.

Demikian halnya juga dalam konteks politik dan kebijakan luar negeri. Munculnya China dengan pemetaan jalur sutera maritim menjadi salah satu portfolio baru dalam dinamika hubungan kawasan. Jawaban Indonesia dengan memunculkan model poros maritim dunia, menjadi identifikasi dan awal untuk memainkan peran strategis di komunitas internasional dengan mengambil peran utama.

Visi maritim presiden Jokowi dengan pengembangan tol laut yang didukung dengan aplikasi poros maritim dunia, menjadi jawaban arti dan identitas kebangsaan, sekaligus penegasan kembali tentang arti negara kepulauan.

Politik Bebas Aktif "All Nations are Friends until Indonesia's sovereignty is degraded and national interest is jeopardized", (semua negara adalah sahabat sampai kedaulatan Indonesia direndahkan dan kepentingan nasional dirugikan) merupakan semangat baru yang laik dikedepankan dan diterjemahkan

dalam kegiatan hubungan internasional.

Mengutip Apriadi dan Begi Hersutanto (2014), bahwa diharapkan hubungan Indonesia dengan dunia Internasional tidak sebatas hubungan politik, tetapi lebih dari itu, bagaimana Indonesia bisa mengambil advantage atau benefit semaksimal mungkin untuk mengkapitalisasi pertumbuhan ekonomi nasional.

### Daftar Pustaka

#### Buku

Jemadu, Aleksius. 2014. Politik Global Dalam Teori dan Praktek (Ed.2). Yogyakarta: Graha Ilmu

Roselle, Laora and Sharon. 2008. Research and Writing International Relations. New York: Persion Education Inc.

Smith, Steve., Amelia Hadfield dan Tim Dunne. 2008. Foreign Policy: Theories, Actors, Cases. New York: Oxford Universty Press.

Afriadi dan Begi Hersutanto (ed). 2014. Indonesia Berdaulat Bermartabat: Kompilasi Pemikiran Anggota Komisi I DPR RI 2009-2014. Jakarta: Penerbit RMBOOKS

#### Jurnal

Tepperman, Jonathan. 2014. "Opening Indonesia: A Conversation With Joko Widodo". Foreign Affairs, Vol,93, No. 6

#### Majalah

Fidel, Gerry, 2014. "12 MoU Kerjasama Indonesia China". Majalah The Politic, 05-18 Desember

Juwana, Hikmahanto, 2014. "Mengawinkan Tol Laut dengan Jalur Sutera Maritim". Majalah Gatra, 26 November

Prihatnala, Sandika dan Andi Anggana, 2014. "Merangkai Stabilitas Kawasan". Majalah Gatra, 26 November

#### Koran

Damanik, M Riza: KOMPAS, 31 Desember 2014. "Konektifitas Menjadi Kunci".

Luhulima, CPF: KOMPAS, 10 Desember 2014. "Jalur Sutera Maritim"



Grahadiyarini, BM. Lukita dan C. Anto Saptowalyono: KOMPAS, 16 Desember 2014. "Menuju Kejayaan Maritim".

Biro Komunikasi dan Layanan Informasi Kemenkeu: KORAN SINDO, 11 Desember 2014. "APBN 2015: Melanjutkan Reformasi Pembangunan Bagi Percepatan Pembangunan Ekonomi yang Berkeadilan".

#### Media Online

Sutianto, Feby Dwi. 2014. "Jokowi Kembali Jelaskan Konsep Tol Laut di Depan Para Pengusaha". <http://finanee.detik.com/read/2014/06/20/215721/2614894/4/jokowi-kembali-jelaskan-konsep-tol-laut-di-depan-para-pengusaha>, diakses 20 Juni 2014

Sukma, Rizal. 2014. "Gagasan Poros Maritim". <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/08/21/080000726/Gagasan.Poros.Maritim>, diakses 21 Agustus 2014

