

## BAB IV

### PENUTUP

#### 4.1 KESIMPULAN

Latar belakang dari isu ini adalah ketika terpilihnya Presiden Joko Widodo pada tahun 2014, dan mengagas Poros Maritim Dunia sebagai salah satu strategi 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. Maka dibuatlah langkah-langkah yang dinamakan lima pilar utama, dengan adanya lima pilar utama tersebut dapat dipetakan secara rinci, dan dijabarkan bahwa kebijakan Poros Maritim Dunia mengajak negara lain untuk bekerja sama.

Pada bab I dijelaskan bahwa hubungan Tiongkok dan Indonesia dalam sektor maritim sangat erat dan dijelaskan juga bahwa kebijakan *21<sup>st</sup> century maritime silk road* sudah ada sebelum kebijakan Poros Maritim Dunia. Pada bab ini juga dijelaskan mengenai sudut pandang landasan teori yang menggunakan *rational choice* menurut Graham T Allison dengan model *the rational actor* dan dibedah berdasarkan konsep dasar *a rigorous model of action*. Landasan tersebut digunakan untuk menjawab rumusan masalah pada penelitian ini yaitu, Mengapa Indonesia memutuskan untuk bekerja sama dengan Tiongkok dalam konteks kebijakan poros maritim dunia ?. Berdasarkan analisis penulis berdasarkan konsep dasar *a rigorous model of action* menurut Graham T Allison yang mencakup empat variabel di antaranya *Goals and Objectives, Alternatives, Consequences*

dan *Choice*. Penulis mendapatkan temuan untuk menjawab pertanyaan penelitian dengan bentuk kerja sama Poros Maritim Dunia.

Pada bab II ini menjelaskan mengenai variabel *Goals and Objectives* yang berisikan data-data guna menunjang proses analisis, penulis menggambarkan gambaran umum poros maritim dunia guna memperdalam pengertian poros maritim dunia dengan membahas terbentuknya sejarah poros maritim dunia. Poros Maritim Dunia pertama kali dikenalkan pada debat calon presiden putaran ke-3 pada tahun 2014. Dalam bab ini juga dijelaskan tujuan Poros Maritim Dunia dan cara untuk mencapai tujuan tersebut dengan mewujudkan lima pilar utama.

Masih pada bab II penulis menjelaskan variabel *alternatives* beberapa opsi atau pilihan kerja sama Poros Maritim Dunia dengan negara lain seperti *Indonesia-Japan Maritime Forum*, Kerja sama Indonesia dan Amerika Serikat menandatangani Nota Kesepahaman di Bidang Maritim (*Memorandum of Understanding on Maritime Cooperation*) dan *21<sup>st</sup> century maritime silk road*. Dalam kerja sama dengan Tiongkok lebih rasional kerana *benefit* yang didapatkan sesuai dengan lima pilar Poros Maritim Dunia seperti, kerja sama ekonomi maritim, kerja sama sosial dan budaya maritim, kerja sama pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim, kerja sama diplomasi maritim.

Bab III menjelaskan variabel *consequences* dan *choice*. Variabel *consequence* melihat dari poin alternatif yang ada dengan mempertimbangkan *cost*, *benefit constraints* dari kerja sama dengan *Indonesia-Japan Maritime Forum*, Kerja sama Indonesia dan Amerika Serikat menandatangani Nota Kesepahaman di bidang maritim *Memorandum of Understanding on Maritime*

*Cooperation* dan *21<sup>st</sup> century maritime silk road*. Pada tahap yang terakhir yaitu *Choice*, Jokowi memilih salah satu dari alternatif kebijakan yang memungkinkan tercapainya tujuan Poros Maritim Dunia dilihat dari kebutuhan yang ingin dicapai, contohnya Tiongkok bekerja sama dalam membangun program Tol Laut dengan melakukan investasi infrastruktur. Kebijakan *21<sup>st</sup> century maritime silk road* sangat mendukung gagasan Poros Maritim Dunia. Maka dari itulah, *21<sup>st</sup> century maritime silk road* adalah kebijakan yang paling tepat bagi Indonesia terkait kebijakan Poros Maritim Dunia, karena *benefit* yang didapatkan dari *21<sup>st</sup> century maritime silk road* ini lebih banyak dibandingkan *cost* dan sesuai dengan tujuan yang diharapkan.

#### **4.2 SARAN DAN REKOMENDASI**

Berdasarkan dari hasil analisis dan kesimpulan penelitian yang sudah dijabarkan di atas, penulis menyadari masih banyak keterbatasan penelitian ini yang hanya berfokus pada kerja sama kebijakan poros maritim dunia pada tahun 2019. Maka dari itu penulis memberikan saran dan rekomendasi kepada peneliti lain untuk melakukan penelitian dengan adanya kerja sama baru dalam program tol laut dengan Tiongkok, karena kerja sama ini termasuk kerja sama jangka panjang.