

**PERAN TIONGKOK DALAM MENDUKUNG VISI
INDONESIA MENJADI POROS MARITIM DUNIA DALAM
ASPEK EKONOMI MELALUI *ONE BELT ONE ROAD* PADA
TAHUN 2013-2017**

SKRIPSI

**Diajukan Kepada Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya untuk
Memenuhi Salah Satu Persyaratan Mem peroleh Gelar Sarjana Ilmu Sosial
(S.sos) dalam Bidang Hubungan Internasional**



**Oleh:
NIKMATUL KHISBIAH
NIM: I2215018**

**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN AMPELSURABAYA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
JURUSAN ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PRODI HUBUNGAN INTERNASIONAL
JULI 2019**

PERNYATAAN PERTANGGUNG JAWABAN PENULISAN SKRIPSI

Bismillahirrahmanirrahim

Yang bertanda tangan dibawah ini, saya :

Nama : Nikmatul Khisbiah

Nim : I72215018

Program Studi : Hubungan Internasional

Judul Skripsi : Peran Tiongkok dalam Mendukung Visi Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia dalam Aspek Ekonomi melalui *One Belt One Road* pada tahun 2013-2017.

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa:

- 1) Skripsi ini tidak pernah dikumpulkan pada lembaga pendidikan manapun untuk mendapat gelar akademik apapun.
- 2) Skripsi ini adalah benar-benar hasil karya saya secara mandiri bukan merupakan plagiasi atas karya orang lain.
- 3) Apabila skripsi ini dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan sebagai hasil plagiasi, saya bersedia menanggung konsekuensi hukum yang terjadi.

Surabaya, 25 Juli 2019

Yang menyatakan



NIM. I72215018

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Setelah melakukan bimbingan, arahan, dan koreksi terhadap penulisan skripsi yang ditulis oleh :

Nama : Nikmatul Khisbiah

Nim : I72215018

Program Studi : Hubungan Internasional

Yang berjudul **“Peran Tiongkok dalam Mendukung Visi Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia dalam Aspek Ekonomi melalui *One Belt One Road* pada tahun 2013-2017”**. Saya berpendapat bahwa skripsi ini telah diperbaiki dan dapat diajukan dalam rangka memperoleh gelar sarjana dalam bidang Hubungan Internasional.

Surabaya, 25 Juli 2019

Pembimbing



Ridha Amaliyah, S.IP, MBA
NUP: 201409001

PENGESAHAN

Skripsi oleh Nikmatul Khisbiah dengan judul: **“Peran Tiongkok dalam Mendukung Visi Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia dalam Aspek Ekonomi Melalui *One Belt One Road* Tahun 2013-2017”** telah dipertahankan dan dinyatakan lulus di depan Tim Penguji Skripsi pada tanggal 25 Juli 2019.

TIM PENGUJI SKRIPSI

Penguji I

Ridha Amaliyah, S.IP, MBA
NUP.201409001

Penguji II

M. Qobidl 'Ainul Arif, S.I.P., M.A.
NIP.198408232015031002

Penguji III

M. Fathoni Hakim, M.Si
NIP.198401052011011088

Penguji IV

Rizki Rahmadini Nurika, S.Hub. Int.,M.A.
NIP. 199003252018012001

Surabaya, 25 Juli 2019

Mengesahkan,
Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



Dekan

Prof. Akh. Muzakki, M.Ag. Grad. Dip. SEA, M.Phil, Ph.D.
NIP. 197402091998031002



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN AMPEL SURABAYA
PERPUSTAKAAN

Jl. Jend. A. Yani 117 Surabaya 60237 Telp. 031-8431972 Fax.031-8413300
E-Mail: perpus@uinsby.ac.id

LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademika UIN Sunan Ampel Surabaya, yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : Nikmatul Khisbiah
NIM : I72215018
Fakultas/Jurusan : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik/ Hubungan Internasional
E-mail address : nikmatulhisbiah011@gmail.com

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya, Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif atas karya ilmiah :

Sekripsi Tesis Desertasi Lain-lain (.....)

yang berjudul :

Peran Tiongkok dalam Mendukung Visi Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia dalam Aspek Ekonomi melalui *One Belt One Road* tahun 2013-2017.

beserta perangkat yang diperlukan (bila ada). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya berhak menyimpan, mengalih-media/format-kan, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (database), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Internet atau media lain secara *fulltext* untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan atau penerbit yang bersangkutan.

Saya bersedia untuk menanggung secara pribadi, tanpa melibatkan pihak Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya, segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah saya ini.

Demikian pernyataan ini yang saya buat dengan sebenarnya.

Surabaya, 25 Juli 2019

Penulis



(Nikmatul Khisbiah)

kali oleh Xi Jinping saat terpilih sebagai Sekretaris Umum Partai Komunis Tiongkok dalam Kongres Partai Komunis Tiongkok ke-18 pada bulan Nopember 2012. Dalam mewujudkan *Chinese Dream* ini Xi Jinping menekankan pembangunan yang aman dan damai dalam dunia internasional. Banyak harapan yang disematkan oleh Xi Jinping pada slogan tersebut untuk memakmurkan Tiongkok dan mengingatkan kembali abad kejayaan Tiongkok pada masa lampau yakni jalur sutra. Dalam mewujudkan slogan *Chinese Dream* ini Tiongkok menghidupkan kembali jalur perdagangan yang beribu-ribu tahun telah menghubungkan antara benua Asia, Afrika dan Eropa di masa Dinasti Han.²

Untuk memperluas kerjasama, Tiongkok memulai gerakannya di Asia Pasifik dalam pertemuan KTT APEC 2001 dan menjadi tuan rumah, mempromosikan Shanghai untuk memajukan perkotaan serta menarik investasi dan teknologi yang ada di barat.³ Di akhir tahun 2013, pemerintah Tiongkok meluncurkan kebijakan luar negeri yakni OBOR mengusung tema ekonomi. Xi Jinping pertama kali mengumumkan proposal *Belt and Road Initiative* dalam pidatonya di Astana, Kazakhstan dan di lanjut lagi dalam pertemuan *Shanghai Cooperation Organization (SCO)*.⁴ Dua komponen yang diusung dalam kebijakan

²Nadege Rolland, "China's New Silk Road", (Washington: The National Bureau Asian Research, 2012), 1.

³Sergey Luzyanin, *KTT APEC di Beijing: Tiongkok dan AS akan bentrok?*, https://id.rbth.com/politics/2014/11/08/ktt_apec_di_beijing_tiongkok_dan_as_akan_bentrok_25853, Diakses pada 18 Oktober 2018.

⁴Jiang Shinxue, "Europe and China's One Belt One Road Initiative", Working Paper Series on European Studies, Institute of European Studies, Chinese Academy of Social Science Vol. 9, No. 2, 2015, hal. 1.

Sebagai salah satu negara yang masuk dalam jalur OBOR, Indonesia merespon positif mega proyek tersebut. Indonesia sebagai salah satu negara terbesar di Asia Tenggara sedang memainkan peran penting dalam keberhasilan pelaksanaan OBOR. Melihat politik luar negeri Tiongkok ini sebagai suatu peluang untuk memajukan perekonomiannya. Alasan Indonesia melirik Tiongkok karena memang bertujuan untuk memaksimalkan potensi dan meningkatkan pembangunan, serta Tiongkok adalah mitra kerjasama yang terjalin sudah sejak abad ke-15 dan tentunya sudah banyak kerjasama yang terjalin hingga kini menjadi baik.⁷ Alasan lain yang membuat Indonesia memandang positif kebijakan OBOR yang dikeluarkan Tiongkok adalah karena kesamaan komponen yang membuat kedua negara memiliki kesamaan kepentingan. Dalam OBOR terdapat komponen *21st Century maritime Silk Road* dimana ini adalah jalur laut dan Indonesia dari kebijakan luar negeri Joko Widodo mengusung tema maritim yang menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, dari kesamaan inilah harus dimanfaatkan dengan sebaik-baiknya.⁸

Kendati kembalinya wacana negara maritim yang mulai muncul karena efek dari banyaknya pelanggaran di wilayah kelautan, seperti kasus penangkapan ikan ilegal, konflik perbatasan dengan negara tetangga dan sengketa pulau-pulau tak berpenghuni. Masalah masyarakat pesisir yang mengalami kemiskinan,

⁷PUSAT PENELITIAN EKONOMI LEMBAGA ILMU PENGETAHUAN INDONESIA, *Peluang dan Tantangan Peningkatan Kerjasama Tiongkok-Indonesia: Integrasi Inisiatif China's One Belt One Road dengan Indonesian Maritime Connectivity*, <http://www.ekonomi.lipi.go.id/id/articles/peluang-dan-tantangan-peningkatan-kerjasama-tiongkok-indonesia-integrasi-inisiatif-china%E2%80%99s>, Diakses pada 18 Oktober 2018.

⁸ Rafika Sari, *Prospek Jalur Sutra Modern bagi Perekonomian Indonesia*, http://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Info%20Singkat-IX-10-II-P3DI-Mei-2017-230.pdf, Diakses pada 15 Desember 2018.

berbeda dari kejayaan di masa lampau pada abad kerajaan di nusantara. Munculnya kebijakan luar negeri Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia menjadi salah satu respon pemerintah Indonesia terkait kasus kelautan, sengketa wilayah dan juga kesejahteraan masyarakat pesisir. Ide Poros Maritim ini diinisiasi oleh presiden Joko Widodo.

Pandangan Indonesia sebagai negara maritim, era sekarang dibangun atas semangat perubahan terhadap model kebijakan lama yang terlalu memarginalkan laut. Pada ranah internasional terjadi pergeseran konteks hubungan perdagangan yang kembali menempatkan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik sebagai jalur perdagangan penting. Situasi ini mampu menggeser arus perdagangan dari dan menuju Asia, dan sebagian besar pelayaran melewati laut Indonesia. Perubahan perekonomian dunia ke kawasan Asia Pasifik dengan mayoritas negara-negara kepulauan telah memunculkan pertarungan kepentingan di antara negara-negara di kawasan tersebut. Tidak lagi di daratan, pertarungan terjadi di lautan dengan penguasaan wilayah laut. Sengketa Laut Tiongkok Selatan menjadi bukti dari pertarungan kepentingan antar negara kawasan. Dinamika politik ekonomi yang berada di kawasan Asia Pasifik apabila bisa dimanfaatkan sebagaimana mestinya bisa menjadi peluang bagi Indonesia. Potensi maritim dan kekayaan yang berada di laut belum dimanfaatkan secara optimal untuk mensejahterakan masyarakat, sehingga berkontribusi pada tingginya angka kemiskinan. Wilayah strategis Indonesia patut untuk diperhitungkan, sebagaimana jalur perdagangan dan pelayaran sering lalu lalang di perairan kedaulatan Indonesia.

Poros Maritim dibangun dalam tiga tahap. Pertama adalah sarana dalam jangka pendek, dengan melakukan pembangunan terhadap empat pelabuhan utama yang ada di Indonesia yakni pelabuhan Belawan, Tanjung Perak, Tanjung Priok dan Makassar. Kedua adalah sarana dalam jangka menengah akan mengembangkan pelabuhan *feeder* atau pengumpang yang mana ini akan terhubung kedalam empat pelabuhan utama di Indonesia. Ketiga sasaran dalam jangka panjang ini akan membangun tol laut, yang akan ada penambahan pelabuhan yakni pelabuhan Sorong sebagai titik paling timur Indonesia. Tol laut ini akan menghubungkan Indonesia bagaikan wilayah timur dengan bagian wilayah barat. Belawan menjadi koridor titik paling barat dan Sorong menjadi titik paling timur dari tol laut ini.⁹

Pembangunan pelabuhan di Indonesia bertujuan untuk menghubungkan antara wilayah timur Indonesia dengan wilayah barat Indonesia serta negara-negara lain. Perbaikan pola perekonomian Indonesia dengan pembangunan infrastruktur yang berkualitas akan banyak menarik investor masuk ke Indonesia dan secara tidak langsung akan memperbaiki citra Indonesia di tatanan internasional. Dalam Undang-Undang Nomor 7 tahun 2014 tentang perdagangan yang dibutuhkan Indonesia untuk mendapat kepercayaan dari para Investor, inilah yang menjadi langkah pijakan pemerintah. Undang-undang yang lain dalam pasal 38 ayat (3) huruf c UU perdagangan berisi tentang pentingnya adanya

⁹ A. Irawan J H, Sensitivitas dan Potensi dalam Koeksistensi Poros Maritime dan OBOR (One Belt One Road), http://repository.unpar.ac.id/bitstream/handle/123456789/4367/maklhsc321_A.%20Irawan_Sensitivitas%20dan%20potensi-p.pdf?sequence=3&isAllowed=y, Diakses pada 15 Desember 2018.

negara-negara yang bergabung dalam OBOR ini adalah negara-negara yang kontribusi ekspor relatif kecil terhadap ekspor Indonesia. Untuk itu Indonesia harus menyediakan produk unggulan untuk di jual sepanjang jalur sutra modern. Penelitian ini juga membahas mengenai sector investasi dan menarik investor untuk masuk ke Indonesia. Pembangunan kereta api cepat Jakarta-bandung salah satu contoh investasinya. Perbedaan jurnal ini dengan penelitian yang akan di teliti oleh penulis adalah penulis lebih menekankan peluang bukan hanya dari aspek ekonomi tapi juga aspek politik, dan keamanan.

- b. Jurnal yang ditulis oleh Dr.A. Irawan J.H yang berjudul “Sensivitas dan Potensi dalam Koeksistensi Poros Maritim dan OBOR (*One Belt One Road*)”. Penelitian ini membahastentang potensi kerjasama Indonesia-Tiongkok yang memiliki kesamaan komponen antara OBOR dengan Poros Maritim yang cenderung lebih kuat di Selat Malaka. Dalam jurnal ini juga dijelaskan alasan ekonomi dan non-ekonomi dari terciptaya OBOR ini selanjutnya membahas manfaat OBOR untuk Tiongkok sendiri maupun untuk negara yang tergabung dalam interkoneksi ini. Indonesia menawarkan kerjasama ke Tiongkok untuk membangun pelabuhan Belawan yang dilewati oleh jalur OBOR, dimana pelabuhan Belawan terletak di Selat Malaka, yang itu adalah jalur strategis perdagangan global. Jurnal ini membahas juga betapa pentingnya menjaga keamanan Selat Malaka dari perampokan dan terorisme guna untuk memperlancar perdagangan. Potensi kerjasama kedua negara ini lebih ke Selat Malaka

dan sensitivitas lebih ke perairan Natuna. Perbedaan dengan jurnal ini dengan penelitian peneliti adalah tidak mencantumkan konflik Laut Tiongkok Selatan dan lebih ke peluang kerjasama yang membawa ke ranah positif antara Indonesia dan Tiongkok. Sebagaimana peneliti akan fokus hanya kepada negara Indonesia saja, dimana adanya kesamaan komponen inilah yang mampu memberikan peluang yang sangat baik bagi perekonomian dan juga pada aspek keamanan Indonesia.

- c. Jurnal ditulis oleh Muhammad Tri Andika dan Alliya Nur Aisyah yang berjudul “Analisis Politik Luar Negeri Indonesia-China di Era Presiden Joko Widodo: Benturan Kepentingan Ekonomi dan Kedaulatan?”. Penelitian ini membahas mengenai hubungan Indonesia-Tiongkok yang sudah terjalin sejak lama dan mengalami peningkatan dalam kerjasama kedua negara, tapi disisi lain, adanya situasi yang tegang antara kedua negara karena menyikapi Natuna di sekitaran klaim Tiongkok atas Laut Tiongkok Selatan. Penulis berargumen bahwa antara konsep kerja sama ekonomi dan isu Natuna memiliki karakter dan kepentingan yang berbeda dan tidak akan berpengaruh satu sama lain. Dalam kerjasama ekonomi memiliki kepentingan untuk meningkatkan perdagangan dan investasi, lain halnya dengan sengketa Natuna lebih ke kepentingan teritorial dan wilayah strategis. Di akhir jurnal penulis menyatakan bahwa, aliran dana investasi untuk pembiayaan pembangunan infrastruktur di Indonesia tidak akan mempengaruhi ketegasan Indonesia dalam menangani Natuna yang di klaim oleh Tiongkok menjadi wilayah tangkapan ikan tradisional

Tiongkok. Perbedaan jurnal dengan yang peneliti tulis adalah, di sini peneliti lebih menekankan dalam hal kesamaan konsep antara kedua negara, dimana jalur sutra maritim dan Poros Maritim Joko Widodo ini akan memberikan efek yang signifikan dalam pembangunan perekonomiannya. Mulai dari awal jurnal, kedua peneliti ini lebih mengarahkan jurnalnya ke arah bagaimana sikap Indonesia ketika aliran dana investasi masuk sementara Indonesia bersitegang masalah Natuna. Tapi penulis kali ini menggaris besar bahwa ini murni kerjasama ekonomi sebagai bukti *Rising China*.

- d. Penelitian oleh Khairin Ulyani Tarigan yang berjudul “Implikasi Penerapan Sistem *ONE BELT ONE ROAD* (Jalur Sutra Tiongkok) Terhadap Perdagangan Internasional Indonesia”. penelitian ini membahas mengenai Indonesia sebagai negara yang ikut andil dalam proyek OBOR ini memanfaatkannya untuk memajukan perekonomian Indonesia. jalur sutra Tiongkok berpotensi pada perdagangan Indonesia, oleh karena itu pertumbuhan ekonomi suatu negara berdampak pula pada citra yang baik Indonesia di mata dunia internasional. Dan berefek negara lain tidak akan ragu untuk melakukan kerjasama dengan Indonesia karena dijamin kerjasama tersebut akan menguntungkan. Poin yang paling penting disini adalah adanya fasilitas infrastruktur yang baik sebagai penunjang kegiatan perdagangan. Selanjutnya mengenai jalur sutra digunakan untuk menarik investor dan memanfaatkan investasi Tiongkok di Indonesia demi pengembangan sarana dan prasarana yang dapat mendukung aktivitas

perekonomian dibidang transaksi barang dan meningkatkan jumlah investasi. Perbedaan skripsi dengan penelitian peneliti adalah penelitian yang dilakukan oleh Khairin Ulyani Taigar sama sekali tidak menyinggung masalah Poros Maritim, hanya faktor-faktor pendukungnya seperti investasi dan perdagangan yang dibahasnya akan tetap peneliti lebih fokus peran Tiongkok dalam menyongsong Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia, adanya jalur sutra ini sebagai jembatan Indonesia melangkah untuk meningkatkan lagi aktivitas maritim. Perdagangan dan investasi menjadi poin-poin pendukung dalam membangun Poros Maritim Dunia.

- e. Jurnal yang ditulis oleh Santi Wira Wibawati, Marina Ika Sari, dan Yuli Ari Sulistyani yang berjudul Potensi dan Tantangan *One Belt One Road* (OBOR) bagi Kepentingan Nasional Indonesia di Bidang Maritim. Jurnal ini membahas tentang peluang dan tantangan yang dihadapi oleh Indonesia apabila OBOR ini tidak dimanfaatkan untuk kepentingan nasionalnya Indonesia sendiri dilihat OBOR memiliki sinergitas dengan Poros Maritim dunia. jurnal ini juga menjelaskan ada segi konektivitas, OBOR pada investasinya akan memberikan efek yang cukup signifikan bagi pemerataan pertumbuhan Indonesia khususnya wilayah Timur Indonesia. namun hal itu bisa berjalan lancar apabila, Indonesia bisa menghadapi tantangan OBOR, karena OBOR ini diikuti oleh lebih dari 65 negara yang memiliki kepentingan tersendiri di Indonesia diluar dari kepentingan Tiongkok sendiri. Selanjutnya jurnal ini menjabarkan tantangan untuk

mensinergikan OBOR dengan kepentingan nasional Indonesia yakni Indonesia menjadi pasar produk impor karena budaya konsumtif akibat produk lokal kurang diminati pada akhirnya ekspor Indonesia akan defisit, klaim Tiongkok atas Natuna. Akhir jurnal menjelaskan bagaimana Tiongkok lebih menekankan aktivitas maritim, karena dirasa maritim menjadi jalur yang bisa menguasai dunia. Perbedaan dengan yang penelitian ini adalah peneliti melihat bahwa peneliti dalam jurnal ini dari sudut atau kaca mata Indonesia, dan peneliti lebih pada sudut Tiongkok yang berperan dalam terealisasinya Poros Maritim Dunia. Peneliti berangkat dari perspektif Tiongkok sebagai subjek penelitian. Perbedaan selanjutnya dari penggunaan konsep, jurnal ini menggunakan kepentingan nasional dan keamanan maritim, sedangkan peneliti menggunakan konsep geopolitik, geostartegi dan geoekonomi.

- f. Jurnal yang ditulis oleh Hermaputi Roosmayri Lovina, Gong Jiajia, dan Hua Chen yang berjudul *Review of “ The Chinese Belt and Road Initiative “: Indonesia-China Cooperation and Future Opportunities for Indonesia’s Port Cities Development*. Jurnal ini membahas mengenai OBOR yang sama dengan visi yang sama dengan tol maritime Indonesia. Dalam jurnal ini penulis menggunakan analisis SWOT dan menemukan kekuatan, kelemahan serta peluang dan tantangan dari realisasi OBOR di Indonesia. Untuk mengatasi kelemahan dan tantangan tersebut, penulis menggunakan beberapa strategi yakni harus mengenal negara mitranya dengan baik, realisasi investasi yang terencana, Indonesia harus dapat mengambil andil

Dengan meningkatkan intensitas perdagangan dengan fasilitas infrastruktur, baik darat maupun laut yang memumpuni diseluruh kawasan yang terlibat dan ditargetkan Tiongkok. Untuk mendukung pembangunan infrastruktur pada jalur OBOR, Tiongkok menyediakan dana sebesar USD 124 miliar. Jalur sutra modern ini dibagi menjadi dua. Pertama, jalur perdagangan barat (*New Silk Road Economic Belt*) Eropa, membentang dari Asia Tengah dan Asia Timur. Kedua, *21st Century Maritime Silk Road*, mempererat hubungan dengan Asia Selatan dan Asia Tenggara dimulai dari pelabuhan Tiongkok dengan pelabuhan di sepanjang rute Laut Tiongkok Selatan, Samudera Hindia, Teluk Persia, Laut Merah, sampai Teluk Aden. Jalur sutra maritim ini difokuskan pada keamanan jalur perdagangan maritim.

c. Poros Maritim Dunia

Maritim dalam KBBI diartikan sebagai yang berkenaan dengan laut. Berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan di laut. Dalam bahasa Inggris, kata *maritime* di gunakan untuk menjelaskan penguasaan terhadap laut atau seapower. Kata maritim ini memiliki makna yang ambigu. Dalam arti sempit menurut definisi militer, maritim ini berkenaan dengan angkatan laut, kadang-kadang diartikan pula sebagai angkatan laut dalam hubungannya dengan kekuatan darat dan udara. Dalam arti luas, maritim ini semua kegiatan yang berhubungan dengan penggunaan komersial nonmiliter terhadap laut. Lebih jauh lagi Geoffrey Till mengatakan bahwa *seapower* bukan hanya tentang mengendalikan dan memanfaatkan laut, tetapi juga merupakan kapasitas untuk mempengaruhi tingkah

laku pihak lain atau sesuatu yang di kerjakan orang di laut.¹² Poros Maritim yang digagas oleh Presiden Jokowi ini memiliki penafsiran yang berbeda dalam memahami Poros Maritim. Setidaknya ada 3 penjelasan mengenai Poros Maritim. Pertama, kata poros diartikan sebagai “sumbu atau pusat” itu artinya bahwa Poros Maritim dimaknai sebagai Indonesia dijadikan pusat atau sumbu dari aktivitas kelautan dunia. Kedua, kata poros diartikan sebagai “*alignment*” menjalin mitra dengan kekuatan lain di kawasan regional yang dapat menunjang posisi strategis dan membantu memenuhi apa yang menjadi kepentingan nasional Indonesia untuk menjadi aktor global dibidang maritim. Ketiga, kata poros diartikan sebagai “jalur pelayaran maritim” dimaknai sebagai Indonesia harus menjadi penguasa dan pengendali jalur pelayaran maritim dunia.¹³

Melihat ketiga makna atas Poros Maritim tersebut, tema peneliti ini menerjemahkan maritim lebih pada makna “*alignment*” dimana saat ini Indonesia tengah mencari kekuatan lain di kawasan Asia yang dapat menunjang posisi strategisnya dan membantu memenuhi apa yang menjadi kepentingan nasionalnya. Peneliti melihat peran Tiongkok di Indonesia bisa menunjang kepentingannya yakni pengembangan infrastruktur yang memadai sehingga pertumbuhan tidak lagi berpusat di Jawa (Jawasentris). Melihat keterbukaan dan pertumbuhan ekonomi yang semakin meningkat, tidak salah lagi hal ini dapat juga

¹²Yayat Hidayat, *Pengertian Kemaritiman*, https://www.academia.edu/11741773/Pengertian_Kemaritiman, Diakses pada 20 Desember 2018.

¹³ Ian Montratama, *Rekonstruksi Politik Luar Negeri Indonesia di Tengah Dinamika Lingkungan Strategis Indo-Pasific Abad-21*, *Journal of International Studies*, Vol.1 No.1 November 2016,hal 39.

G. ARGUMENTASI UTAMA

Melihat politik luar negeri Tiongkok *One Belt One Road* ini dari awal inisiasi tahun 2013 sudah hingga tahun 2017 sudah banyak MoU (*Memorandum Of Understanding*) yang disepakati untuk memajukan Indonesia terutama dalam bidang ekonomi. OBOR membantu Indonesia memiliki posisi strategis dalam dunia internasional. Hal ini karena OBOR berperan dalam kelancaran perdagangan internasional, investasi luar negeri dan logistik. Sehingga Indonesia dapat memanfaatkan keunggulan sumber daya alam dan letak geografis yang strategisnya untuk menjadi poros maritim dunia

F. SISTEMATIKA PEMBAHASAN

Bentuk dari hasil penelitian yang berjudul Peran Politik Luar Negeri Tiongkok “*One Belt One Road*” Terhadap Posisi Indonesia Sebagai Negara Maritim tahun 2013-2017. Untuk menjaga keutuhan, pelaporan hasil penelitian disusun menjadi lima bab. Berikut akan diuraikan sistematika pembahasan pada setiap bab:

Pada BAB I Pendahuluan berisi latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, tinjauan pustaka, landasan teori, metode penelitian, argumentasi utama, serta sistematika pembahasan

Pada BAB II tentang kerangka konseptual, di sini peneliti akan memaparkan kajian terdahulu yakni penelitian-penelitian yang sebelumnya telah dilakukan dan memiliki sisi kemiripan dan keterikatan dengan penelitian yang peneliti lakukan saat ini. kajian terdahulu berfungsi sebagai acuan peneliti untuk

berasumsi awal dan menjelaskan persamaan dan perbedaan antar peneliti. Setelah itu peneliti memaparkan landasar teoritik untuk menjawab rumusan masalah serta sebagai landasan dalam mendukung penelitian ini. disini landasan teoritik peneliti mengambil konsep geopolitik, geoekonomi dan geostrategi.

Pada BAB III tentang Metode Penelitian, bab ini memaparkan secara rinci metode penelitian yang digunakan peneliti beserta justifikasi/alasannya diantaranya jenis penelitian, lokasi, waktu, tingkat analisa, teknik pengumpulan data, teknik analisa data, hingga alur penelitian dan logika penelitian.

Pada BAB IV tentang Penyajian data dan Analisa data, bab ini akan memaparkan mengenai data yang telah ditemukan dari penelitian yang telah dilakukan. Penyajian data peneliti menggunakan data sekunder. Dalam memaparkan data akan berbentuk tulisan, gambar (seperti grafik, tabel, maupun diagram) dan lainnya yang dapat mendukung penelitian. Hasil dari penelitian ini akan dijelaskan secara runtut mulai dari menjawab rumusan masalah dan juga yang menjadi fokus penelitian Peran Tiongkok dalam mendukung Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia melalui *One Belt One Road* tahun 2013-2017. Selanjutnya peneliti akan menganalisis hasil temuan yang didapat dengan konsep geopolitik, geoekonomi, dan geostrategi.

Terakhir BAB V Penutup, bab ini menyediakan kesimpulan dan saran-saran atau rekomendasi dari peneliti. Kesimpulan menyajikan secara ringkas seluruh penemuan penelitian yang ada hubungannya dengan masalah penelitian. Kesimpulan diperoleh berdasarkan hasil analisa dan interpretasi data yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya. Selanjutnya ada saran untuk proses

turut mendominasi ekonomi global. Sebelum kebijakan OBOR muncul, cikal bakal nya adalah kebijakan *String of Pearls* yakni kebijakn Tiongkok untuk mengamankan ekspor-impor Tiongkok terutama dalam suplai energi dari kawasan menuju tempat tujuan. Bila melihat skema OBOR, lebih dari 65 negara tergabung didalamnya dengan berbagai keunggulan masing-masing. Mulai dari negara berkembang hingga negara maju. *Silk Road Economic Belt* merupakan jalur darat yang menghubungkan Tiongkok dengan Asia Tengah, Rusia dan Eropa. Dimana pada jalur darat ini akan dibangun jalur kereta api untuk membantu suplei akan kebutuhan minyak dan gas. Sementara *The 21st Century Maritime Silk Road* yang menghubungkan Tiongkok, Asia Tenggara, Laut Tiongkok Selatan, Benua Afrika dan Samudera Hindia. Untuk mengamankan jalur perdagangan laut Tiongkok. Indonesia masuk dalam jalur sutra maritim Tiongkok, Indonesia menjadi letak strategis Tiongkok menuju Selat Malaka dan Laut Tiongkok Selatan. Kebijakan Luar Negeri yang digagas oleh Xi Jinping mendakan kebangkitan ekonomi Tiongkok yang semakin meningkat. Tidak hanya sebagai negara penerima FDI namun juga sebagai aktor dalam investasi di sepanjang jalur sutra modern.

B. Geoekonomi

Geoekonomi merupakan wacana tentang ekonomi yang melihat pemetaan wilayah dan dikaitkan dengan kondisi-kondisi yang dominan terjadi dan membentuk suatu variabel yang akan menentukan tentang dinamika ekonomi di suatu tempat/wilayah. Variabel dominan ini melibatkan sejumlah indikator yakni terkait dengan kondisi sosial budaya pada suatu wilayah dan politik pun berpengaruh pada dinamika ekonomi disuatu wilayah. Karena ekonomi dan

politik saling berkaitan tidaklah heran bahwa geoekonomi dan geopolitik saling membentuk suatu interdependensi dalam dinamika dunia internasional. Jadi geoekonomi adalah cara pandang terhadap permasalahan ekonomi suatu bangsa ditinjau dari faktor geografi baik itu lingkup nasional, regional, maupun global. Geostrategi adalah suatu kebijakan pelaksanaan yang menentukan tujuan dan sarannya, termasuk cara penggunaannya dari sarana tersebut. Geoekonomi berupaya menggambarkan geografi dan ekonomi. Terkadang pengkajian dan penelitian tentang geopolitik bersifat multidisiplin dimana mencakup juga aspek ekonomi di dalamnya yang menjadi bagian pembahasan geopolitik, dan menjadikan tidak adanya batasannya yang jelas antara kajian geopolitik dan geoekonomi. Namun cukup jelas bahwa geoekonomi berupaya menelaah ekonomi dari faktor geografis, hasil pemikiran itu merupakan bahan yang sangat penting dalam menetapkan arah kebijakan nasional dibidang ekonomi dan satu hal lagi apabila berkaitan dengan hubungan antara negara tidak akan terlepas dari konsep geopolitik.²⁴

Arti penting ekonomi dalam perpolitikan negara besar mengacu pada pandangan kaum ekonomi nasional yang berpendapat bahwa ekonomi dan politik adalah suatu entitas yang tidak dapat dipisahkan. Pentingnya ekonomi bagi negara-negara besar tidak lain adalah untuk mencapai kepentingan nasionalisnya, untuk mencapai kepentingan itu maka negara harus memperkuat ekonominya tersebut. Jika ekonomi dalam pandangan lain seperti geoekonomi, maka didefinisikan sebagai inti dari jaringan ekonomi, maka faktor geografi tidak bisa

²⁴Qoni triadi, *Geoekonomi Indonesia*, <https://qonitriadi.wordpress.com/2013/03/12/geoekonomi-indonesia/>, Diakses pada 19 April 2019.

diabaikan disini.²⁵ Pada dasarnya geografi sendiri tidak bisa diabaikan dan dirubah begitu saja, geografi menjadi arti penting bagi perpolitikan dunia, dimana geografi adalah sesuatu yang tidak bisa dirubah oleh manusia kendati tersebut adalah sesuatu yang alamiah dari tuhan. Mengacu pada geografi, hal ini lah yang membuat kerajaan-kerajaan masa lampau melakukan invasi dan penyebaran teritori yang dianggap jauh lebih baik dari teritori yang diduduki sebelumnya. Makna dari kata geografi ekonomi adalah suatu keadaan lingkungan sekitar terhadap aktivitas manusia dalam hal ini berkenaan dengan aspek ekonomi. Ekonomi disini berarti aktivitas manusia yang dilakukan untuk memenuhi kebutuhannya seperti produksi, pertukaran, dan nilai barang. Yang artinya bahwa studi geoekonomi ini berkaitan dengan studi tentang wilayah yang berkaitan dengan aktivitas yang dilakukan oleh manusia seperti produksi, pertukaran barang, dan memenuhi kebutuhan lainnya.²⁶

Seiring perkembangan waktu, banyak yang menyebutkan bahwa terdapat pergeseran dari focus geopolitik menjadi geoekonomi. Tokoh penting dalam fokus pemikiran geoekonomi adalah Edward Luttwak dalam tulisannya yang berjudul *“From Geopolitics to Geoeconomics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce”*. Pergeseran pemikiran oleh Mackinder, Sir Halford dan tokoh-tokoh lainnya melalui gagasan geopolitik yang menekankan untuk mendominasi wilayah Eurasia kini berubah menjadi pencarian wilayah geografis yang mengandung

²⁵ Scholvin Soren & Andres Malamud, *Is there a Geoeconomic Node in South America? Geography, Politic, and Brazil's Role in Regional Economic Integration*, ICS Working paper, 1-43.

²⁶ John White Alexander, *Economic Geography*, (Englewood Cliffs New Jersey Prentice Hall, Inc: 1963).

sumber daya alam yang melimpah dan menjadi entitas penting dalam aspek ekonomi. Luttwak pertama kali menuangkan ide gagasan geoekonomianya dalam artikel di *national interest* pada tahun 1990, dimana Luttwak menetapkan geoekonomi sebagai kelanjutan dari logika konflik dalam bahasa perdagangan. Dalam artikel yang ditulisnya ia juga membandingkan antara geoekonomi dan geopolitik dan menegaskan bahwa mode perdagangan lebih baik dari pada mode militer, yang hanya sekali tancapan atau pakai dari pada daya tembak. Inovasi dan kreatifitas lebih penting dari pada kemajuan teknisi militer. Pengaruh di pasar lebih besar dari pada banyaknya kepemilikan dari garnisun dan pangkalan militer.²⁷

Dalam sebuah artikel, Edward Luttwak menggunakan istilah geoekonomi untuk menggambarkan bagaimana dalam sistem pasca perang dingin, arena utama dalam persaingan antara negara-negara adalah ekonomi dari pada militer. Luttwak lebih jauh menguraikan ide-ideya dalam buku yang diterbitkan tiga tahun kemudian. Dengan ancaman Soviet ke Eropa dan Amerika Serikat semua menguap, tidak membayangkan konfrontasi militer dalam waktu dekat. Samuel Huntington mengamati bagaimana dunia tidak akan ada konflik militer antara negara-negara besar tidak mungkin terjadi, kekuatan ekonomi yang akan menentukan subordinasi utama negara-negara. Karena itu dalam pandangan para ahli geoekonomi awal ini, akhir perang dingin tidak sama dengan akhir sejarah yang diprediksi oleh Francis Fukuyama tahun 1992. Sebagai gantinya, para ahli

²⁷ Soren Scholvin and Mikael Wigell, *Geo-Economics as Concept ad Practice in Internasional Relations: Surveying the State of the Art*, (Finish Institute of International Affairs (FIIA), 2018).

dengan cara militer, sebagai strategi yang tumpang tindih. Dalam studinya tentang persaingan antara Tiongkok dan India, Scott menunjukkan bahwa kontrol atas jalur komunikasi laut sangat penting untuk geoekonomi dan geopolitik, seperti halnya akses ke sumber daya vital. Grosse menganalisis akumulasi modal domestik Tiongkok dan perkembangan ekonomi yang lebih luas dengan alasan bahwa peningkatan kekuatan nasional berbasis ekonomi memungkinkan Tiongkok untuk mengubah geoekonomi dan geopolitik. Grosse mengusulkan bahwa geoekonomi adalah penggabungan tujuan ekonomi dan geopolitik dan menyiratkan bahwa ada strategi penyilangan antara proyeksi ekonomi dan kekuatan militer.³⁰

Kekacauan terminologis yang disebutkan menjadi sangat jelas dalam sebuah artikel yang ditulis oleh Sanjaya Baru, Mantan Direktur Geoekonomi dan Strategi di Institusi Internasional Studi Strategis. Baru mendefinisikan geoekonomi sebagai interaksi timbal balik antara ekonomi dan geopolitik. Dalam hal perkembangan politik seperti menurunnya kekuatan ekonomi suatu negara memiliki dampak geopolitik. Pada perubahan geopolitik seperti penaklukan teritorial mempengaruhi ekonomi. Kekuatan geoekonomi muncul sebagai status yang berasal dari keberhasilan menerapkan kekuatan ekonomi. Seperti contohnya, Baru berpendapat Jepang berubah menjadi kekuatan ekonomi pada tahun 1980-an tetapi tidak pernah menjadi kekuatan geoekonomi, setelah gagal untuk mengubah

³⁰ Soren Scholvin and Mikael Wigell, *Geo-Economics as Concept ad Practice in Internasional Relations: Surveying the State of the Art*, (Finish Institute of International Affairs (FIIA), 2018).

pengaruh ekonomi baru yang ditemukan menjadi kekuatan militer dan politik.³¹ Menurut Baru geoekonomi didefinisikan dari dua pandangan yang berbeda yakni hubungan antara kebijakan ekonomi dan perubahan kekuasaan dan geopolitik nasional dengan kata lain geoekonomi ini sebagai akibat dari geopolitik atas fenomena ekonomi atau disebabkan oleh ekonomi dari tren geopolitik atau kekuatan nasional. Kedua pandangan tersebut bermakna bahwa “kegiatan perdagangan mengikuti bendera” yang dimaksud adalah bahwa suatu kegiatan ekonomi otomatis didukung oleh dari negara mana mereka berasal. Perdagangan maju dilihat dari pengaruh negara tersebut sangat kuat di kancah internasional. Beda lagi dengan gagasan “bendera mengikuti perdagangan” ada akibat dari fenomena ekonomi yang mempengaruhi geopolitik, yang berarti kegiatan perdagangan yang berlangsung memiliki kekuatan dan pengaruh yang besar dipasar sehingga negara tersebut otomatis akan menjadi negara yang diperhitungkan dalam perpolitikan internasional karena pengaruh ekonominya yang begitu kuat.³² Masalahnya berkaitan dengan mendefinisikan geoekonomi berdasarkan tujuannya dan bukan dengan cara-caranya. O’Hara dan Heffernan memahami geoekonomi sebagai sumber daya alam yang dikandung suatu wilayah dan politik mengendalikan dan mengeksploitasi sumber daya ini.

³¹ Sanjaya Baru, 2012. ‘Geo-economics and Strategy’. *Survival* 54.3: 47–58, Dalam *Geoeconomics as Concept and Practice in International Relations: Suveying the State of the Art* oleh Soren Scholvin dan Mikael Wigell.

³² Sanjaya Baru, *Introduction: Understanding Geo-economics and Strategy*, (IISS Seminar *A New Era of Geoeconomics Assesing the Interplay of Economic and Political Risk*, 23-25 March 2012), hal 2, Dalam http://eprints.ums.ac.id/30685/4/BAB_I.pdf, Diakses pada 25 April 2019.

Peneliti melihat bahwa OBOR ini suatu kerjasama yang melibatkan banyak negara termasuk Indonesia. Dari sisi geoekonomi investasi Tiongkok dalam kerangka OBOR akan memberikan posisi yang strategis dalam konstelasi geopolitik khususnya di kawasan Asia. Dalam hal ini pembangunan dua jalur membawa nilai ekonomi bagi Tiongkok, terutama wilayah maritim bukan hanya menjadi jalur perdagangan yang cukup fenomenal melainkan maritim juga menyimpan cadangan sumber daya alam yang melimpah. Banyaknya negara yang tergabung dalam jalur OBOR ini semakin terlihat, bagaimana Tiongkok memanfaatkan jalinan kerjasama demi memenuhi kebutuhan nasionalnya akan energi. Mulai dari Asia Tengah, Timur Tengah serta Laut Tiongkok Selatan menjadi geografis yang bernilai ekonomis.

C. Geostrategi

Geostrategi merupakan hasil pergolakan di abad-21 pada aspek politik. Bisa dikatakan bahwa geostartegi ini adalah turunan dari geopolitik dan geoekonomi. Dimana geostartegi melihat bagaimana strategi disusun oleh suatu negara melihat kondisi geografisnya yang tidak bisa lepas dari aspek politik karena nantinya berbentuk kebijakan luar negeri atau hubungan dengan negara lain, dengan tidak melepaskan aspek ekonomi sebagai pertimbangannya. Menurut Lim Joo-Jock, istilah geostrategi sering digunakan pada tulisan era 1970-an, pada konteks global dimaknai pertimbangan distribusi daratan-lautan secara global, serta perencanaan dan tindakan stratejik dengan melihat faktor-faktor geografis seperti jarak dan aksesibilitas dan lainnya. Makna geostrategi yang diungkapkan oleh Joo-Jock terbatas yang hanya mencakup wilayah regional

karyanya tentang Tiongkok dari tahun 1877 sampai seterusnya.⁵⁵ Aktivitas perdagangan melalui jalur sutra menghubungkan antara bangsa Asia Tenggara, Asia Timur, wilayah Mediterania dan juga Eropa. Jalur sutra ini bukan hanya dilewati oleh para saudagar saja melainkan para diplomat dan penjelajah dari Inggris. Fakta sejarah menyebutkan bahwa Tiongkok bukan pemain aktif dalam menggunakan jalur sutra ini, justru yang menggunakan jalur sutra ini adalah pedagang dari Persia, Arab, dan Asia Tengah. Justru Tiongkok menyadari jalur sutra ini berdampak positif ketika meningkatnya minat sutra Tiongkok oleh orang-orang Romawi.

Pada saat itu jalur sutra masih belum dirasa penting oleh Tiongkok, pada abad-2 SM mulai mengenal pentingnya jalur sutra. Diawali sejarah Tiongkok dahulu saat Tiongkok mendapat penyerangan dari kelompok nomaden Xiongnu, kemudian kaisar Han Wudi dari dinasti Han mengutus Zhang Qian sebagai duta untuk melakukan kerjasama dengan raja Yuezhi guna untuk membantu melawan kelompok Xiongnu. Diperjalanan menuju raja Yuezhi, Zhang Qian tertangkap lebih dulu oleh kelompok Xiongnu sebelum menyampaikan maksud kerjasama dengan raja Yuezhi. Setelah bertahun-tahun dikurung, akhirnya Zhang Qian berhasil kabur lantaran kembali dan menceritakan semuanya kepada kaisar Han Wudi, lantas kaisar memerintahkan Zhang Qian melakukan perjalanan ke Asia Tengah sampai Asia Selatan, Asia Barat dan Mediterania sembari membawa sutra sebagai hadiah untuk para raja yang telah didatanginya. Saat itu sutra menjadi

⁵⁵ Nikolaus Egel, *China's OBOR-Project and The History of The Silk Road*, [https://www.academia.edu/35712761/China s OBORproject and the history of the Silk Road.pdf](https://www.academia.edu/35712761/China_s_OBORproject_and_the_history_of_the_Silk_Road.pdf), Diakses pada 29 April 2019.

perdagangan jalur darat. Jalur darat sudah di rasa tidak aman lagi untuk melakukan perdagangan, alternatif lain ialah dengan memajukan jalur laut dengan akses yang lebih mudah dan cepat.

B. Kebangkitan Tiongkok Menjadi Ekonomi Baru

Kebangkitan Tiongkok sebagai ekonomi baru mulai ditandai dengan adanya peningkatan pertumbuhan ekonomi. Awal mula pembangunan di Tiongkok terjadi saat revolusi kebudayaan yang dicetuskan oleh Mao Zedong. Revolusi kebudayaan dilakukan setelah adanya invasi jepang pada perang dunia II dan perang sipil yang berakhir tahun 1949, ini merupakan langkah cepat yang dilakukan Tiongkok guna untuk meningkatkan infrastruktur seperti pendidikan, pembangunan dan kesejahteraan. Pembangunan ekonomi di era Mao ditandai dengan adanya kemandirian dan sikap isolasi Tiongkok dari perekonomian internasional. Selama Tiongkok dibawah kepemimpinan Mao, semua aktivitas perekonomian seperti produksi dan penentuan harga pasar ditentukan oleh pemerintah pusat, bahkan hampir tidak ada investasi asing yang masuk ke Tiongkok. Sedangkan untuk perdagangan luar negeri dibuat kebijakan monopoli, dan impor pun hanya terfokus pada barang modal dan teknologi dari Uni Soviet.

B.1 Tiongkok era kepemimpinan Mao Zedong (1949-1960)

Sebelum menjadi pemimpin atas Tiongkok, pada tahun 1911 Mao Zedong ikut dalam gerakan pemberontakan untuk menggulingkan dinasti Qing yang mengakibatkan runtuhnya kekaisaran Tiongkok. Selanjutnya Mao Zedong memimpin *long march* dengan 200.000 tentara merah dari Jiangxi menuju ke

pegunungan barat laut. Pada bulan Januari tahun 1949 menjadi momentum dimana Mao Zedong mengambil alih menjadi pemimpin dari Tiongkok sendiri dengan ideologi komunisnya, pengambilan alih pemerintahan yang dilakukan Mao Zedong tanpa adanya perlawanan kekerasan dan tahun yang sama juga Mao Zedong mengproklamasikan Republik Kerakyatan Tiongkok.

Beberapa kebijakan yang dilakukan oleh Mao Zedong selama menjabat menjadi pemimpin Tiongkok. Pertama, di tahun 1949, mengeluarkan mata uang baru yang bernama *renminpiaodan* melarang mata uang asing untuk masuk ke Tiongkok. Kedua, tahun 1950 terjadi reformasi tanah (*land reform*) dimana tidak ada lagi yang namanya tuan tanah serta tanah dibagi merata kepada para petani. Selanjutnya ditahun yang sama juga telah diberlakukan sentalisasi pajak dari berbagai jenis seperti pajak pertanian, pajak industri serta pajak perdagangan harus diserahkan ke pemerintah pusat.⁶³

Ketiga, tahun 1951 terjadi kampanye gerakan anti tiga untuk menumpas penggelapan uang, birokratisme, dan pemborosan. Keempat, tahun 1952 kampanye berlanjut pada aksi gerakan lima untuk membasmi kejahatan penyuapan, pencurian uang negara dan masih banyak lagi persoalan tentang negara. Kelima, tahun 1953-1957 kebijakan program rencana pembangunan lima tahun I (Repelita I) pada kebijakan ini bertujuan untuk meningkatkan perekonomian Tiongkok dengan bertumpu pada sektor industri dan modal menjadi poin utama dalam mengembangkan Industri di Tiongkok, lalu di tahun

⁶³ Wahyu Oktasari, *Peran Mao Zedong dalam Perekonomian Cina tahun 1949-1960*, (Yogyakarta: Universitas PGRI Yogyakarta, 2016), hal 8.

Ekonomi Jalur Sutra Baru” (*New Silk Road Economic Belt*) yang bertujuan mempererat hubungan ekonomi dengan Asia Tengan dan berfokus pada perdagangan. Untuk membangun jalur sutra dengan makna yang lebih luas lagi, Xi Jinping menambahkan satu konsep lagi yang disebut “Jalur Sutra Maritim Abad-21” (*21st Century Maritime Silk Road*) yang bertujuan untuk menghubungkan Tiongkok dengan wilayah Asia Tenggara dan Asia Selatan yang berfokus pada keamanan perdagangan maritim.⁷³ Dalam KTT *Shanghai Cooperation Organization* (SCO) pada tahun 2013. Dalam pertemuan ini Xi Jinping berpidato dan mulai memperkenalkan mengenai 5 poin utama dalam membangun “Sabuk Ekonomi Jalur Sutra Baru” (*The New Silk Road Economic Belt*) yang akan menghubungkan Tiongkok dengan Asia, Eropa dan Afrika. Kelima poin tersebut yaitu:

1. Memperkuat komunikasi kebijakan agar memperlancar jalanya kerja samaekonomi
2. Memperkuat koneksi jalan dan infrastruktur dengan gagasan untuk membentuk koridor transportasi yang besar dari Pasifik ke Laut Baltik dari Asia Tengah ke Laut Hindia, kemudian secara bertahap membangun jaringan transportasi antara Asia Timur, Asia Selatan dan Asia Barat.
3. Penghapusan hambatan perdagangan dan pengurangan biaya investasi dan perdagangan.

⁷³ Indriana Kartini, *Kebijakan Jalur Sutra Baru Cina dan Implikasinya bagi Amerika Serikat*, (Pusat Penelitian Politik, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia, 2015).

miliar. AIIB secara resmi didirikan pada akhir tahun pada 25 Desember 2015 dengan 57 anggota pendiri. Keanggotaan AIIB terbuka untuk semua anggota Bank dunia dan Asian Development Bank. Dalam pasal perjanjian AIIB terciptanya dua kelas keanggotaan yaitu anggota regional dan non-regional. Menurut perjanjian yang ada di AIIB, anggota regional memegang 75% dari total suara voting di bank dan sekitar 14 negara anggota G-20 anggota dari AIIB kecuali Amerika Serikat. Menurut Artikel Perjanjian AIIB, tujuan Bank adalah untuk (i) mendorong pembangunan ekonomi yang berkelanjutan, menciptakan kekayaan dan meningkatkan konektivitas infrastruktur di Asia dengan berinvestasi di infrastruktur atau sektor produktif lainnya. (ii) mempromosikan kerjasama regional dan kemitraan dalam mengatasi tantangan pembangunan dengan bekerja dalam kolaborasi yang erat dengan lembaga pembangunan multilateral dan bilateral lainnya.⁸¹

Pada awalnya penyusunan AIIB digunakan sebagai pembiayaan regional untuk mendorong inisiatif “*One Belt One Road*” yang dikeluarkan oleh Presiden Tiongkok Xi Jinping. Inisiatif ini merupakan komponen sentral dari kebijakan ekonomi dan luar negeri yang bertujuan meningkatkan konektivitas ekonomi dari Tiongkok ke Tiongkok tengah, Asia Selatan, Timur Tengah dan Eropa (*The Silk Road Economic Belt*) dan di sepanjang rute maritim dari Asia Tenggara, Timur Tengah, Afrika, dan Eropa (*21st Century Maritime Silk Road*). Ambisi dari Presiden Xi Jinping ini melebihi dari kepemimpinan yang sebelumnya, Xi Jinping

⁸¹ Martin A Weiss, *Asian Infrastruktur Investment Bank (AIIB)*, spesialis Internasional Trade and Finance, CRS Report, 2017, <https://fas.org/sgp/crs/row/R44754.pdf>, Diakses pada 25 April 2017

bagian dari wilayah Indonesia. Konon, wilayah laut selebar 3 mil didapatkan dari lontaran meriam waktu itu. Dengan lebar wilayah laut yang hanya 3 mil dirasa tidaklah cukup bagi bangsa Indonesia untuk menjamin kepentingan-kepentingan nasionalnya. Terutama mengenai pertahanan negara, pengawasan terhadap imigran, bea dan cukai, dan sumber daya kelautan (ikan, tambang dan botanika laut lainnya).

Berdasarkan fakta tersebut, Soekarno menugaskan perdana menteri Djuanda untuk memperjuangkan pengakuan internasional atas Indonesia sebagai negara kepulauan, dan menghapus seluruh aturan TZEMKO bekas peninggalan belanda. Sejak saat itu pada tanggal 13 Desember 1967 pemerintah Indonesia mengeluarkan deklarasi wilayah kedaulatan republik Indonesia mencakup teritorial laut yang tidak bisa dipisahkan dari wilayah darat. Adanya deklarasi Djuanda ini suatu peristiwa yang sangat penting dalam menentukan usaha pemerintah Indonesia dalam meninjau kembali cara pengukuran batas teritorial negara Indonesia. dengan demikian segala perairan yang berada disekitar pulau-pulau menjadi wilayah Indonesia yang awalnya laut bebas menjadi wilayah perairan Indonesia. peristiwa ini merupakan tonggak awal dari realisasi konsep nusantara, dan perlu langkah tindak lanjut maka dari diterbitkanlah Undang-Undang Nomer 4/Prp 1960 tentang perairan Indonesia. UU ini mewujudkan peta wilayah Indonesia yang lebih sederhana serta merubah yang semulanya luas

mil, dan bersinergi dengan konvensi tersebut. Setelah diaturnya ZEE dalam konvensi UNCLOS 1982, maka Indonesia mengeluarkan UU Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dengan karakter *sui generis*.⁹⁷

Setelah meratifikasi hukum laut internasional atau UNCLOS 1982, masih kemungkinan Indonesia bisa melakukan klaim atas wilayah landasan kontinen dari 200 mil menjadi sejauh 350 mil. Wilayah landasan kontinen yaitu area yuridiksi negara pantai terkait pengelolaan terhadap dasar laut dan tanah dibawahnya. Dari adanya peluang tersebut dimanfaatkan Indonesia dalam menambah wilayah kelautannya. Seluruh badan pemerintah yang terkait tentang maritim mengusahakan atau mengajukan beberapa bukti atau fakta ilmiah terkait klaimnya kepada UN-CLCS (*United Nation on the Limit of the Continental Shelf*) dan berkantor di New York, Amerika Serikat tepatnya pada tanggal 16 juni 2008. Melalui proses yang panjang dan melakukan diplomasi antara pihak UN-CLCS dengan Indonesia serta penambahan beberapa bukti lagi dalam memperkuat klaimnya, tepat saat peringatan kemerdekaan Indonesia yang ke-45 disepakati klaim wilayah laut seluas 4.209 km² pada tanggal 17 agustus 2010. Sungguh kado yang sangat indah, Indonesia bisa menambah klaim atas wilayah kontinen dan semakin membuat wilayah Indonesia lebih luas, besar dan juga wilayah strategis.

⁹⁷Laporan Akhir Kebijakan Dalam Rangka Implementasi Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982), Departemen Kelautan dan Perikanan tahun 2008, hal. 11, Dalam <http://eprints.umm.ac.id/41107/3/BAB%20II.pdf>, Diakses pada 15 Mei 2019.

memaksimalkan Laut Indonesia, dengan ini Indonesia banyak menjalin kerjasama dengan negara lain yang berfokus pada masalah kelautan baik dengan negara di kawasan Asia Tenggara maupun luar. Kerjasama maritim ini mulai terlihat dari adanya kerjasama Indonesia dengan Australia saat pertemuan 2+2 Indonesia dengan Australia di *Commonwealth Parliamentary Offices* pada tahun 2018.¹⁰⁰ Selanjutnya ada kerjasama Indonesia-Amerika Serikat, pada tahun 2015 Indonesia-AS menandatangani MOU (*Memorandum of Understanding on Maritime Cooperation*) dibidang maritim. Poin dari kerjasama kedua negara adalah melindungi laut serta mempromosikan pembangunan berkelanjutan disektor kelautan.¹⁰¹ Di tahun 2016, penguatan kerjasama dalam lingkup forum regional seperti EAS dan *Indian Ocean Rim Association (IORA)*. Dengan negara tetangga Indonesia melakukan kerjasama dengan Vietnam di Istana merdeka tahun 2017, pertemuan antara Presiden Jokowi dengan Sekertaris Jendral partai sosialis Viet Nam Nguyen Phu Trong setidaknya menghasilkan beberapa kesepakatan yakni pada bidang perbatasan sepakat untuk menentukan batas Zona Ekonomi Eksklusif dan pada bidang perikanan fokus pada penanganan pencurian ikan di wilayah masing-masing negara. masih banyak lagi kerjasama bidang kemaritiman yang dilakukan oleh Indonesia dengan negara lain. Seperti perjanjian bilateral

¹⁰⁰Aditya Mardiasuti, Ini 9 Poin Kerjasama Maritim Indonesia-Australia, <https://news.detik.com/berita/d-3919793/ini-9-poin-kerja-sama-maritim-indonesia-australia>, Diakses pada 2 Mei 2019.

¹⁰¹Kedutaan Besar dan Konsulat AS di Indonesia, <https://id.usembassy.gov/id/kerjasama-as-indonesia-di-bidang-maritim/>, Kerjasama AS-Indonesia di Bidang Maritim, Diakses pada 2 Mei 2019.

Mengingat sumber hayati laut sangat banyak, tidak dapat di pungkiri bahwa ikan adalah komoditas ekspor Indonesia yang banyak di cari oleh negara lain. Segala jenis ikan ada di perairan Indonesia, letak geografis bisa di manfaatkan Indonesia untuk menaikkan surplus perekonomian. Seperti contohnya ikan tuna, Jepang menjadi negara langganan ekspor ikan tuna Indonesia. tapi akibat illegal fishing, nelayan tidak dapat memanfaatkan sumber daya alamnya secara maksimal. Data dari Badan Pemeriksa Keuangan (2013) memperkirakan potensi laut jika tanpa adanya illegal fishing bisa mencapai Rp. 365 triliun/tahun.¹⁰⁹

Prospek pembangunan perikanan dan kelautan sangat cerah dan menjadi kegiatan ekonomi yang sangat strategis. Indonesia dinilai memiliki tingkat keragaman hayati paling tinggi. Sekitar 37% sumber daya kelautan di wilayah Indonesia, kemungkinan mewakili spesias perikanan di dunia. berikut adalah jenis ikan yang memiliki nilai ekonomis yang tinggi yakni tuna, cakalang, udang tongkol, tenggiri, kakap, cumi-cumi, ikan-ikan karang, ikan hias, jenis kerang-kerangan, dan rumput laut.¹¹⁰

¹⁰⁹ Sri Mas Sari, *Susi Pudjiastuti: Ini Modus Baru Penangkapan Ikan Illegal*, <http://industri.bisnis.com/read/20170711/99/670163/susi-pudjiastuti-ini-modus-baru-penangkapan-ikan- , dikaws spaba nmq VJvd dilegal>, diakses pada 19 Mei 2019.

¹¹⁰ Nym Ngurah Adisajnya, *Potensi, Produksi Sumberdaya Ikan di Perairan Laut Indonesia dan Permasalahannya*, <http://www.eafm-indonesia.net/public/files/penelitian/5ae09-POTENSI-PRODUKSI-SUMBERDAYA-IKAN-DI-PERAIRAN-LAUT-INDONESIA-DAN-PERMASALAHANNYA.pdf>, Diakses pada 19 Mei 2019.

mencatat pertumbuhan PDB Nasional pada sektor perikanan tahun 2017 menunjukkan angka sebesar 6,75% angkat tersebut naik sebesar 31% dari tahun sebelumnya. Angka PDB pada sektor perikanan paling progresif dan berada diatas rata-rata pertumbuhan Nasional yang hanya menyumbang angka sebesar 5,03%. Direktur Jenderal Perikanan Budidaya menuturkan bahwa kinerja PDB pada sektor perikanan ditopang oleh volume produksi perikanan budidaya. Dalam kurun waktu 2013-2017 mencapai rata-rata 5,11% dimana tahun 2017 volume produksi perikanan budidaya sebesar 16,16 juta ton. Selanjutnya data dari BPS, menunjukkan sepanjang tahun 2017 tercatat sampai bulan September, nilai ekspor pada sektor perikanan budidaya naik 5 % dengan angka mencapai 1,29 miliar US\$. Begitu sebaliknya volume impor sektor perikanan budidaya mengalami penurunan sebesar 14% dengan angka 17,06 juta US\$ itu terjadi pada tahun yang sama yakni tahun 2017.¹¹²

Selain sumber daya perikanan, hal potensial lainnya yakni tumbuhan laut dengan kaya gizi dan nilai ekonomis tinggi. Dalam dunia produksi dikenal dengan istilah rumput laut (*seaweed*). Sekitar 8,6% rumput laut menjadi sumber daya yang sangat berlimpah di wilayah laut Indonesia dari pada biota laut lainnya. Bagaimana tidak, 1,2 juta hektar perairan Indonesia di huni oleh rumput laut. Mengingat kondisi geografis Indonesia yang beriklim tropis serta terletak di persilangan antara dua samudera dan 2 benua membuat Indonesia tinggi akan keanekaragaman tumbuhan laut, dari 8.642 spesies rumput laut di dunia, kurang

¹¹² Direktorat Jenderal Perikanan Budidaya, *Subsektor Perikanan Budidaya tahun 2017 Menunjukkan Kinerja Positif*, <https://kkp.go.id/djpb/artikel/3113-subsektor-perikanan-budidaya-sepanjang-tahun-2017-menunjukkan-kinerja-positif>, Diakses pada 19 Mei 2019.

meningkatkan konektivitas antar pulau dengan memperbaiki pelabuhan di seluruh nusantara yang mana akan memberikan dorongan ekonomi yang sangat dibutuhkan pulau-pulau luar. sebagian besar pembangunan ekonomi terkonsentrasi di pulau-pulau barat (Jawa dan Sumatera) sementara pulau-pulau timur menderita masalah kesenjangan pembangunan yang luas dan menciptakan ketidaksetaraan ekonomi. Akibatnya, pulau-pulau ini sering terasingi dari kegiatan ekonomi nasional dan memilih untuk menjadi ekonomi mandiri. Masalah yang paling banyak dikutip adalah kurangnya fasilitas transportasi yang memadai, karena transportasi darat tidak efisien dan tidak efektif cara terbaik adalah melalui laut. Namun, banyak fasilitas pelabuhan-pelabuhan diseluruh Indonesia telah rusak akibat kelalaian dan pendanaan yang tidak memadai dari pemerintah.¹²⁸

Jokowi mengusulkan “Jalan raya laut (Tol Laut)” yang berupa kapal-kapal pengangkut besar yang mampu memobilisasi sejumlah barang dan orang dengan kapasitas besar dalam upaya untuk memotong biaya transportasi dan menghubungkan pulau-pulau timur dengan pusat ekonomi Jawa. Kedua, di tingkat internasional peningkatan fasilitas pelabuhan-pelabuhan akan memungkinkan pelabuhan Indonesia dapat menangani lebih banyak kegiatan ekonomi dari pengiriman domestik dan internasional. Pelabuhan-pelabuhan utama Indonesia seperti Tanjung Priok mengalami masalah karena fasilitas penyimpanan yang tidak memadai dan menyebabkan waktu tinggal yang lama bagi kargo.

¹²⁸Shekar, V., & Liow, J. C. (2014, November). Indonesia as a Maritime Power: Jokowi's Vision, Strategies, and Obstacles Ahead. Retrieved from Brookings: <http://www.brookings.edu/research/articles/2014/11/indonesia-maritime-liow-shekar>, Diakses pada 29 April 2019.

Keinginan Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia disambut bagi oleh Tiongkok, gencarnya presiden Jokowi melaju dengan kecepatan tinggi untuk pembangunan infrastruktur dan meningkatkan investasi guna memperbaiki Indonesia agar tidak tertinggal dengan negara lain. Untuk mendanai pembangunan tersebut kurun waktu 2015-2019, Indonesia membutuhkan dana sebesar Rp. 4.796 triliun. Dari banyaknya dana yang dibutuhkan untuk mendanai pembangunan infrastruktur tersebut, hanya sekitar 40% yang didapat dari APBN selebihnya mengandalkan modal dari asing.¹²⁹ Terlebih lagi Poros Maritim mempunyai pengertian yang sama dengan One Belt one Road khususnya pada jalur sutra maritim (*21st Century Maritime Silk Road*). Jalur sutra maritim abad-21 telah diprakasai oleh presiden Xi Jinping sejak lama. Hal itu ditegaskan kembali dalam konferensi Asia-Afrika di Bandung pada tahun 2015 bahwa Tiongkok akan terus mempromosikan kerjasama dalam menjaga perdamaian, stabilitas regional serta menapai kesejahteraan bersama. Xi Jinping juga menawarkan inisiatif strateginya untuk meningkatkan investasi dan berkolaborasi dengan semua negara yang peduli dengan peningkatan jalur ini. Jalur sutra maritim ini sejalan dengan aspirasi Presiden Jokowi untuk membangun jalan tol. Jokowi menjadikan kekuatan maritim dan pembangunan ekonomi berbasiskan laut sebagai salah satu target kabinetnya. Presiden Xi Jinping berjanji untuk menawarkan pelatihan kepada

¹²⁹ Pusat Kajian Anggaran Badan Keahlian DPR RI, *Akankah Inisiatif OBOR Menerangi Indonesia*, edisi 16 vol.II, Agustus 2017, <https://berkas.dpr.go.id/puskajianggaran/buletin-apbn/public-file/buletin-apbn-public-40.pdf>, Diakses pada 18 Juni 2019.

Hindia, Laut Merah, Afrika Timur, dll. Membawa kontribusi yang besar pada pengetahuan akan kelautan atau maritim. Laksamana Cheng Ho meninggalkan beberapa ilmu pengetahuan seperti ilmu pelayaran dengan teknik navigasi yang tinggi sampai tiadaandingannya di dunia. dari pelayaran tersebut telah dihasilkan 24 peta-peta pelayaran yang terdapat dalam buku yang berjudul “ *peta pelayaran untuk menuju negeri-negeri asing dari dok kapal pusaka dan berangkat dari pelabuhan sungai naga*” dalam buku ini berisikan panduan pelayaran seperti arah pelayaran, tata cara penggunaan kompas, mengukur jarak di laut, mengajarkan mengenai adanya terumbu yang membahayakan pelayaran, dan letak bintang yang menjadi ikon penting navigasi laut. Tidak hanya itu Laksamana Cheng Ho juga berhasil mengaitkan jalur-jalur penting antara lain pertama jalur laut yang dibuat untuk rempah-rempah disebut dengan *Spice Road* jalur perdagangan klasik melalui darat yang disebut *Silk Road*, serta jalur niaga yang menghubungkan Asia dengan Eropa.¹³⁵

Kemunculan jalur sutra maritim sebagai respon untuk pembaharuan jalur sutra klasik pada masa Dinasti Han. Dimana dahulu Tiongkok berjaya dalam rute perdagangan dunia yakni jalur sutra. Jika Indonesia berjaya dalam membangun Poros Maritim Dunia dan Tiongkok berjaya dalam membangun jalur sutra maritim maka kedua negara tersebut dapat dikatakan sebagai negara yang menguasai maritim (*Seapower*) di abad-21 dan mengulang kedigdayaan Indonesia dan Tiongkok dimasalalu. Jalur sutra maritim yang melewati Asia tenggara

¹³⁵ Laksamana Cheng Ho dari Tiongkok Pelayaran Muhibah dan Syiar Islam di Nusantara, <http://oceanografi.lipi.go.id/datakolom/21%20Cheng%20Ho.pdf>, Diakses pada 13 Mei 2019.

Diagram diatas menunjukkan bahwa Tiongkok memiliki kontribusi pada ekspor Indonesia terutama untuk komoditas potensial. Nilai terbesar ekspor Indonesia ke Tiongkok hanya pada komoditi kulit produk kulit sebesar 11,1 pada periode januari-desember 2017 dan sebesar 6,2 pada periode januari-desember 2018. Untuk komoditas makanan olahan, Tiongkok berada pada urutan ketiga dengan 2207 tahun 2017 dan 2885 tahun 2018. Selanjutnya untuk komoditas ikan dan produk perikanan nilai tertinggi dipegang oleh Amerika Serikat dan Tiongkok berada di posisi kedua dengan nilai 94,1 tahun 2017 dan 164,1 tahun 2018.

Ada banyak tantangan yang di hadapi Indonesia dalam merealisasikan kepentinganya pada kebijakan OBOR ini. Untuk bersaing secara penuh dengan negara-negara di sepanjang lintasan OBOR ini Indonesia harus benar-benar siap mulai dari pengadaan infrastruktur yang memadai dan juga sumber daya manusia yang kuat, daerah perlintasan jalur sutra baru ini di manfaatkan Indonesia untuk memacu perdagangan dan pemasaran produk. Menurut Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan Industri Kementerian Perindustrian, Ngakan Timur Antara, menuturkan bahwa Indonesia dinilai bisa menjadi ladang pemasaran produk bagi negara-negara *One Belt One Road*, mengingat populasinya besar dan budaya masyarakat Indonesia yang konsumtif.

Tantangan terbesar apabila Indonesia tidak memaksimalkan potensi OBOR ini yang mana akan menjadi potensial bagi negara lain, maka dari perlu dilakukan pembenahan infrastruktur. Menurut Badan Koordinasi Penanaman Modal, bahwa realisasi investasi di Indonesia dalam kurun waktu 4 tahun hanya

Kebangkitan ekonomi Tiongkok berupaya menunjukan Tiongkok sebagai kekuatan besar yang berdampingan dengan negara super power yakni Amerika dengan bersaing secara damai melalui instrumen ekonomi dan militer. Apabila Tiongkok ada yang namanya *Regional Comprehensive Economic Partnership* untuk menyaingi blok perdagangan Amerika yakni *Trans-Pasific Partnership* (TPP).

. Pada komponen OBOR yakni *21st Century Maritime Silk Road* bertujuan untuk membangkitkan kejayaan historis pada jalur sutra klasik. Jalur yang menghubungkan dari Fujian, Selat Malaka, Teluk Bengal, Laut Arabian, Terusan Suez, dan Laut Tengah. Hal ini dilakukan untuk mengamankan jalur perdagangan lautnya sehingga distribusi minyak dan gas bisa sampai dengan aman dari *traditional crime* yang ada di laut. Seperti diketahui bahwa Tiongkok negara dengan banyak industri. Dipastikan energi menjadi kebutuhan utama penunjang industrinya karena industri adalah sebagai penyokong perekonomian dalam negeri Tiongkok. Angka US\$ 300 miliar diberikan kepada negara-negara yang dianggapnya strategis seperti Indonesia.

Dalam melakukan kerjasama pada kerangka OBOR ini, Tiongkok mempertimbangkan *power* dari negara mitra untuk keberlanjutan kerjasama ini. kebanyakan para ahli menjelaskan power lebih pada titik kekuatan militer suatu negara. berbeda pada kerangka proyek OBOR ini, dimana power yang dimaksud adalah potensi, kapasitas, dan peluang positif dari negara mitra kerjasama. Setiap negara memiliki power sebagai faktor pembentuknya, dan menjadi acuan bagi

Tiongkok untuk menentukan aksi lanjutan dalam pengimplementasian OBOR tersebut. Berikut ini adalah faktor kepemilikan power Indonesia sebagai acuan atau pertimbangan kerjasama antara Indonesia dan Tiongkok dari segi geopolitik dan geoekonomi.

Pertama, ketersediaan infrastruktur jalan raya, Indonesia menduduki peringkat ketiga dengan panjang 0.5 juta km setelah Rusia dengan jumlah jalan raya sepanjang 1,3 juta km dan di peringkat pertama ada India dengan jumlah jalan raya sepanjang 4,7 km. Kedua, tidak jauh berbeda dari indicator sebelumnya, banyaknya kepemilikan bandara udara juga diraih oleh ketiga negara pada indicator pertama yakni Rusia, Indonesia, dan India. Bandara yang ada di Indonesia sekitar 673 buah Bandar udara. Indikator selanjutnya ada pelabuhan, untuk pelabuhan pastinya Indonesia banyak memiliki pelabuhan dilihat dari identitas Indonesia sebagai negara kepulauan yang transisi menuju negara maritim. Otomatis pelabuhan menjadi hal yang penting untuk menunjang terealisasinya Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia. dalam hal ini pelabuhan yang ada di Indonesia mencapai 9 pelabuhan dengan skala internasional.

. Kedua, posisi geografis Indonesia yang strategis menjadi faktor kedua kepemilikan power negara mitra, Bagaimana tidak, Indonesia terletak diantara 2 samudera, dan dikelilingi benua-benua seperti Asia daratan, Australia, Afrika, dan Amerika. Serta memiliki empat dari sembilan *chock points* dunia yang sangat strategis sebagai *Sea Lines of Communication*(SLOC), dan *Sea Lines on Trade* (SLOT). Jalur SLOC terbagai ke dalam dua rute yaitu membentang dari arah barat

ke timur dan dari arah utara ke selatan. Untuk rute pertama dimulai dari Teluk Paris, pada arah barat menuju Eropa barat dan pada arah timur menuju ke Jepang dan Amerika Serikat. Selanjutnya untuk rute kedua dimulai dari Australia, New Zealand dan Negara-Negara Pasifik Selatan dengan Jepang, Korea, Tiongkok, Taiwan, dan dimana rute ini meliwati perairan Indonesia.

Letak Indonesia sangat strategis dimana tujuh selat di dunia empat diantaranya berada di Indonesia yakni Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok dan Selat Ombai. Menganut pada teori maritim oleh Alfred T. Mahan, melihat dari posisi geografi Indonesia yang mempunyai *chock points* dan lintasan SLOC dan SLOT dimana ini sebagai modal menjadi *bargaining power* untuk menjadi negara maritim.

Pentingnya Selat Malaka menjadi rute untuk menuju ke Laut Tiongkok Selatan, dan diperkirakan perdagangan Tiongkok yang diangkut melalui Laut Tiongkok Selatan melewati Selat Malaka. OBOR ini sebagai respon untuk mengamankan jalur perdagangannya jikalau suatu ketika terdapat gangguan seperti blokade laut yang mana itu berimplikasi terhadap perdagangan Tiongkok. Selanjutnya, kerjasama OBOR ini adalah salah satu tujuan untuk meredakan ketegangan yang terjadi di Laut Tiongkok Selatan, mengingat Natuna masuk dalam klaim Tiongkok atas wilayah kedaulatannya. Posisi Indonesia yang strategis, Tiongkok menetapkan investasi guna untuk masuk dalam satu ekonomi kawasan korus (SKEK) di Indonesia. Realisasi dari SKEK tersebut adalah dengan mendukung pembangunan pelabuhan di Bitung, Sulawesi Utara. Letak

Bitung yang strategis diantara dua Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II dan (ALKI) III. Secara geoposisi Sulawesi Utara dianggap sebagai pintu gerbang dari arah Timur menuju Asia Pasifik dan Tiongkok menguasai dua ALKI sekaligus akibat dari posisi strategis Indonesia.

Ketiga, Indonesia dinilai oleh Tiongkok sebagai penghubung ke negara-negara Islam. Dalam organisasi islam seperti OKI, Indonesia memiliki peran yang besar. maka potensi inilah yang dimanfaatkan Tiongkok untuk memudahkan dalam menjalin kerjasama dengan neagara-negara islam. Seperti negara kawasan Timur Tengah terkenal kaya akan sumber daya alam minyaknya, hal itu akan dapat mencukupi kebutuhan pada sektor industrinya. Seperti diketahui, peran aktif Indonesia pada OKI sangatlah terlihat. Ketika terjadi ketika kasus muslim Uygur, ketika para anggota OKI menyuarakan untuk membela mulim Uygur, namun untuk beberapa saat negara-negara OKI bungkam dikarenakan kebanyakan negara-negara OKI ikut dalam mega proyek OBOR. Berbeda dengan Indonesia, yang bersikap tegas dengan memanggil pemerintah Tiongkok untuk mengkonfirmasi keadaan yang sebenarnya di Uygur meskipun Indonesia dan Tiongkok mitra kerjasama OBOR. Terlihat bagaimana peran Indonesia di OKI, dengan adanya Indonesia maka menjadi jalan penghubung dalam kemudahan investadi di pada negara-negara islam. Indonesia sebagai penengan ketika terjadi situasi politik yang kacau antara negara-negara anggota OKI. Ketika situasi politik berjalan baik maka itu akan berdampak positif bagi keberlangsungan realisasi proyek OBOR.

Analisis Geoekonomi

Aspek ekonomi tidak kalah penting dari aspek politik, dimana politik dan ekonomi saling berkaitan satu sama lain. Indonesia adalah negara dengan perekonomian yang cukup stabil meskipun pertumbuhan ekonomi tidak tumbuh se-drastis Tiongkok saat ini. Kondisi ekonomi pun Indonesia tidak kalah dari negara-negara lain yang juga anggota yang tergabung dalam mega proyek OBOR. Bisa dilihat apa saja yang menjadi keunggulan-keunggulan Indonesia mulai dari sumber daya alam baik sumber daya alam yang dapat diperbarui maupun tidak dapat diperbarui. Kekayaan sumber daya alam salah satunya adalah energi. Energi juga menjadi agenda penting bagi negara-negara industri untuk mendukung perekonomiannya. Indonesia memiliki keunggulan kompetitif selain letak geografisnya. Indonesia terkenal akan komoditas potensial. Seperti minyak kelapa sawit, sarang burung walet, kulit dan produk kulit, tanaman obat, makanan olahan, minyak atsiri, ikan dan produk perikanan, kerajinan, perhiasan, dan rempah-rempah. Tiongkok menganggap sarang burung walet adalah komoditas yang mewah atau luxury good. Keunggulan sumber daya ini bisa dimanfaatkan Tiongkok untuk mencukupi kebutuhan sumber daya alam dan energi dalam mengukung pertumbuhan barang produksi di Tiongkok. Terlebih lagi karena kapasitas teknologi yang kurang memadai, maka Indonesia kebanyakan ekspor bahan mentah ke luar negeri. Bahan mentah Indonesia lebih murah ini yang menjadikan terjalinnya hubungan Indonesia dan Tiongkok.

Pasar menjadi keunggulan dari Indonesia. Indonesia menjadi pasar bagi Tiongkok dalam menjual produk-produknya mulai dari barang rumah tangga hingga teknologi modern. Dengan adanya OBOR, Indonesia akan dibanjiri oleh

produk-produk dari Tiongkok karena produksi Tiongkok mengalami penurunan permintaan, akibatnya barang jadinya membludak di dalam negeri. Pangsa pasar Indonesia sangat potensial bagi keberlangsungan kerjasama OBOR ini, bukan hanya investasi yang digenjut oleh Tiongkok melainkan ekspor-impor pun menjadi hal yang penting untuk di perhatikan. Banyaknya barang asing yang masuk ke Indonesia membuat barang lokal kalah bersaing. Lagi-lagi hal utama soal harga, masyarakat Indonesia menyukai produk dengan harga murah meskipun kualitaspun patut di perhitungkan juga. Produk lokal memiliki kualitas yang lebih baik dari produk impor. Mungkin pendistribusian barang lokal masih jauh tertinggal dengan barang impor. Suksesnya barang luar didukung pula oleh budaya masyarakat Indonesia yang konsumtif dengan *brand* luar negeri.

Tenaga kerja menjadi alasan Tiongkok dalam menjalin kerjasama dengan Indonesia, seperti diketahui bahwa tenaga kerja Indonesia rata-rata mendapat upah yang murah hal ini akan berdampak pada semakin majunya industri dan membuat investor tidak lagi ragu untuk melakukan investasi karena upah tenaga kerja yang mahal. Secara geoekonomi, OBOR menjadi peluang sekaligus tantangan bagi Indonesia. diproyeksikan bahwa OBOR, suatu mega proyek yang tidak hanya melibatkan pemerintah akan tetapi seluruh entitas di Tiongkok. Investasi OBOR yang dilakukan di berbagai negara khususnya Indonesia tidak hanya sebatas peminjaman dana melainkan investasi satu paket. Dimana pembangunan industri atau pembangunan infrastruktur di Indonesia bukan hanya mendatangkan teknologi dari Tiongkok akan tetapi tenaga kerja pun didatangkan dari Tiongkok baik tenaga ahli maupun pekerja kasar. Hal ini menjadi tantangan bagi Indonesia

dalam menciptakan iklim pengangguran. Jumlah tenaga kerja asing bisa menyerap sebagian lapangan kerja dari masyarakat Indonesia sendiri. Memang dari sisi positif dapat membantu terealisasinya Poros Maritim Dunia melalui pengembangan infrastruktur, akan tetapi sisi negatif patut untuk dipikirkan kembali.

Analisis Geostrategi

Pengaruh Tiongkok tidak bisa dielakkan, Tiongkok menjadi pusat gravitasi baru di kawasan. Melihat dari kekuatan ekonomi yang semakin meningkat, menunjukkan adanya strategi *rebalancing* menandingi Amerika Serikat. Strategi yang digunakan Tiongkok ini tanpa ada perlawanan militer, ekonomi menjadi strategi guna menciptakan hubungan yang baik dengan negara-negara yang akan tergabung dalam kerjasamanya. Saat Xi Jinping naik menjadi Presiden, Tiongkok semakin terbuka dengan paham kapitalisme yang semakin erat, enam bulan menjabat sebagai kepala negara Xi Jinping mempromosikan paket kerjasama dalam kerangka OBOR di Kazakhstan. Tidak diragukan lagi, strategi yang digunakan Tiongkok sangatlah mulus dengan banyak melibatkan negara-negara dari Asia, Eropa, dan Afrika. Kini Tiongkok mulai terbuka dan menyatakan bahwa dengan kekuatan ekonominya akan berupaya status sebagai negara *great power*.

Masuknya OBOR di Indonesia sebagai faktor pendukung untuk teralisasinya Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia. Adanya sinergitas inilah yang dimanfaatkan Tiongkok untuk masuk lebih dalam ke Indonesia. Sebenarnya tujuan adanya OBOR ini adalah untuk mengamankan jalur perdagangan Tiongkok

dan mengamankan suplai energi dari negara-negara Timur Tengah dan Afrika. Dari penjelasan analisis geopolitik, Indonesia memiliki keunggulan *chock points* sebagai rute maritim utama yang digunakan untuk perdagangan, logistik, dan angkutan laut (SLOC), *Sea Line On Trade* (SLOT), serta kepemilikan empat selat yang ada di Indonesia ini menjadi modal Indonesia memiliki *Bargaining Power* sebagai negara maritim.

Strategi yang digunakan Tiongkok melalui pendekatan ekonomi. Dari adanya OBOR ini dimanfaatkan Tiongkok dengan memberikan investasi ke Indonesia guna untuk pengembangan beberapa infrastruktur darat maupun laut. Selat Malaka adalah salah satu jalur perdagangan yang tersibuk dengan arus lalu lintas kapal mencapai kurang lebih 200 kapal per harinya. sangat strategis bagi negara-negara di dunia. kebanyakan perdagangan Tiongkok melewati Selat Malaka. kondisi geografis dari Selat Malaka dimana menghubungkan ke Laut Tiongkok Selatan dengan Laut Andaman-Teluk Bengala ke Samudera Hindia, terkadang menyebabkan cuaca berubah ekstrem sehingga kapal-kapal sering mengalami hantaman dan kandas di jalan.

Selat Malaka menjadi jalur terpenting dalam perdagangan minyak dunia, karena lebih dari 15 juta barel perhari minyak melalui Selat Malaka. dan Selat Malaka menjadi jalur tersibuk kedua setelah Selat Hormuz pada perdagangan minyak dunia. sehingga Amerika Serikat pengguna minyak nomor satu di dunia harus memiliki kontrol langsung atau tidak langsung atas Selat Malaka. tentunya secara *de jure* penguasaan terhadap Selat Malaka adalah Indonesia dan Malaysia namun kenyataannya secara *de facto* yang menguasai adalah Amerika Serikat.

Lebih dari 80% minyak Tiongkok di impor dari Timur Tengah dan Afrika dan semua kebutuhan minyak tersebut melewati Selat Malaka. nilai strategis Selat Malaka menjadi Chock Points untuk jalur perdagangan suplai minyak Tiongkok. Seperti diketahui yang menguasai Selat Malaka adalah Singapura, dimana Singapura menjadi pelabuhan tersibuk di dunia untuk melayani perdagangan yang melewati Selat Malaka. hal ini yang menjadi kekhawatiran Tiongkok, dimana AS dan Inggris memiliki pangkalan perang di Singapura. Apabila AS dan Tiongkok mengalami konflik, maka secara tidak langsung AS dengan mudah memblokade Selat Malaka. Hadirnya OBOR di Indonesia menjadi salah satu alterative ketika ada blokade Selat Malaka oleh AS. Investasi yang dilakukan di beberapa pelabuhan di Indonesia menjadi solusi untuk menangani suatu ketika terjadi blokade di Selat Malaka. suplai minyak Tiongkok dari Timur Tengah dan Afrika bisa melewati selat-selat yang lainnya yang ada di Indonesia.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Hadirnya OBOR cukup memberikan dampak yang positif untuk membangun Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Kerjasama yang terjalin antara Tiongkok dengan Indonesia dalam kerangka OBOR tidak terlepas dari alasan geopolitik dan geoekonomi negara mitra kerjasamanya. OBOR melihat Poros Maritim sebagai peluang dalam mewujudkan kepentingan nasionalnya. Dari sisi geopolitik, Indonesia mempunyai peran yang sangat besar di kawasan Asia Tenggara. Kawasan Asia menjadi incaran para negara-negara besar seperti AS dan Tiongkok. Maka untuk mudah memperluas pengaruhnya di Asia Tenggara perlu dukungan dari Indonesia yang memiliki cukup ruang di ASEAN. Indonesia juga negara yang strategis untuk pembangunan pelabuhan berskala internasional seperti Singapura. Secara geoekonomi, sumber daya alam dan komponen ekonomi lainnya menjadi pertimbangan dalam melakukan kerjasama ekonomi Indonesia cukup stabil dari pada negara-negara lainnya. Potensi alamnya sangat berlimpah baik kekayaan sumber daya alam yang ada di laut maupun di darat. Sumber energi pun masing mencukupi untuk kebutuhan industri negara-negara maju.

Peran Tiongkok dalam mendukung Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia adalah pertama, melakukan investasi pada beberapa wilayah di Indonesia di beberapa proyek darat dan proyek laut. Tercatat pada tahun 2017, nilai investasi

OBOR di pembangunan infrastruktur Indonesia secara keseluruhan sebesar Rp.388 triliun, namun suntikan dana dari OBOR yang masuk ke Indonesia sekitar Rp.66 triliun hingga Rp.88 triliun atau hanya sepertiga dari estimasi pembangunan infrastruktur sepanjang tahun hingga 2017. Kedua, Tiongkok memberikan sumbangsih terhadap ekspor Indonesia, meskipun banyak para ahli di Indonesia yang merasa miris akan hadirnya OBOR di Indonesia karena nilai ekspor migas dan non-migas Tiongkok maupun negara yang tergabung dalam jalur OBOR ini memiliki kontribusi kecil terhadap sektor ekspor migas dan non migas Indonesia. Namun meskipun begitu ada beberapa komoditas potensial seperti kulit produk kulit, makanan olahan dan ikan produk perikanan yang disana nilai ekspor Tiongkok cukup besar. Melihat ini diketahui bahwa peran Tiongkok pada sektor ekspor Indonesia tidak terlalu signifikan. Sementara untuk sektor investasi OBOR kurang sasaran artinya bahwa dari konseptualisasinya orientasi penuh ke maritim akan tetapi secara praktik masih belum sepenuhnya fokus pada maritim Indonesia. Padahal Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar kedua di dunia memiliki banyak keunggulan dan potensi maritim. Pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung salah satu proyek infrastruktur yang ditawarkan oleh Indonesia dan mendapat dana dari investasi OBOR tersebut.

B. SARAN

Berdasarkan hasil penelitian diatas, peneliti menyarankan kepada negara Indonesia agar lebih mengarahkan proyek yang ditawarkan kepada Tiongkok untuk kembali berfokus kepada maritim, karena fokus utama pembangunan ini adalah Poros Maritim guna untuk memaksimalkan dalam memanfaatkan investasi

asing dari Tiongkok. Agar kerjasama dalam kerangka OBOR ini langsung berdampak pada perkembangan ekonomi yang lebih baik lagi. Setidaknya OBOR ini menjadi tahapan awal agar mendukung pilar-pilar dalam Poros Maritim.

Terlepas dari opini tentang kepentingan Tiongkok dalam mendukung Poros Maritim dunia RI, diperlukan sikap optimis dan terbuka dalam menyambut dukungan dari negara yang ingin mendukung kebijakan Poros Maritim Indonesia, terutama Tiongkok agar terciptanya pembangunan Indonesia yang maju dan berkelanjutan.

Diharapkan untuk peneliti selanjutnya yang membahas tema yang sama, perlu dikupas atau dijabarkan lagi apakah “mendukung” Poros Maritim Dunia ini natural atau di konstruksi oleh Tiongkok.

Penulis sadar bahwa penelitian ini jauh dari kata sempurna dalam mengupas, mengulas dan menggali isu-isu tentang OBOR oleh Tiongkok maupun Poros Maritim oleh Indonesia, selanjutnya penelitian ini dapat menjadi salah satu referensi dalam penelitian selanjutnya.

Terakhir untuk penelitian selanjutnya yang membahas atau meneliti hal yang serupa dengan penelitian ini, mohon untuk melakukan pengumpulan data melalui wawancara atau konfirmasi ke pihak yang bersangkutan seperti Konjen Republik Rakyat Tiongkok maupun Kedutaan Republik Rakyat Tiongkok. Karena keterbatasan waktu peneliti hanya menampilkan data sekunder melalui dokumentasi.

