

**DIPLOMASI INDONESIA
DAN PEMBANGUNAN KONEKTIVITAS MARITIM**

DIPLOMASI INDONESIA DAN PEMBANGUNAN KONEKTIVITAS MARITIM

Editor: Humphrey Wangke

Yayasan Pustaka Obor Indonesia
Jakarta, 2018

Diplomasi Indonesia dan Pembangunan Konektivitas Maritim/
Humphrey Wangke (ed) —Ed. 1; Cet. 1.—Jakarta: Yayasan Pustaka
Obor Indonesia, 2018.

xii + 204 hlm; 15,5 x 23 cm
ISBN 978-602-433-699-8

Judul:
Diplomasi Indonesia dan Pembangunan Konektivitas Maritim,
Humphrey Wangke (ed)

Copyrights © 2018
Hak cipta dilindungi oleh Undang-Undang
All rights reserved

Penerbitan ini dimungkinkan atas kerja sama
Yayasan Pustaka Obor Indonesia dengan
Pusat Penelitian Badan Keahlian
Dewan Perwakilan Rakyat
Republik Indonesia

Cetakan pertama: Desember 2018
YOI: 1587.36.141.2018
Desain sampul: Sigit

Yayasan Pustaka Obor Indonesia
Jl. Plaju No. 10, Jakarta 10230, Indonesia
T. + 62 (0)21 31926978, 31920114
F. + 62 (0)21 31924488
E-mail: yayasan_obor@cbn.net.id
<http://www.obor.or.id>
Yayasan Pustaka Obor (FB)
[pustakaobor_id](#) (IG)

KATA PENGANTAR

Kata “maritim” dikenal kembali di Indonesia sejak kampanye presiden pada pemilihan umum 2014. Secara khusus, pasangan presiden dan wakil presiden, Joko Widodo-Jusuf Kalla (atau Jokowi-JK) mengusung Poros Maritim Dunia. Konsep ini berawal dari sebuah gagasan politik atau *election manifesto*, kemudian dikembangkan menjadi kebijakan nasional yang strategis untuk membangun sektor maritim dikaitkan dengan beberapa aspek, terutama ekonomi, pembangunan, pariwisata, dan industri.

Dalam kurun waktu sekitar empat tahun sejak Kabinet Kerja dimulai pada 2014, Pemerintah Indonesia sedang berupaya merealisasikan visi Kelautan Indonesia untuk mewujudkan Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia dengan mengeluarkan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 16 Tahun 2017. Kebijakan Kelautan Indonesia menetapkan tujuh pilar yang terdiri dari (1) pengelolaan sumber daya kelautan dan pengembangan sumber daya manusia (SDM), (2) pertahanan, keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan di laut, (3) tata kelola dan kelembagaan laut, (4) ekonomi dan infrastruktur kelautan dan peningkatan kesejahteraan, (5) pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut, (6) budaya bahari, (7) diplomasi maritim.

Implementasi kebijakan kelautan nasional dalam arti kemajuan dan kekurangannya menjadi fokus kajian tim peneliti dari Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI pada tahun 2018. Analisis mengenai konsep Poros Maritim Dunia dihubungkan dengan pembangunan infrastruktur konektivitas di wilayah timur Indonesia, khususnya di Provinsi Sulawesi Selatan dan Papua Barat. Konektivitas

maritim Indonesia dianalisis juga dalam konteks regional ASEAN, beserta tantangan dalam strategi diplomasi maritim Indonesia. Secara umum tim peneliti meninjau ulang pengembangan konsep Poros Maritim Dunia dalam konteks nasional, regional, dan internasional. Bagaimana kondisi maritim Indonesia di antara kontestasi kekuatan-kekuatan besar, terutama di antara kontestasi Amerika Serikat (AS) dan Tiongkok (RRT)?

Setiap tema kajian menganalisis elemen-elemen penting terkait perkembangan konsep maritim Indonesia, tantangan, dan kendala. Demikian juga berbagai peluang bagi Indonesia dalam mewujudkan kekuatan maritim Indonesia, baik sebagai *hub* maupun *gate* yang mampu mendukung dan melancarkan rute perdagangan (*trade routes*) dan jalur pelayaran (*shipping lanes*) dunia melalui perairan dan laut Indonesia. Dengan posisi strategis yang dimiliki Indonesia, yakni terletak di antara dua samudra besar – Hindia dan Pasifik, sudah waktunya Indonesia dapat menarik keuntungan yang optimal, termasuk dalam ikut mengatur tata kelola maritim dunia.

Meskipun visi nasional Kelautan Indonesia semakin jelas dan terarah, masih terdapat beberapa hal yang perlu diproyeksikan dalam upaya mempercepat realisasi Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia. Pertama, istilah maritim dan laut perlu dipertegas pengertiannya agar kerancuan dapat dikurangi. Kedua, diperlukan perubahan paradigma (*paradigm shift*) dari *land-based orientation* menuju *ocean-based orientation*, orientasi baru ini akan menjadi basis dalam menentukan program pembangunan, termasuk menegaskan kembali aspek saling keterhubungan antara kepentingan nasional dalam membangun laut, darat, dan udara secara terintegrasi. Ketiga, penguatan lembaga penelitian dan pengembangan (*research and development/R&D*). Pengintegrasian riset kelautan secara nasional untuk menghasilkan inovasi baru yang mampu mendukung optimalisasi sektor maritim Indonesia, sehingga berdampak positif bagi ekonomi dan perdagangan internasional.

Kata Pengantar

Menjelang berakhirnya periode Pemerintahan Jokowi-JK pada 2019, hasil penelitian Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI menjadi tepat waktu sebagai bagian dari evaluasi kebijakan dan implementasinya di sektor maritim secara khusus dan kelautan nasional secara umum. Namun, dengan adanya beberapa kendala, seperti masalah komunikasi dan koordinasi antara Pusat dan Daerah, kapasitas birokrasi lokal, dan masalah politik anggaran, maka peneliti diharapkan dapat merumuskan rekomendasi kebijakan untuk mengatasi berbagai kendala dimaksud. Apabila memungkinkan, tim peneliti dapat merumuskan peta jalan (*road map*), sehingga rekomendasi kebijakan dapat diaplikasikan secara praktis.

Semoga hasil penelitian ini dapat membawa manfaat bagi perbaikan sektor maritim dan kelautan Indonesia, sehingga Indonesia dapat membuktikan diri sebagai bangsa bahari yang kuat dan mandiri. Hal ini akan sejalan dengan pernyataan ahli sejarah maritim Indonesia, A.B. Lopian yang memaknai *archipelagic state* bahwa “Indonesia merupakan negara laut yang besar dan luas dengan ribuan pulau di wilayah perairan dan lautnya”.

Selamat kepada Tim Peneliti Badan Keahlian DPR RI.

Jakarta, 12 Oktober 2018
Dr. Adriana Elisabeth, M.Soc.Sc

DAFTAR ISI

Kata Pengantar	
<i>Dr. Adriana Elisabeth, M.Soc.Sc</i>	v
Daftar Isi	viii
Prolog	
<i>Humphrey Wangke</i>	1
Bagian I	
POROS MARITIM DUNIA DAN TANTANGAN DIPLOMASI INDONESIA	
<i>Adirini Pujayanti</i>	9
BAB I PENDAHULUAN	11
A Latar Belakang	11
B Kerangka Pemikiran	14
BAB II KEPENTINGAN INDONESIA DALAM KEBIJAKAN POROS MARITIM DUNIA	17
1. Gagasan Indonesia Poros Maritim	17
2. Konsep Poros Maritim	20
3. Strategi Diplomasi Maritim	23
BAB III TANTANGAN DIPLOMASI MARITIM INDONESIA	30
1. Fasilitas Maritim dan Port Authority	34
2. Komunikasi Politik Kebijakan Tol Laut	36
3. Kesiapan Daerah	37

BAB IV KESIMPULAN	40
DAFTAR PUSTAKA	43

Bagian II

**PENGEMBANGAN POROS MARITIM DALAM PERSAINGAN
KEPENTINGAN NEGARA-NEGARA DI KAWASAN INDO-
PASIFIK**

<i>Humphrey Wangke</i>	47
------------------------	----

BAB I PENDAHULUAN	49
--------------------------	----

A. Latar Belakang	49
-------------------	----

B. Politik Luar Negeri Adaptif dan Poros Maritim	60
--	----

BAB II PERSAINGAN KEPENTINGAN NEGARA-NEGARA DI KAWASAN INDO-PASIFIK	67
--	----

1. Strategi Indonesia: Mencari Dukungan dan Sinergi dari Stakeholder Pelabuhan	67
---	----

2. Dinamika Ekonomi dan Politik di Kawasan Indo-Pasifik	76
--	----

3. Poros Maritim Dunia Dalam Lingkungan Kawasan Indo-Pasifik	79
---	----

BAB III KESIMPULAN	90
---------------------------	----

DAFTAR PUSTAKA	92
-----------------------	----

Bagian III

**PEMBANGUNAN POROS MARITIM INDONESIA DAN
PENGEMBANGAN KONEKTIVITAS DENGAN ASEAN**

<i>Lisbet</i>	95
---------------	----

BAB I PENDAHULUAN	97
--------------------------	----

A. Latar Belakang	97
-------------------	----

B. Visi Poros Maritim Dunia	105
-----------------------------	-----

BAB II PEMBANGUNAN POROS MARITIM DAN PENGEMBANGAN KONEKTIVITAS	111
---	-----

A. Konektivitas Maritim Singapura	111
-----------------------------------	-----

B.	Dukungan Pemerintah dan Pihak Swasta terhadap Pembangunan Poros Maritim Indonesia	113
B1.	Dukungan Provinsi Sulawesi Selatan	113
B2.	Dukungan Provinsi Papua Barat	120
C.	Pembangunan Poros Maritim Indonesia Dan Pengembangan Konektivitas Indonesia Dengan ASEAN	124
BAB III	PENUTUP	132
	DAFTAR PUSTAKA	134
Bagian 4		
KONEKTIVITAS KAWASAN TIMUR INDONESIA: UPAYA PEMERINTAH MENGHADAPI ANCAMAN PEMBajakan DAN PERAMPOKAN BERSENJATA		
	<i>Rizki Roza</i>	137
BAB I	Pendahuluan	139
A.	Latar Belakang	139
B.	Permasalahan	141
C.	Kerangka Pemikiran	143
BAB II	PEMBANGUNAN KONEKTIVITAS MARITIM KAWASAN TIMUR INDONESIA	147
A.	Visi Negara Maritim Pemerintahan Joko Widodo	147
B.	Pembangunan Konektivitas Maritim Indonesia	149
BAB III	ANCAMAN BAJAK LAUT DAN PERAMPOKAN BERSENJATA DI LAUT SEKITAR PERAIRAN KAWASAN TIMUR INDONESIA	156
A.	Pembajakan dan Perampokan Bersenjata di perairan Asia Tenggara	158
B.	Potensi Serangan Bajak Laut dan Perampok Bersenjata di sekitar Kawasan Timur Indonesia	161

BAB IV Diplomasi Maritim Indonesia untuk Memerangi Bajak Laut dan Perampok Bersenjata	167
A Kerja Sama Internasional untuk Perangi Pembajakan dan Perampokan Bersenjata di Laut	168
B Diplomasi Maritim untuk Keamanan Perairan Laut Sulu-Sulawesi	172
C Diplomasi Maritim untuk Keamanan Pelayaran KTI Jangka Panjang	173
BAB V PENUTUP	180
Kesimpulan	180
DAFTAR PUSTAKA	182
EPILOG	189
<i>Humphrey Wangke</i>	
Indeks	195
Tentang Penulis	199
Tentang Editor	203

PROLOG

Humphrey Wangke

Visi Presiden Joko Widodo tentang poros maritim dunia pada dasarnya melihat Indonesia secara geografis berlokasi di pusat Asia-Pasifik, sebagai pusat komersial maritim Indo-Pasifik. Dengan perspektif seperti itu, Presiden Joko Widodo secara resmi meluncurkan program lima tahun yang ambisius, yaitu meningkatkan 6 pelabuhan internasional, membangun 24 pelabuhan komersial baru, dan meningkatkan lebih dari 1.000 pelabuhan komersial. Mega proyek ini membuka akses baru ke sumber daya ekonomi melalui penciptaan tol laut karena menghubungkan bagian terpencil nusantara ke perdagangan dunia.

Biaya mega proyek ini diperkirakan mencapai US\$ 6-7 miliar. Biaya ini hanya salah satu bagian dari visi tol laut yang mencakup ratusan kapal baru, pembangunan kapal baru dan fasilitas perbaikan, jalan akses baru, pengembangan perikanan, dan pendidikan kelautan. Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) memperkirakan bahwa sampai tahun 2019 biaya yang dibutuhkan akan mencapai US\$ 55 miliar. Sebagian dari biaya itu akan ditutup oleh pengurangan biaya logistik nasional yang diproyeksikan dari 23,5 persen PDB menjadi 19,2 persen.

Poros maritim merupakan sebuah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektivitas antarpulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut

serta fokus pada keamanan maritim. Untuk menjadi sebuah negara maritim, maka infrastruktur antarpulau dan sepanjang pantai di setiap pulau merupakan hal yang harus dibangun dan dikembangkan. Infrastruktur antarpulau ini harus benar-benar dapat direalisasikan untuk mempercepat transportasi antarpulau di Indonesia.

Tentunya bukan sekadar kelancaran mobilitas barang dan orang, tetapi juga dampak ekonomi bagi masyarakat luas sebagai bagian dari percepatan pembangunan dan pemerataan pembangunan antar-kawasan. Pembentukan poros maritim juga bukan hanya untuk menjawab masalah kebutuhan domestik dan regional, tetapi juga yang terpenting adalah menjawab tantangan global tentang pentingnya jalur perdagangan transnasional dan internasional yang melalui jalur laut. Potensi besar yang dimiliki Indonesia untuk menjadi negara maritim pertama karena letak geografisnya. Indonesia berada di daerah ekuator, antara benua Asia dan Australia, antara Samudra Pasifik dan Hindia, serta berada di Kawasan Asia Tenggara. Untuk dapat menjadi poros maritim dunia maka sistem pelabuhan di Indonesia harus dimodernisasi sesuai dengan standar internasional sehingga pelayanan dan akses di seluruh pelabuhan harus mengikuti prosedur internasional.

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia tengah berupaya untuk dapat memanfaatkan posisi geostrategisnya sebagai poros maritim dunia. Letak geografis negara adalah salah satu unsur yang penting dari kekuatan negara di dunia internasional. Namun, posisi geostrategis Indonesia dalam jalur perdagangan dunia belum menjadikan Indonesia sebagai negara maritim. Negara maritim adalah negara yang mampu memanfaatkan dan menjaga laut untuk menyejahterakan rakyatnya. Saat ini Indonesia masih berada pada tahap berusaha untuk menjadi negara maritim. Negara kepulauan belum dapat dianggap sebagai negara maritim selama belum mampu memanfaatkan laut yang sudah berada di dalam kekuasaannya

Prolog

ataupun kewenangannya. Lokasi menjadi salah satu unsur penunjang penting kekuatan negara di dunia internasional. Namun, lokasi geografis negara tidak dapat berdiri sendiri sebagai unsur kekuatan negara tanpa ditunjang unsur kekuatan negara lainnya.

Salah satu penunjang penting kebijakan poros maritim dunia Indonesia adalah kemampuan diplomasi untuk membawa kepentingan nasional ke berbagai forum internasional agar dapat dipahami dan dipatuhi oleh negara dan pihak terkait lainnya. Kementerian Luar Negeri Indonesia menjadi motor utama diplomasi dengan terlibat aktif dalam berbagai forum bilateral, regional, dan multilateral. Kebijakan luar negeri yang merupakan kepanjangan dari kebijakan domestik akan dapat menjadi kokoh dengan adanya dukungan kuat berupa implementasi yang berjalan baik di dalam negeri.

Kebijakan Indonesia tentang poros maritim dunia diikuti dengan pembangunan dan perbaikan pelabuhan-pelabuhan utama yang diupayakan berstandar internasional dan kebijakan tol laut. Namun, pembangunan pelabuhan modern dan tol laut tidak serta merta menjadikan kebijakan Indonesia sebagai poros maritim dunia menjadi populer dan berjalan baik. Masih banyak kendala yang dihadapi di dalam negeri yang perlu dibenahi untuk mendukung dan memperkuat diplomasi poros maritim Indonesia kancan internasional. Aktor internasional yang lebih beragam di dalam negeri yang perlu dilibatkan sebagai bagian dari strategi kreatif dalam menghadapi kompleksitas hubungan antarnegara untuk mewujudkan tujuan tersebut.

Investasi dalam perekonomian Indonesia tidak dapat dilepaskan dari ketersediaan infrastruktur transportasi. Jaringan transportasi diperlukan untuk menghubungkan pusat-pusat perekonomian, baik yang berfungsi sebagai pusat produksi maupun distribusi. Potensi komoditas berupa sumber daya alam memerlukan sarana dan prasarana transportasi agar dapat diolah dan

didistribusikan lebih lanjut ke pasar atau pun konsumen. Indonesia sebagai negara kepulauan membutuhkan konektivitas, keterhubungan antarpulau, di dalam pulau ataupun yang sifatnya keterhubungan internasional. Di dalam pulau pun, konektivitas diperlukan antar-kota, kota-desa atau pun antar-desa. Sifat transportasi yang bertumpu pada sistem jaringan (*network system*) akan tidak efektif dan efisien apabila dibatasi oleh administratif pemerintahan. Ditambah dengan karakter skala ekonomi (*economics of scale*) dan skala cakupan geografis yang bercirikan ruang, maka pergerakan barang dan penumpang yang efisien haruslah sedapat mungkin berkelanjutan.

Indonesia memiliki posisi yang sangat strategis di antara 2 samudra yang merupakan rute pelayaran kapal-kapal internasional. Oleh karena itu, seharusnya Indonesia memiliki kemudahan dalam mengeksport produk-produknya serta mampu menyediakan jasa angkut dan pelabuhan bagi kapal-kapal yang melewati perairan Indonesia. Dengan keuntungan itu, Indonesia perlu membangun pelabuhan baik dari tingkat lokal, nasional, hingga internasional. Pelabuhan-pelabuhan tersebut harus memenuhi standard pelabuhan yang akan menjadi tempat bersandar kapal-kapal internasional.

Tol laut memiliki tujuan menghubungkan pelabuhan-pelabuhan besar yang ada di nusantara. Dengan adanya hubungan antara pelabuhan laut ini, pengangkutan logistik, kelancaran distribusi barang dan mobilitas manusia hingga ke pelosok dapat berjalan efektif dan efisien. Tentunya tidak sekadar distribusi serta mobilitas barang dan manusia, yang pasti dampak ekonomi sebagai bagian dari percepatan pembangunan dan pemerataan pembangunan antar-kawasan yang menjadi alasan pemerintah dalam merumuskan kebijakan tol laut. Selain itu, pemetaan strategis antar-wilayah dan efektivitas pendekatan antar-wilayah/kawasan menjadi pertimbangan strategis menempatkan dan menentukan jalur tol laut yang menjadi konsep poros maritim.

Prolog

Dilihat dari sisi keamanan, beberapa tahun terakhir tercatat peningkatan serangan perompakan terhadap kapal-kapal niaga di sekitar Kawasan Timur Indonesia (KTI). Biro Maritim Internasional menyatakan bahwa serangan bajak laut terhadap kapal di dunia berada pada titik terendah, tetapi tidak demikian dengan perairan di Laut Sulu-Sulawesi. Kawasan yang mencakup perairan sekitar Indonesia, di bagian timur Sabah, Malaysia dan Filipina menjadi kawasan yang mengkhawatirkan. Meskipun sering dikaitkan dengan kelompok militan Abu Sayyaf yang beroperasi di bagian selatan Filipina, serangan-serangan juga dilakukan oleh kelompok-kelompok kriminal biasa, dengan modus operandi yang terus berkembang.

Merespons kondisi tersebut, Indonesia dan negara-negara di sekitar kawasan rawan pun mulai membangun kerjasama. Namun, dengan meningkatnya pelayaran ekspor/impor di KTI, menimbulkan pertanyaan apakah kerja sama tersebut memadai untuk menjamin keamanan pelayaran di masa depan. Kajian ini mencoba untuk menggambarkan bagaimana upaya diplomasi maritim Indonesia untuk menciptakan keamanan jalur pelayaran di sekitar KTI Indonesia dari ancaman perompak.

Artikel 101 UNCLOS menjelaskan bahwa *maritime piracy* mencakup tindakan perampasan, pembajakan, dan penyanderaan suatu kapal di perairan internasional. Konsekuensinya, untuk memerangi ancaman perompakan harus dihadapi secara bersama-sama antara negara-negara yang berbatasan dengan perairan internasional yang dianggap rawan.

Ancaman perompakan secara tidak langsung memperbesar biaya yang harus dikeluarkan perusahaan pelayaran, misalnya beban biaya bahan bakar yang harus dikeluarkan karena harus berlayar dalam kecepatan tinggi di daerah yang rawan, beban biaya untuk menyewa pengawalan bersenjata dan perlengkapan keamanannya, beban biaya asuransi, dan sebagainya. Ancaman perompakan di sekitar

KTI jika tidak dikelola dengan baik akan melumpuhkan perdagangan di kawasan itu, dan mengganggu upaya pemerintah untuk meningkatkan konektivitas KTI dengan jalur pelayaran global.

Keentingan ekonomi dan politik negara-negara anggota ASEAN tidak dapat dipisahkan dari lautan. Sebagian besar negara anggota ASEAN, yaitu Brunei Darussalam, Kamboja, Indonesia, Malaysia, Filipina, Singapura, Thailand, Vietnam, dan Myanmar, merupakan negara pantai yang sangat berkepentingan dengan keamanan navigasi dan komunikasi di perairan kawasan. Indonesia selalu menempatkan ASEAN sebagai kerangka utama kerja sama multilateral dalam menghadapi ancaman perompakan. Namun, pada kenyataannya, belum pernah operasi di lapangan yang melibatkan kekuatan maritim negara-negara anggota ASEAN secara keseluruhan. ASEAN tidak memiliki mekanisme yang memadai untuk menanggulangi persoalan perompakan di perairan kawasan.

Serangan perompak yang meningkat di perairan Laut Sulu sejak tahun 2015, telah mendorong Filipina, Malaysia, dan Indonesia untuk bekerja sama menekan jumlah serangan dengan pembentukan patroli bersama. Terbentuknya *joint patrol* secara trilateral dengan Filipina dan Malaysia merupakan upaya diplomasi maritim Indonesia yang paling signifikan dalam memberantas perompakan di laut. Namun, kerja sama ini masih bersifat reaktif. Patroli laut bersama yang disepakati oleh ketiga negara hanyalah penyelesaian yang sifatnya sementara.

Melalui diplomasi maritim, Indonesia perlu mendorong seluruh negara anggota ASEAN untuk melihat ancaman perompakan di laut sebagai masalah bersama yang membutuhkan kerja sama nyata di lapangan. Sementara ancaman perompakan di Laut Sulu menimbulkan dampak langsung bagi ketiga negara yang berbatasan, Indonesia perlu mengajak kedua negara untuk menyusun formulasi penyelesaian jangka panjang.

Prolog

Selain mendorong kerja sama lebih erat melalui kerangka ASEAN dan kerja sama trilateral, Indonesia juga perlu mengupayakan pengembangan bentuk kerja sama yang multilateral yang lebih luas dan juga kerja sama dengan negara-negara yang memiliki kepentingan langsung terhadap keamanan jalur pelayaran internasional di KTI, seperti Australia, Tiongkok, dan Jepang.

EPILOG

Humphrey Wangke

Pemerintahan Presiden Joko Widodo telah mengeluarkan sebuah kebijakan yang dikenal sebagai Poros Maritim Dunia. Dasar kebijakan tersebut adalah posisi geostrategis Indonesia di persimpangan jalur perdagangan dunia, antara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia, antara Asia Barat dengan Asia Timur. Selat Malaka, yang membentang antara Indonesia, Malaysia dan Singapura, dan merupakan jalur utama perdagangan dari dan ke Asia. Berfungsi sebagai rute utama pasokan komoditas minyak ke Asia, khususnya ke Asia Timur, rute ini menjadi penting karena merupakan rute laut terpendek antara pemasok Afrika dan Teluk Persia dan pasar Asia. Posisi geostrategis Indonesia tersebut membuka peluang Indonesia menjadi negara hub dan kawasan jasa kelautan yang berpengaruh dalam perdagangan dunia. Kebijakan ini diharapkan akan meningkatkan perekonomian dan membawa kesejahteraan bagi seluruh masyarakat Indonesia.

Doktrin poros maritim dunia oleh Presiden Joko Widodo yang fokus pada perdagangan, maritim, infrastruktur, dan keamanan Indonesia, adalah untuk memperluas kekuatan maritim Indonesia. Doktrin ini berpendapat bahwa Indonesia adalah poros laut antara kekuatan Samudra Hindia (yaitu, India) dan kekuatan Pasifik seperti Tiongkok dan Amerika Serikat. Kedua samudra harus menjadi wilayah damai dan kawasan perdagangan bebas, serta akan membantu melindungi sumber daya alam lautan. Doktrin Presiden Joko Widodo ini mempunyai komitmen untuk secara permanen memperluas aset-

aset angkatan lautnya, untuk menjamin kebebasan navigasi dan perdagangan di lautan.

Untuk pembentukan poros maritim, Presiden Joko Widodo akan meningkatkan secara signifikan jumlah pelabuhan dan infrastruktur pelayaran lainnya sehingga Indonesia akan terintegrasi dalam perdagangan dengan kawasan Samudra Hindia dan Pasifik. Tantangan yang dihadapi Indonesia adalah biaya pengelolaan pelabuhan dan pengiriman barang yang masih lebih tinggi dari standar regional. Secara teoretis, doktrin Presiden Joko Widodo terdengar praktis dan bijaksana untuk melaksanakan kebijakan luar negeri yang lebih konkret, namun sebenarnya menghadapi rintangan yang signifikan dalam praktiknya.

Dengan doktrin poros maritim dunia, Presiden Joko Widodo ingin memusatkan semua kegiatan pemerintahannya di bawah platform transformatif itu agar Indonesia menjadi jembatan penghubung antara Samudra Hindia dan Pasifik (Indo-Pasifik) serta menjadikan Indonesia sebagai negara tangguh berkat kesejahteraan rakyatnya yang meningkat. Ini berarti Indonesia harus bersaing dengan Singapura yang selama ini berperan sebagai penghubung jalur perdagangan, transportasi dan telekomunikasi.

Samudra Hindia merupakan salah satu kawasan bisnis terpenting di dunia, terutama untuk bisnis kemaritiman. Untuk sektor kepelabuhan misalnya, kawasan itu menjadi rumah bagi berbagai pelabuhan besar seperti Laem Chabang dan Tanjung Pelepas di Singapura, Tanjung Priok di Jakarta, serta pelabuhan Mumbai di India. Indonesia melihat Samudra Hindia sebagai kawasan masa depan karena sekitar 21 negara dengan 2,7 miliar penduduk berada didalamnya, disamping itu separuh dari negara-negara anggota G-20 berlokasi di kawasan ini. Sementara itu Laut Tiongkok Selatan yang berada di kawasan Samudra Pasifik mempunyai posisi yang tidak kalah strategisnya bagi Indonesia karena komoditas senilai 3 triliun dolar AS melewati kawasan itu setiap tahun. Namun, dari sisi keamanan, Laut

Epilog

Tiongkok Selatan tergolong tidak aman karena potensi konflik antar-negara yang selalu mengancam akibat konflik kedaulatan terutama dari Tiongkok dengan konsep *One Belt One Road* (OBOR). Sedangkan di Samudra Hindia ancaman keamanan lebih banyak datang dari aksi-aksi perompakan dan terorisme.

Dalam perdagangan luar negeri, pengiriman barang ekspor maupun masuknya barang impor sebagian besar dilakukan melalui pelabuhan laut. Hal ini dikarenakan perbatasan negara kita dengan negara lainnya sebagian besar dibatasi dengan lautan kecuali dengan Malaysia Timur, Brunei Darussalam dan Papua Nugini. Sekalipun sebagian besar hasil ekspor maupun barang impor dikirim atau diterima melalui pelabuhan-pelabuhan laut, tapi tidak seluruh pelabuhan laut dapat dijadikan pelabuhan ekspor maupun pelabuhan impor. Hal ini disebabkan karena tidak semua pelabuhan diperlengkapi dengan peralatan untuk mengirim barang ekspor maupun menerima barang impor. Tidak semua pelabuhan di Indonesia di singgahi oleh maskapai pelayaran samudra internasional dan pada umumnya maskapai pelayaran samudra internasional hanya memuat dan membongkar barang pada pelabuhan ekspor utama (*basic ports/main ports*).

Indonesia merupakan negara kepulauan yang dua per tiga wilayahnya merupakan lautan. Kondisi geografis ini menuntut Indonesia untuk memiliki konektivitas laut yang handal yang mampu menghubungkan titik-titik penting dari Sabang sampai Merauke, bahkan menghubungkan dengan jalur pelayaran internasional. Rendahnya tingkat konektivitas dan sistem logistik telah menjadi factor penghambat pertumbuhan ekonomi dan menyulitkan upaya mengurangi angka kemiskinan dan kesenjangan ekonomi di Indonesia. Menyadari kondisi ini, Pemerintahan Presiden Joko Widodo melakukan sejumlah percepatan pembangunan dengan meningkatkan konektivitas maritim Indonesia dan membenahi sistem logistik nasional.

Dengan posisi Indonesia yang strategis, memiliki alur laut kepulauan yang dilalui 45% dari total perdagangan dunia, pembangunan konektivitas maritim semestinya tidak hanya bermanfaat bagi perpindahan barang domestik, tetapi juga membuka peluang untuk memperoleh manfaat dari aktivitas pelayaran niaga global yang melewati wilayah perairan Indonesia. Penguatan konektivitas nasional sangat penting untuk dilakukan untuk memaksimalkan keuntungan dari posisi Indonesia dilihat dari keterhubungan secara regional dan global.

Pengembangan konektivitas maritim selama ini terpusat di Kawasan Barat Indonesia. Sedangkan untuk Kawasan Timur Indonesia, yang mencakup 50% wilayah Indonesia, masih sangat tertinggal. Aktivitas ekspor dan impor dari KTI selama ini masih harus melalui pelabuhan-pelabuhan utama di Jawa, terutama pelabuhan di Surabaya, Semarang, atau Jakarta. Pertumbuhan ekonomi KTI tidak diikuti dengan pembangunan infrastruktur pelabuhan yang memadai. Untuk jangka waktu yang cukup lama, hampir seluruh pelabuhan umum di KTI berstatus dalam negeri sehingga tidak ada pelabuhan umum yang mampu melayani ekspor atau impor secara langsung. Ini merupakan konsekuensi arah pembangunan yang selama ini berorientasi Pulau Jawa sebagai pusat kegiatan ekonomi. Salah satu upaya penting pemerintah untuk meningkatkan konektivitas maritim dan memacu pertumbuhan KTI adalah dengan menetapkan Pelabuhan Bitung, Sulawesi Utara sebagai salah satu pelabuhan hub internasional Indonesia.

Sementara Pelabuhan Bitung masih dalam proses pembangunan, yang ditargetkan dapat mulai beroperasi pada tahun 2020, Pemerintah melakukan revitalisasi sejumlah pelabuhan utama di KTI. Beberapa pelabuhan utama di KTI kini sudah mampu melayani pelayaran ekspor dan impor. Di antaranya pelabuhan Makassar yang memulai direct call sejak tahun 2016. Pelabuhan Pantoloan, Palu, Sulawesi Tengah juga telah melakukan ekspor langsung ke Thailand,

yang sebelumnya harus melalui pelabuhan Surabaya atau pelabuhan Semarang.

Meningkatnya kegiatan ekspor dan impor langsung di KTI diikuti dengan meningkatnya kehadiran kapal-kapal niaga asing, sebagai konsekuensi keterbatasan kemampuan industri pelayaran nasional untuk melayani kegiatan ekspor/impor langsung. Kehadiran kapal asing akan terus meningkat terlebih setelah Pelabuhan Bitung sudah siap beroperasi sebagai Pelabuhan Hub Internasional.

Pemerintah Indonesia masih terus memacu pembangunan konektivitas nasional. Hasil dari upaya ini sudah mulai tampak dari meningkatnya indeks konektivitas global Indonesia. Sementara keberhasilan menjadi bagian dari jalur logistik global akan tergantung pada konsistensi dan kesungguhan pemerintah dalam meningkatkan konektivitas maritim Indonesia, masih ada persoalan lain yang berpotensi menjadi penghambat di masa depan, yaitu terkait kemampuan Indonesia memberi jaminan keamanan jalur pelayaran di sekitar perairan Indonesia, terutama di sekitar KTI.

Perairan Asia Tenggara memiliki peran penting bagi perdagangan internasional. Terdapat empat *choke point* jalur pelayaran utama di Asia Tenggara, yaitu Selat Malaka, Selat Singapura, Selat Sunda dan Selat Lombok. Sepertiga pengiriman barang menggunakan kapal laut melalui perairan Asia Tenggara. Perairan yang strategis ini menarik bagi pelaku aksi-aksi kejahatan di laut, termasuk para perompak. Kawasan ini masih tercatat sebagai jalur pelayaran yang rawan serangan perompakan. Diperkirakan 65% serangan perompak di awal abad 21 terjadi di Asia Tenggara. Di kawasan Asia Tenggara, wilayah perairan di Selat Malaka, Laut Tiongkok Selatan, dan Laut Sulu menjadi wilayah yang mengalami kerentanan serangan perompak bersenjata, di mana ketiga wilayah perairan tersebut berbatasan dengan wilayah perairan Indonesia.

Setelah tiga tahun berjalan, pembangunan infrastruktur pelayaran, terutama melalui tol laut, sudah memperlihatkan sedikit

kemajuan diperoleh masyarakat dari program, seperti tidak ada lagi perbedaan harga di Papua dengan yang terdapat di Jawa, adanya peningkatan kontribusi di sektor kelautan dari 18,6 persen menjadi 22 persen. Keberhasilan program ini meskipun tidak terlalu signifikan namun telah memberi peluang kepada Indonesia untuk meningkatkan perdagangan luar negeri dan memperkuat konektivitas dengan negara-negara ASEAN. Melalui tol laut ini, Indonesia dapat mengefisienkan jalur perdagangan luar negeri ke negara-negara ASEAN serta memperlancar konektivitas dengan negara-negara ASEAN.

INDEKS

A

- A.B. Lapian, vii, 14
Adam McCauley, 161
ASEAN, vi, 6-7, 24, 26-28, 51, 54,
65-66, 77, 79, 81, 95, 97-98, 103,
108, 111-112, 116-117, 119,
123-126, 131-132, 170-171,
177-178, 181, 194
Asia Africa Growth Corridor, 78
Asia Tenggara, 2, 17, 27, 49-51, 63,
65, 73-74, 78-79, 85-86, 97, 139-
141, 156-165, 170, 172-173,
176, 179, 1193
accelerator of development, 129
ASEAN Maritime Forum, 27, 98, 171
ASEAN Ministerial Meeting on
Transnational Crime, 178
Aset Maritim, 145

B

- Bajak Laut, 5, 139, 146, 157-161,
164-165, 167-178
Bernhard Limbong, 107
Biro Maritim Internasional, 5, 172

C

- continental oriented*, 107

D

- Daya saing, 26, 113, 120-121, 124,
Diplomasi
Ekonomi kelautan, 23
Maritim, 23, 25,
Kooperatif, 145
persuasif, 145
Koersif, 145

E

- Ekonomi politik internasional, 56
Election Manifesto, v

G

- Gagasan Politik, v
Gagasan Strategis, 1, 74, 86,
Greater Mekong Subregion (GMS),
77
Geopolitik, 20, 23-24, 54-63-64
Geostrategis, 2, 11, 14, 17, 22, 40, 56,
62, 64, 80, 84, 189

Indeks

Geoekonomik, 22, 24

Global Maritime Axis, 17, 52, 63

Gunboat Diplomacy, 144

H

Hub and spoke, 67-68, 71

I

Indian-Ocean Rim Association
(IORA), 29, 81, 84-85, 87

Investasi, 3, 24, 26, 30, 33, 36, 39,
50-51, 76-77, 83-84, 89, 100,
115, 117, 120-121

Indo-pasifik, 1, 24-25, 29, 41, 47, 51,
53-55, 64, 67, 76, 78-79, 81, 83-
85, 90, 190

India, 51-52, 54, 77-79, 85, 87, 90,
119, 165, 189-190

International Maritime Organization,
144

J

Joko Widodo, v, 1, 11-14, 17-18,
20-21, 23-24, 29, 33, 35, 40, 49,
51-57, 59, 63, 65, 67, 69, 71-73,
78-85, 87, 90-100, 104, 106,
108, 142-143, 147-148, 151-
153, 167-168, 173, 176, 178,
180, 189-191

Jalur perdagangan transnasional dan
internasional, 2, 86

K

Kapasitas birokrasi local, vii

Kedaulatan, 22, 49, 55, 63, 80, 82,
87, 109-110, 148, 151, 170, 191

Kemitraan strategis, 24, 81, 85

Kompetisi, 24, 56-57

Kerja sama internasional, 25, 29, 32,
40, 81, 168-169, 172, 176

Kerja sama multilateral 6, 26, 89,
181

Konektivitas antar-pulau, 74, 149

Kebijakan Kelautan Indonesia, 20-
21, 146-147, 152

Koordinasi antara Pusat dan Daerah,
vii

kekuatan-kekuatan besar, 41

Kebijakan Kelautan Indonesia, v, 20-
21, 146-147, 152,

L

Land-based orientation, vi

Laut Tiongkok Selatan, 141, 159,
193,

Le Miere, 145

*Less Restriction on Transshipment
and re-export*, 76, 89

*Locally Integrated Globally
Connected for National
Competitiveness and Social
Welfare*, 67

M

Maritim Silk Road, 148

Malacca Strait Sea Patrol (MSSP), 93

Multiple ports of call, 68

Indeks

Multiplier of industrialization, 129
Mobilitas barang dan orang, 2, 73,
86,

N

navigasi, 6, 52, 68, 75, 82, 88, 139,
154, 190
Negara maritim, 2, 12, 14, 18, 22,
29-32, 57, 63, 73-74, 85-86, 98,
105-109, 147, 149
North-South Transport Corridor, 77

O

One Belt One Road (OBOR), 55, 76,
83, 191
Over more than just storage, 76, 89
Ocean-based orientation, vi
Optimalisasi sektor maritim
Indonesia, vi

P

Percepatan pembangunan, 2, 24, 27,
86, 113, 133, 142, 151, 180, 191
Pemerataan pembangunan, 2, 4, 86,
113, 133
Poros maritim dunia, v, 1-3, 11-38,
40-42, 51, 54, 62-65, 73-74,
78-87, 90-91, 105-109, 114,
147-148, 151-153, 155, 162 176,
180, 189-190
Politik adaptasi, 60
Politik luar negeri, 14, 21, 38, 55,
60,, 62, 103, 107, 146

Periphery, 27

Papua Barat, 5, 13, 28, 34-39, 53,
57, 59, 68, 70, 75, 89, 103-105,
120-124

Poros Maritim Dunia 148

Patroli Laut, 6, 167

Paperless transaction, 76, 89

Port is the servant of shipping, 129

Prosedur internasional, 74

pengelolaan ruang laut, v

Perlindungan Lingkungan Laut, v

pariwisata bahari 98, 107

Penyediaan jaringan angkutan laut,
100

R

Rencana Induk Pelabuhan Nasional
(RIPN), 67, 114
Rommel C. Banloi, 159
Rosenau, 60-62

S

Sea Lanes of Trade/SLOT, 64

Sea Lanes of Communications/SLOC,
64

Samudra Hindia, 20, 50-52, 54-55,
62, 64, 67, 76-79, 81, 84, 87, 90,
158, 189-191

Samudra Pasifik, 20, 50-52, 54-55,
62, 64, 67, 76-79, 81, 84, 87, 90,
158, 189-191

Single documentation and
procedures, 76, 89

Sulawesi Selatan, v, 13, 35, 38, 53,
56, 59, 68, 75, 86, 88, 103, 105,
113, 115-120

Sumber daya diplomasi tradisional,
146
Susilo Bambang Yudoyono, 49, 150
Sistem logistik nasional, 141, 149-
150, 180, 191

T

Tata kelola maritim dunia, vi
Transport promote the trade, 57
Trade follow the ship, 58, 102
Tiongkok, vi, 7, 23-26, 41, 50-55, 64-
66, 76-79, 84, 90, 116, 118-119,
128, 139, 189, 191
Trilateral Co-operative Arrangement
(TCA), 174
terorisme,, 55, 191

U

United Nations Convention on the
Law of the Sea (UNCLOS), 143

V

Visi Kelautan Indonesia, v

W

Wayan Deddy, 67

TENTANG PENULIS

Lisbet. Peneliti Muda bidang Hubungan Internasional di Pusat Penelitian Badan Keahlian Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia. Menyelesaikan studi S2 di Program Pasca Sarjana FISIP Jurusan Hubungan Internasional Universitas Indonesia pada tahun 2008. Bidang Kepakaran adalah Isu-isu Politik Strategis. Beberapa tulisan, antara lain “Kepentingan Nasional Amerika Serikat” di *Inter-Parliamentary Union* pada tahun 2011, “Pentingnya Peran Pelabuhan Hub Internasional di Indonesiap ada Era Globalisasi” pada tahun 2011, “Bantuan Luar Negeri di Bidang Energi” terbarukan pada tahun 2013 dan “Kebijakan Luar Negeri Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dalam Upaya Meningkatkan Kerja Sama Perdagangan Luar Negeri Indonesia” pada tahun 2014, “Diplomasi Ekonomi Presiden Joko Widodo di Bidang Pariwisata” pada tahun 2015, Peluang Indonesia di Komunitas ASEAN 2015” pada tahun 2015, “Analisis Potensi Daya Saing Tenaga Kerja Terampil Indonesia di Sektor Pariwisata Dalam Implementasi Masyarakat Ekonomi ASEAN” pada tahun 2016, “Peran Asian Parliamentary Assembly (APA) dalam Melindungi Pekerja Migran Asia dan Indonesia” pada tahun 2016 dan “Pengelolaan Keamanan Perbatasan Darat Indonesia-Malaysia Pada Era Presiden Joko Widodo Di Provinsi Kalimantan Barat dan Kalimantan Utara” pada tahun 2017. Penulis dapat dihubungi pada alamat email: lisbet.sihombing@dpr.go.id

Tentang Penulis

Adirini Pujayanti, Dra, MSi. Peneliti Madya bidang Hubungan Internasional di Pusat Peneliti (P3DI) Badang Keahlian Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR RI). Menyelesaikan studi S1 di Fisip Universitas Nasional tahun 1999. dan menyelesaikan S2 di Kajian Wilayah Amerika di Universitas Indonesia tahun 2002.

Ikut menjadi anggota tim penulis buku, diantaranya yaitu *Pemanasan Global dan Perubahan Iklim*, Jakarta: Sekretariat Jenderal DPR RI dan Azza Grafika 2009; *Masalah Negara Kepulauan Di Era Globalisasi*, Jakarta: Sekretariat Jenderal DPR RI dan Azza Grafika 2011; *Masalah Penyelundupan dan Perdagangan Orang Di Indonesia*, Jakarta; Sekretariat Jenderal DPR RI dan Azza Grafika, 2012; *Potensi dan Masalah Pulau Perbatasan – Kabupaten Pulau Morotai dan Kabupaten Pulau Raja Ampat*, Jakarta: Sekretariat Jenderal DPR RI dan Azza Grafika, 2012; *Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil Di Indonesia*, Jakarta: Sekretariat Jenderal DPR RI dan Azza Grafika, 2012; *Tujuan Pembangunan Berkelanjutan dan Implikasinya terhadap Indonesia*, Sekretariat Jenderal DPR RI dan Azza Grafika, 2013; *Indonesia dan Kemitraan Strategis dalam Hubungan Internasional*, Sekretariat Jenderal DPR RI dan Azza Grafika, 2013, *Millennium Development Goals Agenda Pembangunan Pasca-2015 dan Peran Parlemen*, Jakarta: Badan Kerja Sama Antar-Parlemen, 2014. *Masalah-Masalah Di Kawasan Menjelang Realisasi Komunitas ASEAN 2015*, Sekretariat Jenderal DPR RI dan Azza Grafika, 2014, *Isu-Isu Internasional Kontemporer Dalam Diplomasi Parlemen*, Sekretariat Jenderal DPR RI dan Azza Grafika, 2015, *Tantangan dan Peluang Diplomasi Ekonomi Presiden Joko Widodo*, Sekretariat Jenderal DPR RI dan Azza Grafika, 2015. Penulis dapat dihubungi melalui email: apujayanti@yahoo.com.

Dr. Humphrey Wangke, M.Si. Menyelesaikan pendidikan S1 Hubungan Internasional tahun 1988 di FISIP-Universitas Jember dan pendidikan S2 tahun 1998 Program Kajian Wilayah Amerika-Universitas Indonesia. Menyelesaikan studi S3 di Program Ilmu

Tentang Penulis

Lingkungan Universitas Indonesia tahun 2018. Menjadi peneliti pada Pusat Penelitian-Badan Keahlian DPR RI sejak tahun 1990 dengan bidang kepakaran Interministik Policy.

Beberapa karya tulis ilmiah yang telah dipublikasikan melalui buku, antara lain: "IPU dan Regionalisme Asia", dalam *Inter-Parliamentary Union dan Agenda Global Abad 21*, Azza Grafika (Anggota IKAPI), Yogyakarta, 2011. "Diplomasi Perlindungan Pekerja Migran Indonesia", dalam *Tenaga Kerja Indonesia, Antara Kesempatan Kerja, Kualitas, dan Perlindungan*, Azza Grafika (Anggota IKAPI), Yogyakarta, 2011. "Diplomasi Indonesia dalam Merespons Kejahatan Transnasional", dalam Humphrey Wangke (Penyunting), *Kejahatan Transnasional di Indonesia dan Upaya Pencegahannya*, Azza Grafika (Anggota IKAPI), Yogyakarta, 2011. *Mencari Solusi atas Perubahan Iklim*, Cetakan Kedua, Penerbit Azza Grafika (Anggota IKAPI), Yogyakarta, 2012. "Perjanjian Kemitraan dan Kerja sama Indonesia-Uni Eropa" dalam *Indonesia dan Kemitraan Strategis dalam Hubungan Internasional*. Penerbit Azza Grafika (Anggota IKAPI), Yogyakarta, 2013. "Sekuritisasi Polusi Lintas Batas di Kawasan Asia Tenggara" dalam *Masalah-Masalah di Kawasan Menjelang Realisasi Komunitas ASEAN 2015*, Penerbit Azza Grafika (Anggota IKAPI), Yogyakarta, 2014. "Kebijakan Luar Negeri Presiden Susilo Bambang Yudhoyono Dalam Menghadapi Isu Lingkungan Hidup", dalam *Analisis Kebijakan Luar Negeri Presiden Susilo Bambang Yudhoyono: Dari Regionalisme ke Multilateralisme*, Penerbit Azza Grafika (Anggota IKAPI), Yogyakarta, 2014. dan "Diplomasi Ekonomi Presiden Joko Widodo dalam Meningkatkan Kapasitas Infrastruktur di Indonesia", dalam *Tantangan dan Peluang Diplomasi Ekonomi Presiden Joko Widodo*. Penerbit Azza Grafika (Anggota IKAPI), Yogyakarta, 2015. Penulis dapat dihubungi melalui email: humphrey.wangke@dpr.go.id.

Rizki Roza, S.IP, M.Si. Peneliti Muda Bidang Hubungan Internasional pada Pusat Penelitian-Badan Keahlian DPR RI. Menyelesaikan

Tentang Penulis

pendidikan S1 Hubungan Internasional Universitas Muhammadiyah Yogyakarta pada tahun 2003 dan pendidikan S2 Hubungan Internasional Universitas Indonesia pada tahun 2007. Beberapa karya tulis ilmiah yang telah dipublikasikan melalui jurnal dan buku antara lain: *Confidence Building Measures dan Program nuklir Iran* (2010); *Konflik Laut Tiongkok Selatan dan Implikasinya terhadap Modernisasi Militer* (2013); *Kerjasama Internasional dan Peran Industri Sipil dalam Industri pertahanan* (2013); “*Doktrin Poros Maritim Dunia dan Hubungan Indonesia-India*” (2015); dan *Dukungan Indonesia terhadap Keanggotaan Timor Leste di ASEAN* (2018).

TENTANG EDITOR

Dr. Humphrey Wangke, M.Si. Menyelesaikan pendidikan S1 Hubungan Internasional tahun 1988 di FISIP-Universitas Jember dan pendidikan S2 tahun 1998 Program Kajian Wilayah Amerika-Universitas Indonesia. Menyelesaikan studi S3 di Program Ilmu Lingkungan Universitas Indonesia tahun 2018. Menjadi peneliti pada Pusat Penelitian-Badan Keahlian DPR RI sejak tahun 1990 dengan bidang kepakaran Isu-isu Politik Strategis.

Beberapa karya tulis ilmiah yang telah dipublikasikan melalui buku, antara lain: "IPU dan Regionalisme Asia", dalam *Inter-Parliamentary Union dan Agenda Global Abad 21*, Azza Grafika (Anggota IKAPI), Yogyakarta, 2011. "Diplomasi Perlindungan Pekerja Migran Indonesia", dalam *Tenaga Kerja Indonesia, Antara Kesempatan Kerja, Kualitas, dan Perlindungan*, Azza Grafika (Anggota IKAPI), Yogyakarta, 2011. "Diplomasi Indonesia dalam Merespons Kejahatan Transnasional", dalam Humphrey Wangke (Penyunting), *Kejahatan Transnasional di Indonesia dan Upaya Pencegahannya*, Azza Grafika (Anggota IKAPI), Yogyakarta, 2011. *Mencari Solusi atas Perubahan Iklim*, Cetakan Kedua, Penerbit Azza Grafika (Anggota IKAPI), Yogyakarta, 2012. "Perjanjian Kemitraan dan Kerja sama Indonesia-Uni Eropa" dalam *Indonesia dan Kemitraan Strategis dalam Hubungan Internasional*. Penerbit Azza Grafika (Anggota IKAPI), Yogyakarta, 2013. "Sekuritisasi Polusi Lintas Batas di Kawasan Asia Tenggara" dalam *Masalah-Masalah di Kawasan Menjelang Realisasi Komunitas ASEAN 2015*, Penerbit Azza Grafika (Anggota IKAPI), Yogyakarta, 2014. "Kebijakan Luar Negeri Presiden Susilo Bambang Yudhoyono

Tentang Editor

Dalam Menghadapi Isu Lingkungan Hidup”, dalam *Analisis Kebijakan Luar Negeri Presiden Susilo Bambang Yudhoyono: Dari Regionalisme ke Multilateralisme*, Penerbit Azza Grafika (Anggota IKAPI), Yogyakarta, 2014. dan “Diplomasi Ekonomi Presiden Joko Widodo dalam Meningkatkan Kapasitas Infrastruktur di Indonesia”, dalam *Tantangan dan Peluang Diplomasi Ekonomi Presiden Joko Widodo*. Penerbit Azza Grafika (Anggota IKAPI), Yogyakarta, 2015. Penulis dapat dihubungi melalui email: humphrey.wangke@dpr.go.id.