

BAB III

ANALISIS *RATIONAL CHOICE* DALAM KERJA SAMA KEBIJAKAN

POROS MERITIM DUNIA

Pada bab sebelumnya penulis telah menjelaskan pengertian dan tujuan dari kebijakan poros maritim dunia Presiden Joko Widodo. Tujuan dari poros maritim dunia adalah mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat dan makmur melalui pengambilan identitas Indonesia sebagai bangsa maritim, pengamanan kepentingan maritim dan keamanan maritim dan memberdayakan sumber daya maritim untuk mewujudkan pemerataan ekonomi. Pada intinya Presiden Jokowi ingin mencapai kepentingan nasionalnya sehingga munculnya ide gagasan poros maritim dunia, untuk memenuhi tujuan tersebut maka dibutuhkannya kerja sama kebijakan dengan negara lain. Pada bab dua sudah dijelaskan beberapa kerja sama kebijakan poros maritim dengan negara-negara lain hal tersebut sangat membantu terwujudnya tujuan poros maritim dunia.

Dalam bab ini panulis akan menganalisis proses kerja sama kebijakan poros maritim dunia dengan negara lain, dan akan mempertimbangkan melalui asumsi dasar dari model *The Rational Actor* oleh Graham T. Allison. Dalam kasus ini teori *Rational Choice* saling terhubung karena melalui model *The Rational Actor* yang mana pengambilan kebijakan melihat bagaimana aktor negara dapat memilih sebuah kebijakan paling efektif atau memaksimalkan keputusan tersebut untuk mencapai tujuan atau kepentingannya. Salah satu tahapan proses pengambilan kebijakan yang pertama adalah menentukan tujuan negara dalam suatu isu. Dalam menentukan tujuannya, pembuat kebijakan mempunyai beberapa

aspek yang perlu dipertimbangkan untuk menentukan tujuannya dilihat dari segi keuntungan, kegunaan atau preferensi (Allison, 1971, hal. 29-30).

Maka pada bab ini penulis akan membagi pembahasan dalam empat bagian analisis sesuai dengan *model of Rational Action* oleh Graham T. Allison. Pertama *Goals and Objectives*, menjelaskan bahwa *goals* adalah tujuan umum sedangkan *objectives* tujuan khusus dalam jangka waktu yang dekat. Kedua *Alternatives*, pembuat kebijakan memilih diantara keseluruhan kebijakan alternatif yang ada pada suatu kondisi tertentu dalam kasus ini memilih kerja sama kebijakan poros maritim dengan negara lain yang mana lebih efektif. Ketiga *Consequences*, tahap ini membandingkan dari seluruh alternatif kekurangan dan kelebihan dan disertai hambatannya. Keempat *Choice*, memilih salah satu dari pilihan yang paling memungkinkan untuk mencapai tujuan poros maritim dunia.

3.1 GOALS AND OBJECTIVES

Dalam teori *rational choice* menurut Graham T. Allison, komponen dalam pembuatan kebijakan luar negeri melibatkan banyak aktor seperti kutipan Graham T. Allison bahwa “*National security and national interest are the principal categories in which strategic goals are conceived. National seeks security and range of other objectives*” (Allison, 1971, hal. 33). Jadi setiap proses pembuatan kebijakan luar negeri memang bisa dipengaruhi banyak faktor hal ini yang disebut proses *decision making* dan juga bisa melibatkan banyak aktor domestik yang berasal dari berbagai institusi. Namun dari kebijakan luar negeri yang dihasilkan tetap akan menjadi suatu yang diyakini dan bisa memenuhi kepentingan nasional dengan catatan telah mempertimbangkan kosekuensi yang ada. Dalam hal ini

Allison telah mengatakan bahwa “*governments select the action that will maximize strategic goals and objectives* (Allison, 1971, hal. 32).

Menurut Allison *goals and objectives* dibagi menjadi dua *goals* adalah tujuan umum dari Poros Maritim Dunia yang ingin menjadikan negara Indonesia sebagai negara yang berdaulat. Sedangkan *objectives* adalah tujuan khusus guna mempercepat proses terwujudnya tujuan umum dalam isu ini lima pilar utama. Dari pemaparan tujuan poros maritim dunia sangat terlihat jelas bahwa aktor dari negara dapat memilih suatu kebijakan yang paling efektif untuk memaksimalkan pencapaian tujuan tersebut. Dalam menentukan tujuannya, pembuat kebijakan mempunyai beberapa aspek yang perlu dipertimbangkan untuk menentukan tujuannya dilihat dari segi keuntungan, kegunaan atau preferensi (Allison, 1971, hal. 30).

Pemerintah era Joko Widodo melihat Indonesia adalah negara kepulauan yang terbesar di dunia, sehingga jika dilihat dari letak geografisnya Indonesia memiliki modal yang sangat besar jika dimanfaatkan dengan baik. Pemerintah menyadari bahwa laut merupakan media pemersatu dan juga sebagai media penghubung antara pulau-pulau bahkan penghubung antar negara-negar di dunia. Maka dari itu pemerintah membuat kebijakan poros maritim dunia guna mendirikan negara maritim yang besar, kuat dan makmur melalui pengambilan identitas Indonesia sebagai bangsa maritim (Kementrian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia, 2016).

Pada intinya tujuan Poros Maritim Dunia untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, maju, mandiri, kuat, serta mampu

memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan sesuai dengan kepentingan nasional semua akan tertuju pada kepentingan nasional (Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia, 2016). Sehingga untuk mencapai tujuan tersebut Presiden Jokowi memberikan langkah-langkah dengan mengagas konsep Indonesia sebagai poros maritim dunia yang akan difokuskan pada lima pilar utama yang sebelumnya sudah dijelaskan di bab pertama.

Pemerintah Joko Widodo memberikan gambaran kongkrit dalam mencapai lima pilar utama tersebut melalui beberapa program seperti peningkatan wawasan bahari, meningkatkan *ocean literacy*, pengembangan teknologi berbasis kearifan bahari dalam pilar budaya maritim; Pemerintah mengeluarkan peraturan menteri kelautan dan perikanan No. 2 Tahun 2015 tentang larangan penggunaan alat penangkapan ikan pukat hela (*trawl*) dan pukat tarik (*seine nets*) di wilayah pengelolaan perikanan Negara Republik Indonesia dalam pilar sumber daya laut dan menciptakan kedaulatan pangan laut (Kementrian kelautan dan perikanan republik Indonesia, 2017); Pemerintah membangun program Tol Laut, logistik, industri perkapalan dan pariwisata maritim dalam pilar pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim; Pemerintah meningkatkan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara dan bukan memisahkan dalam pilar diplomasi maritim; Pemerintah mengintensifkan penegakan hukum dan pengendalian *Illegal, Unreported and Unregulated* (IUU)

Fishing serta kegiatan yang merusak sumber daya kalautan dan perikanan dalam pilar keamanan maritim (Anwar, 2016, hal. 72-73).

Dari lima pilar poros maritim dunia ini Presiden Jokowi sudah mengimplementasikannya salah satunya memberi prioritas pada pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim. Terbukti dengan adanya program Tol Laut yang mendirikan 24 pelabuhan penghubung guna mempermudah jalur pelayaran, karena transportasi laut saat ini sangat diperluka dalam perdagangan domestik maupun perdagangan internasional, sehingga pengembangan kapasitas dan konektivitas dari pelabuhan sangat penting bagi penurunan biaya logistik dan pemerataan pertumbuhan nasional (Bappenas, 2015). Sejak awal pemerintahan Joko Widodo telah mengupayakan untuk mengembalikan kejayaan maritim Indonesia dengan visi misi sebagai poros maritim dunia, dengan membangun transportasi laut dan infrastruktur laut, termasuk dengan membangun kekuatan ekonomi masyarakat sehingga nantinya kemandirian maritim dapat terwujud dan memberikan manfaat besar bagi kesejahteraan masyarakat.

Gagasan poros maritim dunia sebenarnya sudah ada sebelum Joko Widodo menjabat sebagai Presiden Indonesia, kebijakan Poros Maritim Dunia telah dicetuskan oleh para staf ahli seperti Makmur Keliat, Andi Wijayanto, Rizal Sukma dan lain-lain (Keliat, 2009, hal. 112-126). Poros Maritim Dunia mulai muncul ke publik yang pertama kalinya pada tanggal 22 Juni 2014, pada debat putaran ke tiga calon presiden. Gagasan tersebut hasil dari diskusi para staf ahli, konsep baru kebijakan luar negeri ini akan menjadi sebuah sumber kekuatan yang realistis untuk mencapai kepentingan nasional. Karena menurut para staf ahli kebijakan luar negeri harus relevan dengan karakter suatu negara secara geografis.

Pada dasarnya letak geografis Indonesia sangat strategis dalam sektor kemaritiman, sehingga harus dimanfaatkan dengan baik maka dibutuhlah kebijakan poros maritim dunia Indonesia (Supriyatno, 2014, hal. 362-365). Pada masa pilpres gagasan ini menjadikan poin penting yang di kampanyekan dan dijabarkan oleh Rizal Sukma. Pada intinya penyampaian Rizal Sukma adalah mengajak seluruh rakyat Indonesia untuk lebih mengenali jati diri bangsa maritim guna mendukung tercapainya sebuah tujuan yang sudah dipaparkan (Nainggolan, 2015, hal. 170).

Presiden Joko Widodo mengambil keputusan untuk mempromosikan kebijakan Poros Maritim Dunia kepada dunia internasional, dengan membangun mitra kerja sama dengan negara lain guna mempercepat terwujudnya tujuan Poros Maritim Dunia menggunakan langkah-langkah yang diplomatis. Maka dari itu penegalan kebijakan poros maritim dunia ke dunia global sangat penting dalam mencapai pembangua kebijakan.

3.2 ALTERNATIVES

Khususnya dalam sub bab ini, penulis akan menjelaskan mengenai pilihan alternatif kerja sama Indonesia dalam bidang maritim. Sebelum jauh membahas tentang kerja sama kebijakan poros maritim dunia Indonesia, alangkah baiknya memahami poin dari *alternatives* menurut Graham T.Allison. Pada umumnya kebijakan luar negeri dibuat untuk mencapai sebuah tujuan utama, guna mencapai tujuan tersebut dibutuhkan sebuah pilihan dengan melihat kondisi dan situasi yang sedang dialami. Dari pilihan tersebut memiliki spesifikasi tindakan yang cukup tepat untuk membedakan dari alternatif lainnya sesuai dengan tujuan yang dibutuhkan. Menurut Allison dalam menerutkan keputusan ini disederhanakan

sebagai *decision tree* (Allison, 1971, hal. 29-30). *Decision making* digambarkan melalui sekema pohon keputusan atau *decision tree*. Dalam konsep *decision tree* ini mengubah data menjadi aturan-aturan guna mempermudah proses pengambilan keputusan yang kompleks menjadi lebih simpel, sehingga pengambil keputusan akan lebih menginterpretasikan solusi dari permasalahan (Allison, 1971, p. 30). Kerja sama ini yang dinamakan poin alternatif dimana aktor atau pembuat kebijakan dapat memilih diantara keseluruhan alternatif yang sekiranya paling mendakati dengan tujuan akhir.

Dalam pertemuan KTT APEC yang di selenggarakan di Beijing pada tanggal 11 November 2014, adalah awal penegalan Kebijakan Poros Maritim Dunia. Dalam forum tersebut dihadiri para petinggi negara seperti, Presiden Barack Obama, Presiden Vladimir Putin, Presiden Truong Tan Sang, Perdana Menteri Shinzo Abe serta Presiden Xi Jinping (DetikNews, 2014). Kehadiran Presiden Jokowi pada KTT APEC itu seakan menjadi magnet baru dalam kerjasama regional di kawasan Asia Pasifik. Hal tersebut mengundang reaksi negara lain untuk melakukan kerja sama strategi, dari ketiga pemimpin negara yaitu, Barack Obama, Shinzo Abe dan Xi Jinping memberikan penegasan penting Indonesia sebagai mitra strategis di kawasan. Mereka juga menyampaikan keinginan untuk berkontribusi dalam pembangunan di Indonesia tawaran tersebut akan di jabarkan dalam poin berikut.

Dalam isu ini poin alternatif yang dimaksud adalah melakukan kerja sama dengan negara-negara lain dalam konteks poros maritim dunia guna mencapai tujuan yang diharapkan. Disini memiliki tiga alternatif pilihan, pertama kerja sama Indonesia dengan Jepang, kedua kerja sama Indonesia dengan Amerika

Serikat dan yang ketiga kerja sama Indonesia dengan Tiongkok. Dari tiga alternatif tersebut penulis akan mengubah data menjadi aturan-aturan guna mempermudah proses pengambilan keputusan secara simpel.

3.2.1 Kerja Sama Indonesia dengan Jepang

Jepang merespon Kebijakan Poros Maritim Dunia ketika pertemuan KTT APEC di Beijing 2014, Tanggapan dari Duta Besar Jepang untuk Indonesia yang bernama Yasuaki Tanizak, mengungkapkan dukungannya dalam mewujudkan Poros Maritim Dunia dengan rencana melakukan kerjasama dalam berbagai bidang kemaritim, seperti pembangunan pelabuhan, dan juga peningkatan keamanan dan keselamatan maritim (Maulana, 2014). Dalam pernyataan tersebut belum ada kesepakatan yang resmi, tetapi memiliki rancangan yang akan di bangun Indonesia dan Jepang. Sehingga Indonesia lebih memilih kesepakatan dengan Tiongkok dalam bentuk MoU.

Rancangan kerja sama maritim Indonesia dan Jepang akhirnya menandatangani momerandum kerja sama pembentukan *Indonesia-Japan Maritime Forum* yang pertama. Selang dua tahun kerja sama ini kembali diselenggarakan ketika Menteri Luar Negari Jepang Kono Taro mengunjungi Indonesia dan membuat *Join Committe Indonesia – Jepang Maritim Forum* pada tanggal 21 desember 2016 (Kedutaan Besar Jepang di Indonesia, 2018). Dalam kerja sama tersebut mendapatkan hasil yang saling menguntungkan dari kedua negara, sehingga kesepakatan tersebut menghasilkan empat fokus utama dalam *Indonesia-Japan Maritime Forum*. Pertama membangun keamanan dan keselamatan di bidang maritim terutama dalam membahas kelangsungan laut Tiongkok selatan yang menjadi mata pencaharian serta mengupayakan sengketa

secara damai, kedua membangun negara kepulauan dengan pembangunan yang berkelanjutan seperti penyediaan sistem radar, kapal patroli, dan teknologi luar angkasa, ketiga membangun pelatihan kejuruan seperti membangun fasilitas pelatihan kejuruan antar universitas guna memajukan pengembangan sumber daya manusia dan dapat berkontribusi pada pembangunan industri di Indonesia, keempat membangun infrastruktur dan konektivitas di bidang maritim contohnya membangun proyek pelabuhan patimban yang berada di kabupaten subang, pembangunan galangan kapal dan pengembangan pulau-pulau terpencil (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia, 2017). Pengembangan kemitraan strategis ini merupakan bagian dari upaya yang dilakukan kedua belah pihak untuk memperkuat hubungan kerja sama secara keseluruhan, terlihat dari inisiatif kedua negara yang menyelenggarakan dalam bentuk forum khusus (Parameswaran, Jepang and Indonesia : A New Maritime Forum, 2015).

Selain itu kerja sama maritim kedua negara kembali menandatangani sebuah kesepakatan dalam konteks infrastruktur dan konektivitas maritim, kali ini kesepakatan tersebut mempertemukan menteri luar negeri Jepang Taro Kono dengan menteri luar negeri Indonesia Retno Marsudi yang telah resmi menandatangani *Exchanges of Notes on the Integrated Marine and Fisheries Centers and Fish Market* (Pusparani, 2018). Dalam pertemuan tersebut menteri luar negeri Jepang Taro Kono mengatakan bahwa Jepang berjanji akan membantu pembangunan pelabuhan di pulau-pulau terpencil serta mendirikan pasar nelayan, dan juga dalam pelaksanaan tersebut Indonesia mendapatkan bantuan ekonomi dari Jepang (Kantor Staf Presiden, 2018). Jika dilihat dari bidang investasi, Jepang

memiliki nilai investasi yang cukup signifikan bagi Indonesia pasalnya Jepang termasuk negara investor terbesar kedua bagi Indonesia setelah Tiongkok. Menurut data badan koordinasi penanaman modal BKPM mencatat bahwa sebagian besar investor Jepang menanamkan modalnya di sektor infrastruktur (Badan Koordinasi Penanaman Modal, 2017).

3.2.2 Kerja sama Indonesia dengan Amerika Serikat

Amerika memiliki kebijakan yang ditawarkan yaitu *Regional Maritime Security Initiative* atau RMSI dalam kebijakan tersebut memiliki aturan guna menstabilkan kawasan di Asia Pasifik. RMSI adalah salah satu upaya Amerika untuk mengkomandokan kawasan Asia Pasifik dengan cara yang simpel. Contohnya mengoperasionalkan keamanan yang di sebut *Proliferation Security Initiative* (PSI) atau bisa juga diartikan sebagai inisiatif meningkatkan kerjasama internasional melawan ancaman transnasional seperti proliferasi, terorisme, dan pembajakan. Dalam RMSI memiliki tiga komponen utama yang pertama *Building a Sea Situation Picture of the Malacca Straits*, kedua *Decision-Making Structures*, ketiga *Standby Maritime Force*. Tujuan kongkritnya untuk menyinkronkan kapasitas antar lembaga internasional, mengembangkan kesadaran dalam situasi maritim, meningkatkan teknologi maritim dan mengembangkan struktur pengambilan keputusan yang responsif dan dapat memanggil pasukan maritim yang tersedia secara cepat untuk bertindak bila diperlukan dalam menanggapi keamanan maritim (Ho, 2014).

Pada tahun 2014 pihak Amerika Serikat menawarkan lebih lanjut terkait kebijakan RMSI kepada negara-negara di ASEAN termasuk Indonesia dengan pertemuan para menteri pertahanan ASEAN yang dilaksanakan di Hawaii pada

bulan April 2014. Dalam pertemuan tersebut membahas tentang pembangunan sistem jaringan di mana negara dapat menyambungkan sistem keamanan maritimnya, penawaran tersebut tidak bersifat memaksa dan jika mereka mau bekerja sama (Parameswaran, 2016). Tenggapan dari Indonesia terkait RMSI yang ditawarkan memang terlihat menarik, mengingat banyaknya kejahatan maritim yang mengganggu perdagangan laut regional semakin berkembang, maka pemerintah Indonesia harus tetap waspada untuk mengantisipasi hal tersebut. Tetapi pemerintah Indonesia telah menolak Inisiatif Keamanan Maritim Regional tersebut secara tegas. Hal tersebut dikarenakan Amerika Serikat adanya indikasi pengerahan pasukan khusus dan tindakan pengecatan secara unilateral di dalam perairan Indonesai. Potensi serupa telah terjadi ketika kegiatan pengawalan angkatan laut Amerika dan India terhadap kapal-kapal komersil yang berlayar melalui Selat Malaka (Laksmana, Gindarsah, & Mantong, 2018, p. 12).

3.2.3 Kerja sama Indonesia dengan Tiongkok

Pemerintah Indonesia pada era Presiden Jokowi telah memfokuskan pada pembangunan nasionalnya dengan membangun infrastruktur, salah satunya dalam sektor pembangunan maritim yang dirangkum pada agenda poros maritim dunia. Hal tersebut telah membuktikan bahwa pembaharuan bagi Indonesia dalam sektor maritim sangat dibutuhkan, sehingga pemerintah melakukan diplomasi maritim untuk mengundang mitra kerja sama dengan negara lain. Pemerintah Tiongkok merespon hal tersebut secara positif, karena agenda poros maritim dunia selaras dengan *21st century maritime silk road*. Kawasan Asia Tenggara adalah salah satu rancangan *21st century maritime silk road* untuk meperluas jangkauan pembangunan transportasi laut guna mempermudah proses ekspor impor, dalam

hal ini Indonesia menjadi salah satu target utama Tiongkok (Yani & Montratama, 2015, hal. 27). Presiden Jokowi sebelumnya sudah melakukan pendekatan terhadap Tiongkok dalam hal kerja sama Poros Maritim Dunia dan *21st century maritime silk road*. Tanggapan dari pihak Tiongkok sangat positif dengan menyambut baik kerja sama tersebut, sehingga kerja sama tersebut ditanggapi oleh Duta Besar Tiongkok yaitu Xie Feng dalam sebuah pidatonya yang mengatakan bahwa Indonesia adalah salah satu negara yang paling penting dalam mewujudkan *21st century maritime silk road* (Embassy of the People's Republic of China in the Republic of Indonesia, 2015)

Duta besar Tiongkok Xi Feng juga menawarkan sebuah solusi untuk mempermudah proses mewujudkan agenda poros maritim dunia tersebut, dengan menawarkan bantuan *Maritime Silk Fund* sebesar \$40 miliar untuk pembangunan pelabuhan laut (Djumena, 2015). Indonesia dan Tiongkok memerlukan kerja sama yang lebih komprehensif, karena masih banyak beberapa kerja sama yang perlu ditingkatkan lagi dan menyusun program pembangunan lima tahun kedepan. Pada tahun 2015 kedua negara sepekat untuk mensinergikan Poros Maritim Dunia dengan *21st century maritime silk road* guna merealisasikan konektivitas maritim dikawasan, Kedua kepala pemerintahan telah sepekat untuk penandatanganan delapan dukomen kerja sama yang tercantum dalam nota kesepahaman *Memorandum of Understanding* (MoU) yang sudah dijelaskan di atas (Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2015).

Terlihat bahwa Tiongkok memiliki niat yang sangat tinggi untuk berinvestasi dalam pembangunan infrastruktur laut, khususnya dalam proyek tol laut. Pemerintah Tiongkok telah berkomitmen untuk mengembangkan pelabuhan

dari proyek Tol Laut. Hal tersebut sudah tertera pada MoU pada nomor dua yaitu kerja sama pembangunan industri dan infrastruktur antara komisi nasional pembangunan dan reformasi RRT dengan Menteri BUMN. Pelabuhan yang akan dikembangkan yaitu pelabuhan Malahayati, Belawan, Jambi, Tanjung Perak, dan Tanjung Mas. Pemerintah Jepang pun menawarkan pengembangan pelabuhan, tapi hanya Tiongkok yang serius merespon untuk menanamkan investasinya di sektor ini (Nainggolan, 2015, hal. 175). Pemerintah Tiongkok mendukung para investornya untuk masuk ke Indonesia untuk menanamkan investasi ke dalam proyek-proyek galangan kapal, hal tersebut sudah mendapatkan izin dengan adanya kesepakatan MoU kedua negara.

Tiongkok adalah salah satu negara yang berinvestasi dalam bidang infrastruktur maritim tertinggi, investasi ini tidak lain karena Indonesia menjadi rancangan agenda Tiongkok guna menjadikan jalur perdagangan, Tiongkok juga merupakan negara mitra dagang nonmigas terbesar Indonesia pada periode 2014 total ekspor nonmigas Indonesia sebesar 145,96 miliar dollar AS dengan nilai ekspor ke Tiongkok sebesar 16,46 miliar dollar AS atau 11,28 persen dari total ekspor nonmigas nasional, sedangkan Amerika Serikat sebesar 15,86 miliar dollar AS atau 10,86 persen dari total ekspor nonmigas, sementara nilai ekspor ke Jepang sebesar 14,56 miliar dollar AS atau 9,98 persen dari total ekspor nonmigas (Badan Pembinaan Hukum Nasional , 2015).

Dinamika ekspor Indonesia sangat dipengaruhi oleh kondisi perekonomian ketiga negara tersebut, yang pada akhirnya akan berdampak pada perekonomian nasional. Hal tersebut sesuai dengan poin *alternative* menurut Allison yang mengatakan bahwa kebijakan alternatif dapat dipilih berdasarkan kondisi tertentu

(Allison, 1971, hal. 29). Dari kerja sama maritim Indonesia dengan negara Jepang, Amerika Serikat, dan Tiongkok tersebut adalah konsep dasar *rational actor* menurut Allison kebijakan alternatif ini digambarkan sebagai *decision tree* (Allison, 1971, hal. 29-30). Dimana memiliki sebuah opsi lain untuk menjadikan pertimbangan untuk dipilih dalam isu ini pilihan opsi tersebut diartikan sebagai kerja sama maritim Indonesia dengan negara lain, hal tersebut menjadikan sebuah pertimbangan untuk memaksimalkan *benefit* dan meminimalkan *cost*.

3.3 CONSEQUENCES

Dalam bab ini penulis akan menjabarkan poin *consequences* menurut Allison, hal ini sangat berkaitan dengan poin *alternative* pasalnya setiap alternatif yang sudah dijabarkan di atas memiliki perkiraan hambatan dan manfaatnya masing-masing (Allison, 1971, hal. 30). Guna memudahkan pengambilan keputusan yang dianggap paling rasional dengan mempertimbangkan konsekuensi dari pilihan yang diambil, aktor negara dapat memperdiksi sebaik apa kebijakan yang diambil nantinya. Menurut Allison dalam poin konsekuensi adalah aktor dapat mempertimbangkan segala konsekuensi yang ada dilihat dari *cost*, *benefit* and *constraints* dan disesuaikan dengan tujuan negara dalam suatu isu, sehingga aktor negara dapat memprediksi sebaik apa langkah yang akan diambil “*The relevant consequences constitute benefits and costs in terms of strategic goals and objectives*” (Allison, 1971, hal. 33).

Consequences adalah tahap yang ketiga, dalam tahap ini kebijakan alternatif memiliki perkiraan hambatan dan manfaatnya masing-masing. Berbagai asumsi yang berbeda akan dihasilkan pada tahap ini tentang keakuratan pengetahuan pembuat kebijakan terkait konsekuensi dari pilihan kebijakan

(Allison, 1971, p. 30). Penulis akan membandingkan *cost* dan *benefit*-nya melalui kerja sama dengan mengacu pada model konsep dasar *consequances*. Konsekuensi dari pengambilan kebijakan tersebut melihat dari kerja sama dalam bidang maritim dari masing-masing negara. Pembuat kebijakan menentukan konsekuensi yang relevan dari *costs, benefits and constraints* sesuai dengan tujuannya dalam suatu kasus (Allison, 1971, p. 33) Sehingga penulis akan mengurutkan *cost, benefit and constaraints* setiap *alternatives* terlebih dahulu dari nilai *consequances* untuk mempermudah pilihan dari *cost* dan *benefit*-nya lalu menjelaskan *constraints* dari masing-masing kerja sama.

3.3.1 *Cost, benefit and constrainst* dari kerja sama dengan Jepang

Kerja sama Indonesia dengan Jepang yang membentuk sebuah forum khusus dalam sektor maritim yaitu *Indonesia-Japan Maritime Forum*. *Cost* dari kerja sama ini adalah dari sektor industri perikanan, antara lain dengan pengadaan *cold chain* dan *cold storage*. Hal tersebut dinilai dapat melemahkan posisi Indonesia pada perikanan internasional dan kemandirian industri perikanan nasional serta lebih menguntungkan Jepang. Seperti yang terjadi pada pemanfaatan ikan tuna yang didapat dari nelayan kemudian langsung diolah oleh perusahaan dari Jepang yang beroperasi di Pasuruan (Ambari, 2019).

Benefit dari kerja sama *Indonesia-Japan Maritime Forum* yang menghasilkan empat fokus utama yang menjadi poin dari salah satu fokus utama tersebut menjadikan bahan pertimbangan yaitu :

1. perdamaian dan menstabilkan keamanan di kawasan ; membahas kelangsungan konflik laut Tiongkok selatan karena jalur tersebut merupakan jalur yang sangat penting untuk melakukan aktivitas ekonomi.

Sehingga kerja sama ini harus ditingkatkan kembali dengan mebuat *First Japan-Indonesia Foreign and Defense Ministerial Meeting* pada pertemuan ini, para menteri dari kedua negara membahas semua isu yang terkait dengan sektor pertahanan dan keamanan termasuk isu laut Tiongkok selatan (Ministry of Foreign Affairs of Japan, 2015).

2. Membangun negara kepulauan dengan pembangunan berkelanjutan : Seperti penyediaan sistem radar, kapal patroli dan teknologi luar angkasa yang tercantum pada siaran pers bersama Indonesia-Japan tanggal 6 september 2017.
3. Membangun pelatihan kejuruan ; Membangun pelatihan sesuai dengan kesepakatan dalam melakukan transfer di bidang keilmuan yang di seberkan pada pelatihan antar universita guna memajukan pengembangan sumber daya manusia dan dapat berkontribusi pada pengembangan industri.
4. Pembangunan ekonomi termasuk infrastruktur dan konektivitas di bidang maritim ; Dalam kerja sama tersebut memiliki manfaatnya masing-masing seperti adanya *transfer of technology* antara Indonesia dengan Jepang, mengembangkan industri perikanan, membangun pelabuhan dan pengembangan pulau-pulau terpencil seperti pengembangan progam pemabangan pelabuhan patimban di kabupaten subang (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman RI, 2016). Alasan dari kedua negara tersebut melakukan kerja sama maritim ini melihat kondisi geografis yang sama, maka masalah yang dihadapi oleh Indonesia masih kurangnya teknologi yang mapan untuk membangun pengembangan infrastruktur maritim.

Constraints atau kendala dalam kerja sama ini memiliki kekurangan yang mengakibatkan kerja sama *Indonesia-Japan Maritime Forum* telah berkembang secara lambat dan kurang maksimal. Hal tersebut dikarenakan ada beberapa faktor lain termasuk prioritas pemerintah Joko Widodo terus mempertahankan hubungan baik dengan Tiongkok sebagian besar karena alasan ekonomi (Parameswaran, 2016). Salah satunya dalam persaingan investasi kereta cepat Jakarta-Bandung yang dimenangkan oleh pihak Tiongkok (Kurniawati, 2018, p. 398). Masih minimnya investasi dalam sektor infrastruktur dan konektivitas maritim masih terlalu rendah, kerja sama dalam membangun program Tol Laut masih belum signifikan jika dibandingkan dengan Tiongkok, dalam kesepakatan tersebut Jepang hanya berinvestasi pada pembangunan pelabuhan Patimban (Tempo, 2016). Walaupun kerja sama dengan Jepang tidak menutup kemungkinan dalam pencapaian poros maritim dunia, tetapi Tiongkok lebih menjajikan dalam mewujudkan lima pilar utama secara cepat.

3.3.2 *Cost, benefit and constraints* dari kerja sama dengan Amerika Serikat

Alternatif pilihan selanjutnya yaitu kerja sama Indonesia dengan Amerika Serikat dalam kerja sama kedua negara telah dirangkum pada *Regional Maritime Security Initiative* atau RMSI dalam kerja sama tersebut terlalu berfokus pada keamanan maritimnya. *Cost* dari kerja sama kedua negara terlalu berfokus pada satu pilar saja yaitu pilar keamanan kawasan maritim saja dan mengakibatkan potensi pengerahan pasukan khusus dan pencegahan secara unilateral di dalam perairan Indonesia. Karena dalam *Regional Maritime Security Initiative* tersebut bertujuan untuk mengamankan kestabilan kawasan di Asia Pasifik dengan cara membangun pangkalan militer Amerika di Selat Malaka Guna mendukung

pengambilan keputusan yang responsif dalam menangani ancaman keamanan di kawasan tersebut (Ho, 2014, p. 2). Tidak hanya itu Amerika Serikat bisa mengetahui kelemahan Indonesia dalam segi teknologi kelautan sehingga bisa dimanfaatkan oleh Amerika Serikat yang ingin memenuhi kepentingannya di kawasan Asia Pasifik.

Benefit dari kerja sama ini dibuktikan dengan keuntungan kerja sama seperti kemitraan BMKG-NOAA melalui kegiatan pengembangan observasi laut dan iklim, program InaPRIMA dan persiapan menghadapi *Years of Maritime Continent* (YMC), serta *Summer Climate International Desk* (Hidayat R. , 2017). Kerja sama dalam pertahanan dan keamanan kawasan seperti program *Export Control and Related Border Security Program*, bekerja sama untuk memerangi dan mencegah pencurian ikan atau IUU *Fishing* dan lain sebagainya (Kedutaan Besar dan Konsulat AS di Indonesia, 2015). Menangkal ancaman kejahatan seperti proliferasi, terorisme, pembajakan pengembangan teknologi di bidang kelautan, dan mengurangi permasalahan keamanan maritim maupun keselamatan bernavigasi.

Constraints atau kendala dari kerja sama ini Amerika Serikat ingin menjadikan Selat Malaka dan Selat Singapura sebagai pangkalan keamanan untuk memantau dan melacak pergerakan kapal di selat tersebut serta memanfaatkan aset pengawasan dan pelacakan yang intensif, hal tersebut menjadi kendala Indonesia dalam akses perkapalan. Menurut Indonesia, upaya pengamanan selat tidak membutuhkan bantuan dari negara lain meski dalam bentuk *sharing information*. Sementara itu, Indonesia dan Malaysia juga menganggap pertukaran

informasi tersebut dapat menyebabkan tumpang tindih informasi dengan pusat informasi lainnya yang sudah ada (Sari, 2017, p. 154).

Indonesia sebagai negara adidaya guna menyeimbangkan kekuatan maritim di kawasan Asia Pasifik. Karena menurut pihak Amerika keamanan regional di kawasan Asia Pasifik merupakan salah satu tujuan prioritas utama (Fiorentini, 2017, p. 11). Sehingga hal yang harus dibayar oleh Indonesia, Indonesia harus melakukan kerja sama dengan Amerika dalam konteks keamanan maritim. Dalam kendala dari sektor kerja sama ekonomi di karenakan minimnya pengadaan pertemuan dari kedua belah pihak untuk melakukan pembahasan seperti dialog strategis dalam bidang perdagangan, sehingga kecil kemungkinan untuk dapat berkembang pada hubungan yang lebih komprehensif, karena kurangnya optimalisasi pemanfaatan potensi perdagangan disebabkan oleh infrastruktur yang belum memadai (Kurlantzick, 2018).

3.3.3 *Cost, benefit and constraints* dari kerja sama dengan Tiongkok

Cost dari kerja sama dengan Tiongkok yaitu terkait masalah keamanan laut seperti keamanan dan keselamatan dengan adanya isu laut Tiongkok selatan. Tiongkok memberikan sikap yang dianggap agresif seperti melakukan pembangunan sistem anti pesawat dan anti rudal di kepulauan Spratly, hal tersebut telah mengancam keamanan kawasan sehingga dapat mengurangi eksistensi poros maritim dunia (Santi, 2018). Selain itu Investasi Tiongkok dalam pembangunan poros maritim dunia ini semakin bertambah tapi juga mendapatkan konsekuensi dari kerja sama tersebut yaitu hutang Indonesia terhadap Tiongkok semakin banyak dari investasi, seperti dana pembangunan infrastruktur maritim. Total

keseluruhan pada akhir tahun 2018, pinjaman pemerintah kepada Tiongkok sekitar Rp 22 triliun (Kusuma, 2019).

Benefit kerja sama Indonesia dengan Tiongkok yang telah menyinergikan Poros Maritim Dunia dengan *21st century maritime silk road* dan berlanjut dengan penandatanganan nota kesepahaman *Memorandum of Understanding* yang dilaksanakan di *Great Hall of The People* berisikan 8 kesepakatan (Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2015). Dari 8 kesepakatan tersebut Tiongkok telah menjamin investasi salah satunya membantu tujuan Presiden Jokowi untuk mewujudkan 24 pelabuhan laut dalam dan dangkal yang nantinya akan mempermudah jalur transportasi laut antara pulau di Indonesia.

Tiongkok menjadi negara asing dengan investasi terbesar di Indonesia pada tahun 2015, dengan data sebesar Rp. 277,59 triliun atau 22,96 persen dari total izin prinsip penanaman modal asing Rp. 1.208,8 triliun. Angka tersebut meningkat 67 persen dibandingkan nilai investasi Tiongkok di Indonesia pada tahun 2014 (Embassy of the People's Republic of China in the Republic of Indonesia, 2016). Tiongkok juga menyodorkan dana melalui pinjaman dari *Asian Infrastructure Investment Bank* AIIB dan juga Xi Jinping telah berjanji untuk menyumbangkan banyak modal bagi negara tetangganya di Asia yang menawarkan pembiayaan secara cepat untuk telekomunikasi, transportasi dan lain sebagainya dengan pengembalian jangka waktu yang lama (Perlez, 2014). Indonesia mendapatkan pinjaman untuk mempercepat proses terwujudnya tol laut dari *Asian Infrastructure Investment Bank* AIIB dengan mendapatkan pendanaan lebih dari dari US \$ 1,8 miliar dari AIIB (Sriyanto, 2018, pp. 10-11).

Benefit berikutnya yang didapatkan selain kerja sama dalam meningkatkan konektivitas dan infrastruktur maritim, Tiongkok juga melakukan kerja sama dibidang sosial budaya maritim dalam sektor pariwisata guna meningkatkan devisa negara. Selain itu kerja sama keamanan dan pertahanan maritim seperti kerja sama transfer teknologi industri pertahanan pembuatan rudal telah dilakukan (Amalia, 2018, p. 1275). Hal ini karena Presiden Jokowi telah mengambil keputusan dengan sigap yang telah menyepakati kerja sama bersama Tiongkok dalam kebijakan poros maritim dunia, Jokowi melihat peluang yang sesuai dengan kebutuhan dalam pembangunan poros maritim dunia melalui dana investasi Tiongkok.

Constraints atau kendala kerja sama dengan *21st century maritime silk road* adalah Tiongkok masih berseteru dalam konflik keamanan kawasan laut Tiongkok selatan dan ditambah masih banyaknya para nelayan Tiongkok yang masih mengambil di laut Natuna (JakartaGrater, 2016). Sikat Tiongkok yang masih agresif dalam konflik laut Tiongkok selatan yang dapat menghambat poin keamanan maritim di kawasan.

Jika mengacu pada poin *alternatives* menurut Allison kerja sama Indonesia dengan Jepang dan kerja sama Indonesia dengan Amerika Serikat kurang sesuai dengan tujuan Poros Maritim Dunia. Berbeda dengan kerja sama Indonesia dengan Tiongkok pasalnya *cost and benefit* hampir memenuhi kebutuhan Poros Maritim Dunia. Berikut ulasan poin alternatif kerja sama Indonesia dengan Tiongkok. Kerja sama kebijakan *21st century maritime silk road* adalah kerja sama yang paling rasional karena paling mendekati tujuan poros maritim dunia. Dari beberapa kerja sama yang dilakukan hampir mendekati lima

pilar utama gagasan poros maritim dunia, seperti kerja sama ekonomi maritim, kerja sama mengelola sumber daya laut, kerja sama pembangunan dan infrastruktur maritim, kerja sama sosial dan budaya maritim. Sehingga dari kerja sama tersebut membuktikan bahwa Tiongkok menjadi mitra kerja sama yang efektif untuk membangun gagasan poros maritim dunia.

3.4 CHOICE

Kerja sama poros maritim dunia dengan *21st century maritime silk road* merupakan kerja sama yang paling rasional jika dibandingkan dengan alternatif lainnya seperti kerja sama *Indonesia-Japan Maritime Forum* dan *Regional Maritime Security Initiative (RMSI)* dengan Amerika Serikat. Menurut Allison, tahap terakhir dalam konsep dasar *model of action* dari *rational actor* yaitu *choice* yang mana pembuat kebijakan memilih salah satu dari alternatif yang sesuai dari tujuan negaranya (Allison, 1971, pp. 29-30). Pemerintah Indonesia ingin mempercepat proses pembangunan poros maritim dunia salah satunya dengan melakukan kerja sama dengan negara lain karena, kesenjangan infrastruktur dan konektivitas adalah masalah besar bagi Indonesia, sehingga prioritas utama bagi Indonesia adalah membangun konektivitas infrastruktur seperti program Tol Laut dan pengembangan ekonomi maritim.

Presiden Jokowi terus meningkatkan pembangunan segala bentuk kebutuhan transportasi laut seperti akselerasi pembangunan setiap pelabuhan dan fasilitasnya serta pengadaan kapal-kapal perintis (Kantor Staf Presiden, 2016). Dalam hal itu pemerintah membutuhkan dana yang tidak sedikit melihat tabel kebutuhan pembiayaan 24 pelabuhan yang begitu banyak, sehingga Jokowi menawarkan program Tol Laut ini ke negara lain untuk menarik minat investasi

dan dari pilihan yang paling rasional Tiongkok lebih meyakinkan dengan menawarkan kerja sama. Sedangkan tawaran Amerika Serikat dalam *Regional Maritime Security Initiative* mendapatkan penolakan karena dianggap membahayakan kedaulatan keamanan Indonesia dalam pembangunan pangkalan di Selat Malaka dan Selat Singapura. Sedangkan kerja sama dengan Jepang *Indonesia-Japan Maritime Forum* masih kurang sesuai jika di bandingkan dengan Tiongkok terutama dalam segi ekonomi maritim dan infrastruktur dan konektivitas maritim. Duta besar Tiongkok Yasuaki Tanizak, mengungkapkan dukungannya dalam mewujudkan Poros Maritim Dunia dengan rencana melakukan kerjasama dalam berbagai bidang kemaritim, seperti pembangunan pelabuhan, dan juga peningkatan keamanan dan keselamatan maritim (Maulana, 2014). Dalam pernyataan tersebut belum ada kesepakatan yang resmi, tetapi memiliki rancangan yang akan dibangun Indonesia dan Jepang. Sehingga kerja sama dengan Tiongkok lebih dulu disepakati dalam bentuk MoU pada tahun 2015 (Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2015).

Menurut Allison, pembuat kebijakan akan mempertimbangkan cara yang masuk akal untuk mencapai tujuannya (Allison, 1971, p. 30). Dari pernyataan tersebut, kerja sama kebijakan poros maritim dunia dengan *21st century maritime silk road* sesuai dengan tujuan pemerintah Indonesia seperti kutipan Joko Widodo dalam pidatonya di *International Maritime Organization* (IMO) di London. Melihat kutipan pidato Presiden Jokowi seakan mengundang kertertarikan negara lain untuk melakukan kerja sama khususnya dalam konteks kemaritiman. Menarik investasi asing memang diperlukan, melihat pemerintah Indonesia selama ini hanya mampu mendanai sekitar 30% dari keseluruhan biaya infrastruktur yang

dibutuhkan, sedangkan 70% dana lainnya Indonesia mengandalkan dari bantuan investasi swasta atau lembaga keuangan internasional (Syahrin, 2018, hal. 13).

Negara seperti Amerika Serikat, Jepang dan Tiongkok telah menyalurkan minat mereka untuk berkerja sama dalam program Tol Laut dengan berinvestasi, tetapi pihak Tiongkok yang serius menanggapi dalam penanaman investasi infrastruktur maritim dengan bukti penandatanganan MoU pada tanggal 26 Maret 2015 (Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2015). Dalam kesepakatan tersebut Tiongkok telah berkomitmen untuk mengembangkan pelabuhan utama seperti pelabuhan Tanjung Mas, Belawan, Makassar, Tanjung Perak dan lain sebagainya. Tiongkok juga telah menawarkan dan memfasilitasi dengan membangun kerja sama melalui Bank Investasi Infrastruktur Asia yang telah menyiapkan dana senilai 40 miliar dolar AS (Maratuthoharoh, 2016, p. 2).

Presiden Jokowi telah menawarkan program Tol Laut tersebut kepada Amerika dan juga Jepang tetapi kedua negara tersebut masih belum memahami program Tol Laut, sedangkan Jepang hanya berkontribusi pada pembangunan pelabuhan Patimban saja sebaliknya Tiongkok telah mengambil langkah untuk berinvestasi. Jumlah investasi yang akan dikucurkan pihak Tiongkok untuk proyek pengembangan infrastruktur, terutama laut, selama 10 tahun itu mencapai Rp. 35 triliun, ditambah dengan keseriusan Tiongkok yang meminta penjelasan tentang *master plan* pengembangan wilayah yang akan dikembangkan sebagai pusat pertumbuhan, penopang agenda Poros Maritim Dunia Presiden Joko Widodo (Nainggolan, 2015, pp. 174-175). Sehingga kerja sama kebijakan poros maritim dunia dengan *21st century maritime silk road* dianggap paling rasional dengan adanya tahapan yang terstruktur dari masing-masing kebijakan seperti

adanya AIIB yang telah ditawarkan oleh Tiongkok, dan keseriusan Tiongkok dalam mendukung Poros Maritim Dunia. Xi Jinping menilai Poros Maritim Dunia memiliki persamaan kepentingan antara *21st Century Maritime Silk Road* dalam konteks pengembangan kekuatan maritim, sehingga kedua negara dapat memberikan peluang merealisasikan tujuannya (Kartini, 2015, p. 135).

Dalam pandangan ini dilihat dari *cost, benefit and constraints* dari ketiga bentuk kerja sama tersebut yang mendekati tujuan dari poros maritim dunia atau yang dianggap paling rasional yaitu Tiongkok dengan *21st century maritime silk road* yang lebih membantu dari sektor investasi infrastruktur maritim, perekonomian maritim, sosial budaya maritim dengan adanya kerja sama di bidang pariwisata yang dapat meningkatkan devisa negara dari para wisatawan Tiongkok. Hal tersebut sudah menjelaskan *benefit* yang didapatkan lebih banyak ketimbang *cost*-nya.

Menurut Allison, sebuah negara menggunakan kebijakan luar negeri sebagai alat untuk mencapai tujuannya. Sehingga untuk mencapai hal tersebut, aktor negara sebagai peran yang penting dalam pengambilan keputusan. Aktor ini yang dapat mempertimbangkan setiap pilihan alternatif yang ada dengan memaksimalkan *benefit* dan meminimalkan *cost* yang ada (Allison, 1971, p. 37). Sehingga kerja sama dengan Tiongkok merupakan cara yang masuk akal dalam mewujudkan poros maritim dunia karena, kesepakatannya menyorot langsung pada permasalahan seperti menaruhkan sumber pendanaan. Indonesia memandang AIIB yang diprakarsai oleh Tiongkok sebagai salah satu sumber dana potensial untuk membiayai proyek-proyek infrastrukturnya (Laksmiana, Gindarsah, & Mantong, 2018, p. 4).

Selain itu, kerja sama dengan Tiongkok mendapatkan *benefit* yang sesuai dengan tujuan dari Poros Maritim Dunia, karena kedua negara telah sepakat untuk membangun kebijakan masing-masing, dengan meningkatkan kerja sama dalam ekonomi maritim, memajukan konektivitas infrastruktur maritim, budaya dan pariwisata maritim untuk mengembangkan kemitraan maritim bersama-sama dan memperdalam kerja sama investasi di bidang industri dan proyek-proyek besar (Montratama, 2016, pp. 42-43). Oleh karena itu, pilihan kebijakan poros maritim dunia berkerja sama dengan Tiongkok merupakan pilihan kebijakan yang paling rasional mengacu pada apa yang di maksud oleh Graham T. Allison dalam model pengambilan “*choice consists simply of selecting that alternative whose consequences rank highest in the decisionmaker's payoff function*” kebijakan dapat dipilih dengan mempertimbangkan konsekuensi dari berbagai alternatif di mana pilahanya paling mendekati dengan tujuan (Allison, 1971, p. 31).

Pemerintah Indonesia lebih memilih berkerja sama dengan pihak Tiongkok dalam kebijakan poros maritim dunia, karena *benefit* yang didapatkan lebih banyak dari pada *cost*, dilihat dari segi persamaan tujuan dari kedua kebijakan. Sehingga Joko Widodo lebih menekankan bekerja sama dengan Tiongkok hal tersebut dianggap paling rasional jika dilihat dari sudut pandang *rational choice*, menurut Graham T Allison dengan menggunakan model *the rational actor* dan konsep dasar yaitu *a rigorous model of action*, dalam isu ini penulis akan memetakan kebijakan Presiden Joko Widodo terkait kerja sama Poros Maritim Dunia dengan negara lain dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 3. Variabel Data Analisa Kasus Dengan Teori

No	Variabel	Deskripsi
	1. <i>Goal and objectives</i>	1. Untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional.
	2. <i>Alternatives</i>	1. Kerja sama maritim dengan Jepang (<i>Indonesia-Japan Maritime Forum</i>) 2. Kerja sama Indonesia dan Amerika Serikat <i>Regional Maritime Security Initiative</i> (RMSI) 3. Kerja sama maritim dengan Tiongkok (<i>21st Century Maritime Silk Road</i>)
	3. <i>Consequences</i>	1. <i>Indonesia-Japan Maritime Forum</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Cost</i> : Kerugian dari sektor industri perikanan • <i>Benefit</i> : Membangun keamanan dan keselamatan, Membangun negara kepulauan yang berkelanjutan, Membangun pelatihan kejuruan, dan Membangun ekonomi termasuk infrastruktur dan konektivitas.

		<ul style="list-style-type: none"> • <i>Constraints</i> : Kerkembang secara lambat dan kurang maksimal, faktor prioritas pemerintah Joko Widodo lebih berpihak pada Tiongkok karena alasan ekonomi. <p>2. <i>Regional Maritime Security Initiative (RMSI)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Cost</i> : Pengerahan pasukan khusus Amerika Serikat, pencegahan secara unilateral di dalam perairan Indonesia. • <i>Benefit</i> : Membangun kerja sama pertahanan dan keamanan maritim dalam lingkup regional maupun global. • <i>Constraints</i> : Ancaman keamanan kedaulatan Indonesia. Dalam <i>Sharing Informasi</i> dapat menyebabkan tumpang tindih. <p>3. <i>21st Century Maritime Silk Road</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Cost</i> : Tiongkok memberikan sikap agresif dalam keamanan kawasan, Hutang semakin bertambah. • <i>Benefit</i> : Sesuai dengan lima pilar
--	--	--

		<p>utama, kerja sama ekonomi maritim, kerja sama sosial dan budaya maritim, kerja sama pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim, kerja sama diplomasi maritim. Mempercepat Pembangunan Tol Laut.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Constraints</i> : Sikap Tiongkok dalam laut Tiongkok selatan masih agresif.
	<i>Choice</i>	<p><i>Choice</i> : <i>21st Century Maritime Silk Road</i></p> <p>Alasan : Pilihan <i>21st Century Maritime Silk Road</i> karena memiliki lebih banyak <i>benefit</i> dari pada <i>cost</i>-nya dan sesuai dengan tujuan lima pilar poros maritim dunia</p>

Pada bab III ini sudah di jelaskan mengenai *21st Century Maritime Silk Road* sebagai pilihan yang paling rasional dalam kerja sama kebijakan poros maritim dunia dan dibedah dengan sudut pandang *rational choice* menurut Graham T Allison menggunakan model *the rational actor* dan dijabarkan melalui konsep dasar *a rigorous medel of action*. *21st Century Maritime Silk Road* dipilih karena *benefit* yang didapatkan lebih banyak dari pada *cost*-nya, hal itu karena dalam tahap kedua yaitu *alternative* memiliki dua opsi lainnya yang kurang sesuai dengan *goals and objectives*, sehingga pada tahap *choice 21st Century Maritime Silk Road* yang paling rasional karena, beberapa kerja sama yang dibangun sesuai

dengan lima pilar utama Poros Maritim Dunia seperti, kerja sama ekonomi maritim, kerja sama sosial dan budaya maritim, kerja sama diplomasi maritim, dan yang terpenting kerja sama infrastruktur dan konektivitas maritim.

