

DINAMIKA KEBIJAKAN POROS MARITIM INDONESIA PADA MASA PEMERINTAHAN JOKO WIDODO PERIODE TAHUN 2014-SEKARANG

Muhammad Rafli¹, Isrina Siregar²

raflibecker123@gmail.com¹, isrinasiregar@gmail.com²

Pendidikan Sejarah, FKIP, Universitas Jambi¹²

Abstrak: Presiden Joko Widodo akan menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia, juga ingin menjadikan wilayah perairan Indonesia sebagai wilayah perairan yang aman di dunia bagi semua aktivitas laut, dan untuk itu pemerintah akan menjamin keamanan dan keselamatan transportasi laut yang dilakukan oleh masyarakat maupun pelaku usaha. Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan tentang Dinamika Kebijakan Poros Maritim Indonesia pada masa Pemerintahan Presiden Joko Widodo guna untuk menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Penelitian ini dilakukan Melalui Teknik Pengumpulan Data dengan Studi Kepustakaan, dan Analisis Data dilakukan menggunakan Metode Kualitatif. Strategi internasional Indonesia sampai saat ini telah keyakinan untuk secara konsisten mendorong di antara dua batu, ketika periode Jokowi dengan strategi Oceanic Hub-nya, prinsipnya telah berubah menjadi satu dayung dua tiga pulau terlampaui, Semoga dengan adanya Kebijakan-Kebijakan yang dilakukan Oleh Pemerintahan Presiden Joko Widodo terhadap Poros Maritim Indonesia semakin maju dan Maritim Indonesia selalu terjaga dari Permasalahan Sengketa.

Kata Kunci: *Indonesia, Kebijakan Jokowi, Poros Maritim Dunia.*

Abstract: *President Joko Widodo will make Indonesia the world's maritime axis, also wants to make Indonesian waters a safe water area in the world for all marine activities, and for that the government will ensure the security and safety of sea transportation carried out by the community and business actors. This study aims to explain the Dynamics of Indonesia's Maritime Axis Policy during the reign of President Joko Widodo in order to make Indonesia the World Maritime Axis. This research was conducted through data collection techniques with literature studies, and data analysis was carried out using qualitative methods. Indonesia's international strategy to date has been the belief to consistently push between two rocks, when the Jokowi period with his Oceanic Hub strategy, the principle has changed to one oar, two three islands are exceeded, Hopefully with the policies carried out by President Joko's government Widodo on the Indonesian Maritime Axis is getting more advanced and the Indonesian Maritime is always protected from Dispute Problems.*

Keywords: *Indonesia, Jokowi's Policy, The World Maritime Axis.*

PENDAHALUAN

Indonesia pada tahun 2014, strategi Indonesia dapat dikatakan telah berubah, terutama sejauh masalah kelautan. Hal ini sering tidak bisa dibedakan dengan kewibawaan Jokowi yang membuat isu Kelautan sebagai isu utama dalam pemerintahannya. Bukan administrasi Presiden Soesilo Bambang Yudhoyono yang sudah lama mengklaim hal tersebut namun tidak mempermasalahakan isu kelautan sebagai isu atau kunjungan pemerintah. Di bawah pemerintahan Jokowi, itu sebenarnya jelas apa kebutuhan otoritas publik selama jangka waktu berikut, terutama sejauh strategi Indonesia. Jokowi menggunakan Ide Tri Sakti Soekarno sebagai alasan lima tahun berikutnya (Al-Syahrin, 2018:17).

Yang paling menonjol adalah strategi kelautan Indonesia. Realitas ini sering terlihat ketika Jokowi secara resmi dideklarasikan oleh KPU sebagai presiden ketujuh Indonesia dengan wacana kejayaan di atas angkutan Pinisi di pelabuhan Sunda Kelapa. Alasan memilih wilayah di pelabuhan Sunda Kelapa karena pelabuhan ini mungkin pelabuhan yang memiliki sejarah panjang di pulau Jawa, sedangkan keputusan angkutan Pinisi adalah sebuah gambaran kesungguhan pemerintahan Jokowi dalam mengembalikan solidaritas Indonesia sebagai negara samudra. Jadi Pelabuhan Sunda Kelapa dan Kapal Pinisi adalah dua gambaran negara Indonesia sebagai negara samudera yang didelegasikan kembali oleh Jokowi, misalkan kesungguhan otoritas publik untuk naik ke Laut Indonesia.

Pendekatan ini juga terlihat jelas saat Jokowi menyampaikan wacana kenegaraan kepada Presiden Jokowi inisiasi presiden ketujuh Indonesia. Berikut wacana Jokowi saat dikukuhkan sebagai susunan ketujuh Indonesia pada tanggal 20 Oktober 2014 di MPR RI:

“..Kita harus melakukan upaya yang solid untuk mengembalikan Indonesia sebagai negara samudera. Laut, samudra, saluran air, dan teluk adalah jangka panjang dari kemajuan manusia kita. Kami telah membelakangi kami lautan terlalu lama, punggung kita di lautan, kembali ke saluran air dan menyempit. saat ini bisa saatnya kita mengembalikan semuanya ke JalesvevaJayamahe, di lautan kita jaya, karena kejenaan para pendahulu kita dulu, bisa meledak lagi..”

Mencermati wacana di atas, sangat jelas bahwa salah satu kebijakan Indonesia seharusnya adalah Kemaritiman. Isu Maritim ini jadi ajakan, kata Jokowi kewenangan untuk lima tahun ke depan. Dengan ide Nawacita ini, akan terhadap pendekatan masa depan Indonesia, khususnya di bidang Kelautan..

METODE

Adapun metode penelitian kajian pustaka atau studi kepustakaan yaitu berisi teori teori yang relevan dengan masalah – masalah penelitian. Masalah pada Penelitian ini adalah Untuk mengetahui mengenai kebijakan Poros Maritim Dunia pemerintah baru Indonesia dibawah kepemimpinan Jokowi dan respons negara lain terhadapnya, yang mengungkap reaksi, argumen, alasan, dan sikap yang berbeda.

Pada bagian ini dilakukan pengkajian mengenai konsep dan teori yang digunakan berdasarkan literatur yang tersedia, terutama dari artikel-artikel yang dipublikasikan dalam berbagai jurnal ilmiah. Kajian pustaka berfungsi untuk membangun konsep atau teori yang menjadi dasar studi dalam penelitian (V. Wiratna, 2014:57).

Kajian pustaka atau studi pustaka merupakan kegiatan yang diwajibkan dalam penelitian, khususnya penelitian akademik yang tujuan utamanya adalah mengembangkan aspek teoritis maupun aspek manfaat praktis, Sehingga dengan menggunakan metode penelitian ini penulis dapat dengan mudah menyelesaikan masalah yang hendak diteliti.

HASIL PEMBAHASAN

Arti Penting Kebijakan Poros Maritim Indonesia

Poros Maritim dunia merupakan gagasan yang dicetuskan oleh Presiden Jokowi pada KTT Asia Timur pada 13 November 2014 di Nay Pyi Taw, Myanmar. Jokowi selengkapnya lebih lanjut menjelaskan konvensi yang menggunakan kemajuan kerangka biaya kelautan, industri pengiriman dan laut industri perjalanan dan penggunaan kebijaksanaan laut, terlepas

dari apakah itu memperluas kerja sama seperti menangani masalah laut, misalnya perampokan penangkapan ikan, pelanggaran kekuasaan, keserentakan provinsi dan pencurian hasil laut. Akomodasi sistem publik Jokowi pada pertemuan negara Asia Timur berkonotasi poin penting. Jokowi membawa pesan politik hanya sebagai pesan moneter bahwa untuk Indonesia, kawasan Asia Timur dan Asia Pasifik komprehensif mengasumsikan bagian penting untuk keamanan di seluruh dunia dan kesehatan moneter.

Lingkungan utama Asia Pasifik telah berubah sebagai distrik penting dalam bidang politik dunia. Kekuatan penting di ruang ini adalah Kontes kunci memiliki banyak upaya terkoordinasi, baik moneter maupun keamanan. China telah dinamis dalam upaya terkoordinasi yang penting dengan ASEAN akhir-akhir ini Terakhir dan strategi One Belt One Street yang 'mengikat bersama' distrik Eurasia adalah bukti substansial dari perubahan ini. Kemudian lagi, AS melanjutkan ke tingkatkan esensi dan dampaknya di sekitar sini melalui pendekatan Poros Pasifik di bawah Barack Obama dan sekarang Donald Trump, Amerika Asosiasi juga selalu melakukan banyak kunjungan penting dan upaya bersama banyak negara di kawasan Asia Pasifik (Nazamuddin, 2013:5).

Pemahaman Presiden Jokowi tentang posisi geostrategis & geoekonomi Indonesia diwujudkan dalam kebijakan Poros Maritim yang dapat berupa langkah penting dalam upaya mensinergikan taktik untuk membumbui perekonomian & di sisi lain juga secara eksklusif memperkuat pertahanan & keamanan maritim Indonesia. Pusat gravitasi geoekonomi & geopolitik dunia telah bergeser dari Barat ke Timur, jadi Jokowi perlu menunjukkan bahwa Indonesia akan menjadi Poros Maritim dunia serta sebagai negara maritim yang makmur dan berwibawa. Goldrick Berpendapat “Wilayah laut adalah wilayah yang signifikan untuk kehidupan ekonomi global dan proyeksi kekuatan masa depan nasional. Sentralitas peran negara diprediksi masih akan hadir dalam kondisi ini”.

Munculnya informasi keamanan maritim diawali dengan pemahaman fungsi wilayah perairan strategis untuk kepentingan negara-negara di dunia. Wilayah maritim adalah urat nadi utama hubungan ekonomi & keamanan dunia, sehingga mengarah ke keamanan maritim informasi penting tidak hanya dilakukan oleh Indonesia tetapi juga negara lain. Pemahaman & usaha Mewujudkan wilayah maritim karena diperlukannya sentralitas kebijakan akan mampu mewujudkan stabilitas keamanan maritim & kepentingan nasional jadi berdampak pada pembangunan ekonomi & kesejahteraan nasional kedepan (Partogi, 2015:12).

Upaya ini dilakukan melalui jaminan ekonomi terdekat dengan menempatkan sumber daya ke dasar laut antarnegara bagian dan berusaha untuk menangkap ikan Ilegal. Konseptualisasi Jokowi tentang Indonesia sebagai poros Maritim dunia terpisah dari tatanan samudera luar, juga di pada dasarnya visi yang terlibat secara lokal terlebih dahulu. Harapannya adalah ketika masalah dalam negeri dapat diselesaikan, pada saat itu, proyeksi sebagai negara Poros Maritim dunia akan diketahui.

Poros Maritim Dunia : Strategi Peningkatan Sektor Ekonomi Indonesia

Prikhatno Berpendapat Bahwa “Doktrin Poros Maritim adalah upaya untuk memajukan pekerjaan ekonomi kolaborasi peningkatan laut dan laut publik dengan target kemajuan ekonomi yang pelaksanaannya tertuang dalam pembangunan tol laut”. tol laut adalah pekerjaan untuk membuat jaringan laut yang menarik sebagai perahu yang berlayar secara rutin dan terencana dari barat menuju timur Indonesia. Dalam istilah dasar, ide jalan laut asosiasi antara asosiasi pulau dan membantu akses perdagangan dan industrialisasi menggarap bantuan

pemerintah terhadap masyarakat dan perekonomian bangsa. Ide Tol laut juga dilakukan untuk lebih mengembangkan eksekusi kendaraan laut melalui pembangunan kembali jaringan pengiriman lokal dan di seluruh dunia, mengurangi waktu tinggal menjadi penghambat pameran pelabuhan umum, dan meningkatkan transportasi laut. Dengan peruntukan dan pengembangan jalan tol laut, itu diandalkan untuk memiliki pilihan untuk membina perekonomian, pengamanan, dan keutuhan wilayah perairan Indonesia.

Pengisian ulang fondasi pelabuhan yang dilakukan adalah pekerjaan untuk mewajibkan dan memberikan kerangka dan administrasi pelabuhan secara global, dengan tujuan agar Indonesia dapat memanfaatkan keuangan penyebaran koordinasi di seluruh dunia. Transportasi laut sekarang dimanfaatkan oleh tambahan kurang 90% dari pertukaran lokal dan di seluruh dunia jadi peningkatan batas dan jaringan pelabuhan sangat penting untuk penurunan biaya koordinasi dan sosialisasi pembangunan keuangan publik yang tidak memihak. Selama Ini, terlepas dari biaya keuangan yang tinggi, tidak adanya kantor pondasi penumpukan dan pembuangan di pelabuhan, masih menjadi kendala, menyebabkan penurunan minat pemanfaatan transportasi laut. Dari sudut pandang koordinasi untuk transportasi laut, Anda dapat juga terlihat masih banyak kekurangan dalam pengangkutan barang dagangan, terutama untuk transportasi laut ke Indonesia bagian timur. Transportasi koordinat laut dari Jawa ke Papua dalam setiap kasus benar-benar bersemangat, namun kembali ke keadaan kosong. Tidak keefesiennya Jaringan barang dagangan ini memiliki keunikan dalam biaya kebutuhan pokok antara Jawa dan Indonesia Timur, khususnya Papua sangat tinggi (Safri, 2017:10).

Upaya pemerintah untuk lebih fokus pada kerangka Indonesia bagian timur Selanjutnya kemajuan pelabuhan yang memadai saat ini mulai terlihat. Kementerian Perhubungan telah menyelesaikan pembangunan kantor pelabuhan di 91 pelabuhan secara keseluruhan Indonesia. 80 lokasi pembangunan pelabuhan mengalir di Indonesia bagian timur & 11 area pelabuhan yang berputar-putar di Indonesia bagian barat. Pada tahun 2016, Belum ada 21 pelabuhan baru di Maluku yang memanfaatkan seluk-beluk 8 pelabuhan di Maluku Provinsi Maluku dan 13 pelabuhan di Maluku Utara. Pelabuhan Wasior di Kabupaten Teluk Wondama, Papua juga telah resmi dibuka dan dimanfaatkan untuk bekerja sama dengan transportasi laut Indonesia. Sebagai pengembangan dari seri tindakan inisiasi dari 91 kerangka kerja port, menambahkan hingga 55 port dimulai pada periode April hingga Juni 2016. Peningkatan Pondasi pelabuhan ini sampai sekarang mengacu pada kerangka perbaikan transportasi publik, lingkungan dan tingkat lokal sementara masih berfokus pada kesejahteraan dan keamanan transportasi laut.

Sebagai upaya penilaian, otoritas publik telah melakukan pembatasan terhadap bagian kapal asing yang masuk ke perairan Indonesia dengan memberikan dua pelabuhan global, khususnya Kuala Tanjung dan Bitung. Dua internasional tersebut akan menjadi ruang pengunjung untuk kapal asing dari bangsa yang berbeda. terbukanya akses teritorial melalui pelaksanaan ide biaya Kelautan dapat memberikan kebebasan kepada angkutan umum dan industri koordinasi untuk mengambil bagian dalam sirkulasi dunia. Dengan situasi pelabuhan di seluruh dunia di daerah tersebut di ujung tombak Indonesia, mengantarkan komoditas dan produk impor itu tertambat di pinggir Indonesia. Untuk melanjutkan dengan koordinasi diseminasi ke luar angkasa akan selamanya menggunakan kapal Indonesia terdekat. Dengan memberikan dua pelabuhan global, manajemen kapal asing yang Masuk ke Indonesia juga ternyata tidak sulit untuk dibedakan. Dengan keterbatasan Ini diandalkan untuk menjadi metode untuk bekerja dengan kontrol Angkatan Laut dan Bakamla sejauh pengintaian keamanan laut. Sistem ini juga tidak hanya membatasi perkembangan kapal vendor global yang saat ini masih pasti kewalahan oleh kapal-

kapal asing yang dielu-elukan di wilayah di Indonesia namun bisa juga membatasi penyusupan barang asing ke wilayah-wilayah di Indonesia. Kontrol Keamanan mekanis dibuat lebih mudah. Pekerjaan ini adalah energi kerjasama antara kebijakan ekonomi sekaligus mengandung bagian perlindungan dan keamanan di dalamnya (Harri, 2017:15)

Selain dua pelabuhan dunia, otoritas publik juga telah mengatur enam pelabuhan global Pelabuhan utama adalah Pelabuhan Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar dan Sorong. Berbagai peningkatan dan kemajuan dari pelabuhan-pelabuhan ini juga harus diikuti oleh pembangunan kantor yayasan keamanan dan modernisasi perlengkapan militer di dalamnya. Melalui Eksekusi yang dibuat dalam ide Ocean Thruway, itu akan membuat keunggulan negara dan penguatan bisnis publik bergabung dengan nilai rendah dan ketidaksamaan di seluruh nusantara. Selain daripada peningkatan dan pertimbangan kemajuan transportasi pelabuhan dan laut, mendesak agar latihan laut Indonesia lebih lambat dan lebih lugas dimanfaatkan oleh penduduk, pekerjaan otoritas publik juga diperlukan tergantung pada sisi perlindungan & penguasaan laut sehingga Indonesia dapat menjamin pemanfaatan laut untuk kepentingan umum. Menangani masalah batas laut juga merupakan Sangat penting untuk diselesaikan untuk menempatkan kepastian hukum di atas batas provinsi negara. Dengan kulminasi masalah jaga dan batas dipercaya Indonesia dapat memperkuat hubungan dua sisi dan memberdayakan partisipasi perbatasan antar negara dikenang untuk administrasi wilayah laut (Arcelinocent, 2019:20).

Poros Maritim Dunia: Strategi Peningkatan Keamanan Laut Indonesia

Wilayah maritim merupakan urat nadi utama hubungan kepentingan dunia, karena Akibatnya, keamanan maritim adalah informasi yang penting bagi beberapa negara-negara di dunia tampaknya tidak hanya dilihat dari kepentingan ekonomi tetapi juga kepentingan pertahanan. Stabilitas maritim sangat diperlukan untuk menjaga kepentingan dan proses ekonomi, apalagi sebagai sumber keamanan. Kondisi geografis di dalam jenis pulau dan perbatasan eksklusif menggunakan sejumlah negara menyebabkan banyak ancaman menjadi dihadapi Indonesia. Secara umum, ancaman terdiri dari beberapa hal. Pertama, ancaman sengketa perbatasan laut. Sengketa wilayah Laut China Selatan Ini adalah masalah perbatasan yang belum terselesaikan. Sengketa wilayah tersebut tidak hanya melibatkan Indonesia tetapi juga negara-negara lain di wilayah geografis, yaitu Malaysia, Vietnam, Filipina, dan Brunei Darussalam.

Kondisi ini tentu mengkhawatirkan bagi kawasan, posisi strategis maritim Indonesia sangat penting dan berpengaruh dalam peta perbatasan ASEAN. Dua pertiga dari semua perairan wilayah geografis menyenangkan Indonesia. Melihat contoh ini, sebenarnya Indonesia akan selalu memainkan tugas pusat keamanan dan keamanan regional. Kerentanan akan menguasai wilayah Indonesia lebih awal sehingga diperparah dengan pandangan klaim atas pulau-pulau, oleh negara-negara tetangga, terutama Malaysia. Kondisi Oleh karena itu, pemerintah harus menanganinya agar tidak terjadi disintegrasi negara misalnya pelepasan Pulau Sipadan & Ligitan.. Mempertahankan Kepemilikan Teritorial adalah prioritas utama Indonesia. Karena itu, Pemerintahan Jokowi lebih mengutamakan kepentingan teritorial daripada setiap gangguan dan mengintensifkan upaya diplomatik untuk menyelesaikannya perbatasan negara tetangga. Masalah perbatasan daerah dengan negara-negara sekitarnya sangat penting bahwa pemerintah. harus mendiskusikannya ke dalam rencana tertentu & menemukan jawaban (Dwi, 2018:8).

Kepentingan negara-negara di luar wilayah di dalam perairan wilayah geografis lebih lanjut butuh perhatian. paling diminati oleh negara-negara di luar kawasan, terutama oleh negara-negara besar yaitu China, Jepang & AS, adalah akses maritim sederhana & ketersediaan sumber daya untuk kepentingan geoekonomi negara-negara tersebut. Posisi strategis Indonesia termasuk jalur perdagangan Kepulauan Indonesia (ALKI), dapat memfasilitasi dan memperlancar peredaran logistik perdagangan antarbenua yang diterapkan oleh negara-negara besar. Paradigma geostrategis ini memainkan peran penting dalam interaksi keamanan antar kawasan di Asia dan Australia. Minat negara di luar kawasan terhadap perairan Indonesia harus diantisipasi & ditanggapi dengan sempurna oleh Indonesia (Evan, 2018:15).

Isu keamanan maritim kedua yang juga perlu mendapat perhatian merupakan ancaman non-tradisional, antara lain: pembajakan laut dan separatisme. Keresahan sosial antar pengguna laut, pembajakan dan pembajakan, imigran dan pembalakan liar, dan Penyelundupan juga merupakan kontroversi yang harus segera diselesaikan. Lebih banyak kapal internasional yang melewati perairan Indonesia memungkinkan terjadinya kejahatan pembajakan laut. Fenomena ini tidak hanya dinilai sebagai jenis kerentanan dari aspek perlindungan tetapi juga kerugian ekonominya besar. Terlepas dari pembajakan laut dan terorisme belum menjadi ancaman serius saat ini tetapi potensi tersebut harus mampu dihilangkan dengan baik sebelum menjadi ancaman nasional. Transportasi laut yang terus menjadi rute lalu lintas perdagangan dunia terbanyak, juga memiliki potensi penyelundupan produk. Pada saat yang sama, kegiatan penyelundupan Senjata api ilegal, narkoba, bahan bakar minyak, hingga manusia juga mudah terjadi dan dapat menjadi ancaman yang signifikan terhadap keamanan (Pupu, 2009:20).

Ancaman ketiga adalah illegal fishing. Menurut data Kementerian Kelautan dan Perikanan tahun 2014, nilai potensinya kekayaan sumber daya alam yang juga ada di sektor kelautan dan perikanan diproyeksikan akan berhasil dalam US\$ 171 miliar setiap tahun. dalam detail tambahan, nilai potensinya meliputi perikanan \$32 miliar, wilayah pesisir \$56 miliar, bioteknologi \$40 miliar, wisata bahari \$2 miliar, minyak bumi \$21 miliar & transportasi laut sebesar \$20 miliar. Besarnya potensi berada di tengah keterbatasan pengawasan aparat dan armada kapal laut membuat perairan Indonesia sebagai daya tarik tersendiri bagi pihak asing untuk melakukan penangkapan menangkap ikan secara ilegal. Perairan Indonesia rentan didukung ancaman aktivitas Penangkapan ikan secara ilegal telah menyebar mulai dari perairan Laut Natuna, Laut Sulawesi, Laut Aceh, Samudra Hindia bagian selatan, Laut Aru, hingga Laut Arafura di sekitar Papua.

Ide Poros Maritim dapat dibangun melalui konsepsi yang kuat dan ekonomis & aman diimplementasikan. Ekonomi & keamanan harus saling menguntungkan memperkuat. sangat sulit untuk mengadakan kegiatan perdagangan di sektor maritim jika kondisi maritim tidak aman. Peran penting keamanan dalam mendukung Kemakmuran ekonomi dan perdagangan menjadi syarat mutlak bagi negara yang ingin memajukan sektor maritimnya. Penculikan WNI di Laut Sulu oleh kelompok organisasi teroris asing dan oleh karena itu munculnya ISIS di Marawi adalah contoh yang ketidakamanan sektor kelautan akan mempengaruhi perdagangan distribusi barang dan jasa yang melibatkan laut sebagai metode transportasi. Ini akan menjadi ancaman yang signifikan tidak hanya bagi Indonesia tetapi juga bagi negara-negara di kawasan ASEAN biasanya (Wahidmurni, 2017:19).

Masalah perbatasan darat & laut yang sampai saat ini belum terselesaikan Hal ini membuat perekonomian Indonesia sulit berkembang. Sangat jauh, Orientasi pembangunan nasional adalah orientasi pembangunan berbasis lahan sehingga laut hanyalah sebuah wilayah eksploitasi & eksplorasi sumber daya alam, pembuangan limbah & kegiatan ilegal seperti

penyelundupan. Keadaan ini diperparah dengan menggunakan kebijakan pembangunan maritim yang diadministrasikan parsial & tidak menyeluruh. Setiap kementerian & lembaga melaksanakan program pembangunan parsial, belum terintegrasi & belum berkonsentrasi pada pembangunan kelautan (La ode, 2017:13).

Oleh karena itu, Presiden Jokowi melalui Kementerian Kelautan dan Perikanan, berupaya memerangi kegiatan illegal fishing di perairan Indonesia. selama ini, Tentunya kerja pemerintah dituntut untuk bisa menjaga dan memelihara mengolah kekayaan & potensi bahari di Indonesia. Untuk memproses sumber daya alam laut, diharapkan modernisasi teknologi dan pendanaan yang memadai berkelanjutan sejalan dengan negara sehingga siap untuk menghasilkan keuntungan atau tidak hanya dari segi ekonomi tetapi juga keamanan maritim. Kegiatan memerangi ilegal Penangkapan ikan diwujudkan melalui pembakaran dan penembakan kapal orang asing yang masuk ke Indonesia secara ilegal. Kebijakan penembakan kapal ini merupakan strategi Jokowi dalam memberikan efek jera terhadap negara lain. Efek getar juga sekaligus merupakan bukti ancaman berat berfungsi sebagai strategi pencegah untuk meyakinkan target bahwa Indonesia serius menegakkan kedaulatan teritorialnya dengan membakar dan penembakan kapal asing agar dapat menimbulkan efek jera di kegiatan penangkapan ikan secara ilegal. meningkatnya kegiatan ilegal Unreported and Unregulated (IUU) fishing yang terjadi di Indonesia semakin hari semakin meningkat merugikan Indonesia. Kerugian ini berpengaruh pada ancaman yang mengancam keberlanjutan sumber daya kelautan dan perikanan di masa depan.

Cita-Cita Poros Maritim Indonesia

Rencana menjadikan Indonesia sebagai PMD dicetuskan oleh Jokowi Jusuf Kalla saat menjalankan misinya di Pilpres 2014. Pemikiran tersebut terangkum melalui penggambaran visi, misi dan program kegiatan yang telah disusun Tebal 41 halaman dengan judul Jalan Maju untuk Indonesia Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian. Visinya adalah "Pengakuan Indonesia bahwa berdaulat, bebas, dan bersifat gotong royong", yang berusaha untuk diakui melalui sembilan rencana kebutuhan yang dikenal sebagai Nawa cita (Artha & Fahmi, 2020:4).

Kemudian, pada saat itu, berdasarkan hal itu, pengakuan akan penglihatan itu melahirkan tujuh misi di yang dalam misi ketiga dan keenam diidentifikasi dengan memanfaatkan keinginan untuk sebagai negara laut. Misi ketiga adalah "Memahami strategi internasional bebas-dinamis" apalagi memperkuat cara hidupnya sebagai negara samudera." Tugas ke-6 adalah Mengakui Indonesia sebagai negara laut yang mandiri, maju, kokoh, dan demi kepentingan umum". pada dasarnya memberikan tanda bahwa tuntunan arah kemajuan yang ideal selesai adalah perbaikan berbasis laut sesuai dengan kebutuhan Indonesia pada umumnya merupakan negara kepulauan. (Amiruddin & Herri, 2018:18)

Kemudian, ditetapkan secara resmi pasangan presiden dan wakil presiden yang dipilih oleh Komisi Pemilihan Umum (KPU), Jokowi-Jusuf Kalla membacakan wacana kemenangan. Anehnya, wacana itu dilanjutkan dengan Kapal phinisi "Hati Buana" Setia", di Pelabuhan Sunda Kelapa, Jakarta pada 22 Juli 2014. Diperkenalkan pada pelabuhan dan di atas kapal, wacana memberi tanda untuk kembali jiwa Indonesia menjadi negeri laut yang pernah menang (Jalesveva Jayamahe). Dalam wacana kejayaannya berjudul "Ini Kesempatan yang Ideal untuk Bergerak" bersama", Jokowi menekankan pentingnya jiwa gotong royong bagi memahami fantasi Indonesia tentang berubah menjadi negara laut. Jokowi berkata, "Jiwa Kolaborasi bersama ini akan menjadikan negara Indonesia bukan sekedar siap untuk membuat karena

meskipun tantangan, namun juga dapat berkembang menjadi pusat laut dunia, tempat peradaban politik luar biasa yang akan datang"

Setelah dilantik secara resmi pada tanggal 20 Oktober 2014, dalam pidato debutnya sebagai presiden, Jokowi kembali menggarisbawahi visi kelautannya untuk Membuat *Jalesveva Jayamahe*, lebih tepatnya membangun kembali keajaiban Indonesia di masa lalu sebagai negara samudera. Laut, samudra, saluran air, dan teluk kecil, seperti yang ditunjukkan olehnya, adalah yang akan datang peradaban Indonesia. Dalam wacananya, Jokowi mencabut pernyataan Presiden tersebut Soekarno dengan menyatakan, "bahwa untuk memasukkan Indonesia ke dalam negara besar, negara yang kokoh, negara yang makmur, negara yang tenang, kita harus memiliki jiwa cakrawala laut; semangat pelaut yang berani berenang menembus ombak dan menerjang gelombang yang bergerak". Penegasan semakin fokus agar strategi pemerintahan Jokowi-Jusuf Kalla akan dikoordinasikan pada peningkatan aspek kelautan dengan memanfaatkan semua kapasitas terpendamnya. Satu dari kemajuan mendasar yang diambil ditunjukkan dengan memanfaatkan pengembangan Layanan dari Organizer for Oceanic Undertakings, organisasi jasa perencanaan yang belum telah ada sebelumnya, pada dasarnya sebagai desakan bahwa sudut pandang samudera menjadi titik fokus utama pemerintahan (Kris Naning, 2019:17).

KESIMPULAN

Enkapsulasi dari dua kepentingan utama negara, yaitu ekonomi dan keamanan tertentu diakui melalui konvensi strategi Oceanic Pivot Jokowi. Ekonomi dan keamanan pada dasarnya misalnya sisi mata uang yang berbeda. Perbaikan moneter membutuhkan menjaga kesehatan dan keamanan, sedangkan kekuatan penjaga membutuhkan; Pengaturan dan dukungan kapasitas moneter. Penyampaian ukuran rencana keuangan perlindungan umumnya dikendalikan oleh ukuran gaji suatu negara gaji suatu negara, merupakan gambaran dari kemampuan negara tersebut untuk memastikan dan menggunakan aset reguler yang dia miliki dengan kekuatan perlindungan dan inovasi yang dominan. Energi koperasi dari kemajuan sudut pandang moneter dan keamanan selesai pada strategi Sea Pivot planet ini telah berjalan dengan baik bagus, meskipun masih banyak bentrokan keamanan yang perlu dipertimbangkan, khususnya Bentrokan bahaya keserentakan lini, koordinasi antar organisasi dan dinas, modernisasi bentrokan kerangka perlindungan dan peningkatan inovasi laut yang mendalam akhirnya juga menjunjung tinggi kapasitas untuk mengamankan perairan regional Indonesia.

Nasib industri kelautan Indonesia selain menjadi pelajaran garda umum juga merupakan komponen pendukung taktik kelautan Indonesia semua lebih umum nanti. Kolaborasi antara sudut moneter dan moneter keamanan sangat penting untuk dieksekusi di Poros Maritim sehingga pada akhirnya akan menjunjung tinggi kapasitas Indonesia sebagai Poros Maritim di seluruh dunia. Jika kerjasama ini efektif selesai, maka pada saat itu, Jokowi telah mengubah ajaran dasarnya strategi internasional Indonesia. Strategi internasional Indonesia sampai saat ini telah keyakinan untuk secara konsisten mendorong di antara dua batu, ketika periode Jokowi dengan strategi Oceanic Hub-nya, prinsipnya telah berubah menjadi satu dayung dua tiga pulau terlampaui, Semoga dengan adanya Kebijakan-Kebijakan yang dilakukan Oleh Pemerintahan Presiden Joko Widodo terhadap Poros Maritim Indonesia semakin maju dan Maritim Indonesia selalu terjaga dari Permasalahan Sengketa.

DAFTAR PUSTAKA

- Al-Syahrin. (2018). *Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut*. Journal Indonesian Perspective. Vol. 3, No. 1.
- Amiruddin & Heri. (2018). *Dirkursus Pembangunan Poros Maritim Dunia : Telah Krisis Kebijakan*. Jurnal Komunikasi Pembangunan. Vol. 16, No.1.
- Arcelinocent. (2019). *Kebijakan Maritim dalam mewujudkan Negara Kesatuan Republik Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*. Journal Lex Et Societatis. Vol. 7, No. 12.
- Artha & Fahmi. (2020). *Analisis Swot Kebijakan Poros Maritim Global diwilayah Kepulauan Riau*. Journal Of International Studies. Vol. 3, No. 2.
- Dwi Ardiyanti. (2018). *Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia: Tantangan dan Peluang Keamanan dan Ekonomi Era Jokowi*. Jurnal Resolusi. Vol. 1, No. 2.
- Evan, Iis Gindarsah, dan Andrew W. (2018). *Menerjemahkan Visi Poros Maritim Global ke Dalam kerangka Diplomasi Pertahanan Maritim Dalam Kebijakan Luar Negeri Indonesia di Era Jokowi*. Journal Centre For Strategic and International Studies. Jakarta:2018.
- Harri , Hijra, Alfajri. (2017). *Proyeksi Perdagangan InternasionalIndonesia dalam Kerangka Gagasan Poros Maritim Indonesia*. Prosiding Celscitech-Umri. Vol. 2, No. 1.
- Kris Naning. (2019). *Kepentingan Indonesia Terhadap One Belt One Road (OBOR) dalam Upaya Mewujudkan Poros Maritim Dunia*. Journal Transborders. Vol. 2, No. 2.
- Laode M. Fathun. (2017). *Kebijakan Geopolitik Poros Maritim di Era Jokowi dalam Filosofi Frame Ideologis*. Jurnal PIR. Vol. 1, No. 2.
- Nazamuddin Khairur. (2013). *Smart Maritime Diplomacy: Diplomasi Maritim Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia*. Global & Strategis, Th. 13, No. 1.
- P. Partogi. (2015). *Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo dan Implikasi Internasionalnya*. Journal Politica. Vol. 6, No. 2.
- Pupu, (2009). *Penelitian Kualitatif*. Equilibrium. Vol. 5, No. 9.
- Safri & Ridwan. (2017). *Kebijakan Poros Maritim dan Keamanan Nasional Indonesia: Tantangan dan Harapan*. Jurnal Pertahanan & Bela Negara. Vol. 7, No. 3.
- V. Wiratna. (2014). *Metodeologi Penelitian*. (Yogyakarta:Pustaka Baru Perss, 2014), h.57.
- Wahidmurni. (2017). *Pemaparan Metode Penelitian Kualitatif*. Dosen Fakultas Ilmu Tarbiyah dan Keguruan, UIN Maulana Malik Ibrahim Malang. Juli 2017.