

Implementasi *Belt and Road Initiative* terhadap Visi Poros Maritim Indonesia

Veronika Wijayanti
Ganjar Widhiyoga
Hasna Wijayati
Universitas Slamet Riyadi

Abstract

The vision of the Global Maritime Fulcrum initiated by President Joko Widodo is to restore Indonesia's identity as a maritime nation. The Indonesian government focuses on infrastructure development and sea connectivity. This marine connectivity then intersects with China's program, namely the Belt and Road Initiative (BRI), which outlines that this project prioritizes connectivity in economic cooperation, international trade and infrastructure development in areas connected to China. With descriptive analysis method to see China's ambition to protect its trade routes. This article aims to see how the geographical position of a country will affect the cooperation that is established. In this case, Indonesia and China both see the benefits of this intersection of vision. So that China and Indonesia agreed to cooperate under the maritime axis and BRI scheme by developing cooperation in various fields, especially the development of ports and industrial areas in strategic areas such as the Malacca Strait.

Keywords: BRI, Global Maritime Fulcrum, Geopolitics, Infrastructure

Abstrak

Visi Poros Maritim Dunia yang digagas oleh Presiden Joko Widodo untuk mengembalikan jati diri bangsa Indonesia sebagai negara maritim. Pemerintah Indonesia berfokus pada pengembangan infrastruktur dan konektivitas laut. Konektivitas laut ini kemudian mengalami persinggungan dengan program Tiongkok yaitu Belt and Road Initiative (BRI) secara garis besar proyek ini mengedepankan konektivitas dalam kerjasama ekonomi, perdagangan internasional dan pembangunan infrastruktur di wilayah-wilayah yang terhubung dengan Tiongkok. Dengan metode analisis deskriptif untuk melihat ambisi Tiongkok yang melindungi jalur-jalur perdagangannya. Artikel ini bertujuan untuk melihat bagaimana posisi geografis suatu negara akan berpengaruh pada kerjasama yang terjalin. Dalam hal ini Indonesia dan Tiongkok sama-sama melihat keuntungan dari singgungan visi ini. Sehingga Tiongkok dan Indonesia sepakat untuk melakukan kerja sama di bawah skema poros maritim dan BRI dengan mengembangkan kerja sama dalam berbagai bidang terutama pengembangan pelabuhan dan kawasan industri di wilayah-wilayah strategis seperti Selat Malaka.

Kata Kunci: BRI, Poros Maritim Dunia, Geopolitik, Infrastruktur

PENDAHULUAN

Belt and Road Initiative (BRI) merupakan proyek gagasan Tiongkok berbasis pembangunan infrastruktur dan kerjasama ekonomi, proyek ini akan menghubungkan Republik Rakyat Tiongkok dengan negara-negara di kawasan Asia, Eropa dan Afrika (Wibawati et al., 2018). Secara garis besar proyek BRI ini mengedepankan konektivitas dalam kerjasama ekonomi, perdagangan internasional dan pembangunan infrastruktur di wilayah-wilayah yang terhubung dengan Tiongkok seperti dalam peta BRI yang diterbitkan oleh Pemerintah Tiongkok (Kurniawan & Gaol, 2021).

BRI pertama kali dikenalkan oleh Presiden Xi Jinping dalam KTT di Kazakhstan pada tahun 2013 (Lalisang & Candra, 2020). Proyek ini awalnya diluncurkan dengan nama *One Belt One Road* (OBOR) yang kemudian pada tahun 2017 diubah nama menjadi *Belt and Road Initiative* (BRI) (Yudilla, 2019). Dalam kunjungan Presiden Xi Jinping ke Indonesia pada 2 Oktober 2013 atas undangan Presiden Indonesia kala itu Susilo Bambang Yudoyono di hadapan Parlemen Indonesia Presiden Xi Jinping menyampaikan gagasan mengenai jalur maritim sutra yang baru (Dheani, 2017). Melansir dari ASEAN-China Center yang merilis pidato Presiden Xi Jinping di depan DPR RI, beliau menyampaikan mengenai *win-win cooperation* dan meningkatkan kovektivitas dengan negara-negara di ASEAN (Rui, 2013).

Pada prinsipnya BRI memiliki dua jalur yaitu *One Belt* dan *One Road* (Khairani et al., 2019). *One Belt* beracuan pada *silk economic road* yang menghubungkan Republik Rakyat Tiongkok dengan Asia Timur, Asia Tengah, Asia Selatan, Timur Tengah hingga Eropa yang ditunjukkan dengan pembangunan jalur kereta, jalan raya dan jaringan pipa gas baru (Wijaya, 2020). Sedangkan *One Road* (*21st Century Maritime Silk Road*) sendiri merupakan jalur perdagangan basis laut yang meghubungkan Asia Tenggara, Asia Selatan, Afrika, Timur Tengah dan Eropa (Wibawati et al., 2018).

Pemerintah Tiongkok kemudian menjadikan program ini sebagai kebijakan politik luar negeri (Wibawati et al., 2018). Dengan menargetkan nilai investasi setara 30% PDB global menjadikan potensi besar bagi negara-negara berkembang untuk bergabung dalam skema ini (Khairani et al., 2019). Di antara kawasan yang menjadi fokus pembangunan infrastruktur BRI. Asia menjadi tujuan utama investasi Tiongkok. Selain wilayahnya yang berdekatan, wilayah Asia khususnya Asia Tenggara memiliki letak yang strategis di dalam percaturan perdagangan global (Kurniawan & Gaol, 2021). Sehingga BRI menempatkan Asia Tenggara sebagai mitra yang strategis terutama dalam skema *21st Century Maritime Silk Road* (Wijaya, 2020).

Pada kunjungan Presiden Xi Jinping ke Indonesia tanggal 2 Oktober 2013 hubungan bilateral kedua negara telah mengalami peningkatan menjadi Kemitraan Strategis Komprehensif (satneg, 2013). Dalam kesempatan ini Presiden Tiongkok menyatakan posisi strategis Indonesia dalam dalam program '*21st Maritime Silk Road*'

(Wibawati et al., 2018). Posisi Indonesia diapit oleh Samudra Hindia dan Samudra Pasifik yang merupakan jalur perdagangan dunia menjadi keuntungan yang baik untuk bersama membangun jalur pelayaran baru abad-21 (Hendropriyono, 2019).

Selang satu tahun kemudian, Tanggal 13 November 2014 dalam KTT Asia Timur ke-9 di Myanmar, Presiden Joko Widodo menyampaikan gagasan mengenai Indonesia sebagai *Global Maritime Fulcrum* (Poros Maritim Global) (Lalisang & Candra, 2020). Visi Poros Maritim Indonesia tertuang dalam program Nawa Cita pada poin 3, mengenai “Mewujudkan politik luar negeri bebas-aktif dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim” (Islamiati, 2022). Dalam pelaksanaannya, pemerintah Indonesia akan berfokus pada pengembangan budaya maritim, diplomasi maritim, pengembangan infrastruktur dan konektivitas laut (kominfo, 2016).

Visi mengenai poros maritim ini kemudian tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019 melalui Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 (Bapennas, 2014, p. 1). Presiden telah menyadari bagaimana Indonesia telah kehilangan jati dirinya sebagai negara maritim (Ali & Sulistiyono, 2020). Sejak kemerdekaan Indonesia, fokus postur pertahanan condong pada membangun darat dan pusat kekuatan pertahanan Indonesia pada angkatan darat (Suropati et al., 2016). Padahal sejarah telah mencatat bagaimana kekuatan maritim Indonesia pada masa kerajaan Majapahit dan Sriwijaya mencapai puncak kejayaan (Ali & Sulistiyono, 2020). Hal ini, didukung oleh armada laut yang kuat sehingga mampu menguasai pelabuhan-pelabuhan utama pada jalur perdagangan global seperti Selat Malaka-Maluku dan memonopoli perdagangan dengan Tiongkok (Suropati et al., 2016).

Indonesia sebagai negara yang memiliki kekayaan alam melimpah baik di daratan dan lautan menjadikan fokus pengembangan dan eksploitasi Indonesia belum sepenuhnya digarap dengan baik (Yakti, 2017). Dalam buku 1 Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019 disebutkan tantangan Indonesia ialah pemberdayaan sumber daya dan infrastruktur kelautan Indonesia yang masih kurang (Bapennas, 2014). Sebagaimana yang terjadi hingga kini sebagian ekspor Indonesia masih berbasis bahan baku mentah. Bahkan pemerintah tengah mengupayakan hilirisasi industri agar semakin mendukung terwujudnya Indonesia Emas 2045 (kominfo, 2023). Banyak upaya yang telah dilakukan oleh pemerintah dalam mewujudkan visi poros maritim seperti pembangunan infrastruktur yang memadai antar pulau (Hendropriyono, 2019).

Pembangunan dan mengembangkan pelabuhan-pelabuhan di titik-titik krusial pelayaran global tengah menjadi perhatian fokus pembangunan (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2022). Berbagai Lembaga kementerian terkait di Indonesia tengah bahu membahu untuk mewujudkan visi Poros Maritim yang dibuktikan dengan beberapa pembangunan infrastruktur untuk meningkatkan konektivitas antar pulau

di Indonesia (Khairani et al., 2019). Juga menjalin kerjasama dengan negara-negara lain untuk menguatkan pertahanan Indonesia salah satunya dengan MoU antara Indonesia dan Pemerintah Tiongkok tentang '*On Jointly Promoting Cooperation Within the Framework of the Global Maritime Fulcrum Vision and the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road Initiative*' yang diterbitkan di Beijing pada 23 Oktober 2018 (Republik Indonesia, 2018).

Indonesia merupakan salah satu negara yang menjadi mitra strategis Tiongkok di Asia Tenggara apalagi bagi konektivitas *the 21st Century Maritime Silk Road Initiative* (Dheani, 2017). *Belt and Road Initiative* ini dapat dianggap sebagai peluang besar dalam pembangunan infrastruktur maritim di Indonesia (Kusdarjito, 2019). Sebagaimana diketahui dibawah kepemimpinan Jokowi dan Xi Jinping Indonesia dengan Tiongkok telah banyak melakukan kerjasama dalam berbagai bidang termasuk maritim (Dheani, 2017). Bahkan pemerintah membentuk Pertemuan Tingkat Tinggi Indonesia-Tiongkok mengenai mekanisme pertukaran orang dalam skema G2G (Wibawati et al., 2018).

Berdasarkan dari latar belakang yang telah disampaikan dapat ditarik sebuah rumusan masalah '*Bagaimana implementasi Belt and road initiative terhadap pelaksanaan poros maritim Indonesia?*'. Dengan tujuan untuk mengetahui bagaimana implementasi *Belt and Road Initiative* terhadap pelaksanaan Poros Maritim Indonesia. Seperti serangkaian kebijakan yang diatur untuk merespon tantangan dalam hubungan internasional. Pelaksanaan poros maritim Indonesia tak jauh bagaikan jawaban akan tantangan tersebut.

Penelitian ini penting untuk diangkat karena Perencanaan Poros Maritim yang bersinggungan dengan program *21st Century Maritime silk Road* Tiongkok. Dimana laut sebagai fokus utama dalam perdagangan global dan jalur pelayaran. Sehingga, negara-negara kepulauan seperti Indonesia yang beberapa pelabuhannya digunakan berlabuh kapal-kapal asing, pastinya harus memiliki infrastruktur yang memadai. Melihat wilayah Indonesia yang masuk dalam jangkuan wilayah progam *21st Century Maritime silk Road* dan bagaimana Tiongkok secara langsung menyatakan posisi penting Indonesia dalam program ini.

Teori Geopolitik

Geopolitik merupakan gabungan antara kajian geografi dan politik yang saling berinteraksi. Konsepsi mengenai teori geopolitik terus mengalami perubahan sesuai dengan perkembangan pergerakan aktor-aktor internasional. bermula dari Geopolitik yang dikemukakan oleh Halford Mackinder menawarkan konsepsi *Heartland*. Mackinder membagi dunia menjadi empat wilayah yaitu Heartland (Asia Tengah dan Timur Tengah), Margin Lands (Eropa Barat, Asia Selatan, Sebagian Asia Tenggara dan daratan Tiongkok), Desert (Afrika Utara), Island atau Outer Continents (Amerika, Afrika Selatan, Asia Tenggara dan Australia) (Mackinder, 1904).

Mackinder menyatakan dalam gagasan bahwa “Barang siapa menguasai Asia Tengah dan Timur Tengah sebagai objek garapannya, maka ia akan menguasai World Island. Karena kedua kawasan tersebut wilayah yang memiliki kandungan minyak bumi, gas alam dan bahan mineral lainnya. Maka, siapa yang menguasai kawasan tersebut akan menjadi Global Imperium.” Kawasan heartland memiliki kandungan minyak dan mineral yang melimpah sehingga negara yang bermain peran di kawasan ini disebut global imperium (Hendrajit, 2020).

Sir Halford Mackinder mengungkapkan mengenai pemetaan wilayah-wilayah tertentu memiliki potensi yang menguntungkan dan rentan dengan konflik (Mackinder, 1904). Secara garis besar pemikiran Mackinder berfokus pada penguasaan daratan sebagai upaya untuk menguasai sumber daya. Konsep Marckinder mendorong adanya menguatkan kekuatan darat untuk dapat menguasai wilayah heartland (Power, 2019).

Senada dengan pemikiran Mackinder mengenai geopolitik, Alferd Theyer Mahan mengemukakan gagasan tentang geopolitik. Berbeda dengan Mackinder yang berfokus pada penguasaan daratan, Mahan mengemukakan gagasan mengenai *sea power*. Menurut Mahan Sea Power merupakan penguasaan kekuatan laut untuk mengontrol perdagangan dunia. Negara harus memiliki kontrol penuh atas wilayah laut seperti jalur perdagangan, wilayah territorial termasuk zona ekonomi eksklusif. Hal ini juga tak salah karena kekuatan laut menjadi kekuatan vital negara untuk memperkuat ekonomi, politik, kesejahteraan dan pertahanan (Mahan, 1890).

Terdapat 6 karakter potensial yang digunakan sebagai acuan dalam menilai negara maritim yaitu kedudukan geografi, bentuk tanah dan pantai, luas wilayah, jumlah penduduk yang merupakan keturunan pelaut, jumlah penduduk nasional, dan karakter pemerintah (Mahan, 1987). Hal-hal yang menjadi karakter potensial memiliki keterkaitan satu sama lain. Hal ini tentunya menunjukkan bagaimana sinergi dari pemerintah, masyarakat dan sumberdaya itu dapat menyatu menjadi sebuah kekuatan yang epik. Bagi Mahan sea power memberikan keuntungan pada aspek ekonomi, politik dan militer (Suropati et al., 2016).

Sebagaimana sejarah telah mencatat apabila suatu negara memiliki kekuatan maritim yang kuat pasti negaranya adalah negara hebat. Sebagai contoh Kerajaan Inggris, Kerajaan Colla, Kerajaan Sriwijaya dan Kerajaan Majapahit yang dulunya memiliki kekuatan laut yang hebat sehingga dapat menguasai laut dan melakukan ekspansi (Suropati et al., 2016). Sehingga kekuatan maritime menjadi bagian yang penting dari pembangunan suatu negara. Hal ini yang kemudian kembali membangkitkan semangat Tiongkok untuk membangun *21st Century Maritime Silk Road* (Radityo et al., 2019). Indonesia kemudian tersadar akan pentingnya posisi geografi

Indonesia serta mulai menyadari jati diri sebagai bangsa maritim sehingga menyebarkan visi Poros Maritim Dunia (kominfo, 2016).

Konsep geopolitik sendiri memiliki sudut pandang dan loyalitas sendiri (Sharp, 2020). Pendekatan geopolitik berfokus pada penggunaan argumen geopolitik untuk menciptakan respon dari pihak subjeknya (Dodds, 2014). Pada akhirnya mendorong para akademisi, negarawan dan budayawan mendokumentasikan narasi yang mengarah pada subjek geopolitik (Power, 2019). Bahkan dalam sebagian kasus mendorong masyarakat untuk melakukan tindakan preventif sebagai respon atas representasi geopolitik (Sharp, 2020).

Konsep geopolitik akan digunakan untuk melihat bagaimana mega proyek *Belt and Road Initiative* akan menjadi sebuah agenda besar Tiongkok untuk menancapkan pengaruhnya di jalur perdagangan yang dilaluinya dengan penguasaan di kawasan maritim dan daratan. Karena basis utama dari proyek ini adalah konektivitas infrastruktur terutama di wilayah Asia-Pasifik, untuk menjaga jalur perdagangan Tiongkok tetap aman tanpa hambatan.

Teori Kerja Sama Internasional

Mengenai kerja sama Internasional K.J. Holsti menyatakan Kerja sama Internasional secara sederhana dapat dirumuskan sebagai suatu proses diantara negara-negara yang saling berhubungan secara bersama-sama melakukan pendekatan untuk mencari pemecahan terhadap masalah yang dihadapi melalui pendekatan satu sama lain (Holsti, 1988). Dalam suatu kerja sama biasanya akan ada perundingan untuk menemukan jalan keluar bagi perjanjian yang menguntungkan kedua belah pihak (C. A. Pratiwi, 2021).

Konsep kerja sama menurut K.J. Holsti terbagi dalam beberapa poin seperti Bagaimana dua kepentingan bertemu dan menghasilkan suatu nilai oleh keduanya; Pandangan salah satu negara bahwa kebijakannya dapat membantu negara lain untuk mencapai kepentingannya; Persetujuan tertentu untuk mencapai kesepakatan dalam kepentingan kedua negara yang berbenturan; Aturan resmi dan tidak resmi mengenai transaksi di masa depan untuk melaksanakan persetujuan; dan Transaksi yang dilakukan oleh kedua negara dalam persetujuan mereka (Holsti, 1988).

Kemudian Robert Owen Keohane dan Joseph S. nye mengatakan bahwa Negara-negara dalam sistem internasional saling tergantung sama lain melalui jaringan interaksi yang kompleks (Keohane & Joseph, 1977). Ketergantungan ekonomi dalam kerjasama merupakan sebuah fakta (Sterling, 2002). Konsep Keohane ini menekankan pada pentingnya negara melakukan kerjasama untuk mencapai kesepakatan yang saling menguntungkan. Disisi lain tidak melupakan tujuan utama kerja sama untuk kepentingan nasional negaranya (Syah, 2019). Karena kesepakatan ini nantinya akan berdampak aspek politik, ekonomi, sosial budaya dan keamanan.

Kerjasama Internasional biasanya dilakukan oleh negara besar dan negara kecil. Untuk mencapai kesepakatan dalam (Putri & Ma'arif, 2020). kerjasama internasional, dapat melihat keuntungan dari bagaimana negara-negara yang menjalin kerjasama. Misalnya, negara besar melihat kerjasama ini membuka peluang untuk meningkatkan pengaruh dan jaringan kerjasama di kawasan tersebut. Sedangkan, bagi negara-negara kecil beranggapan kerjasama dapat mewujudkan tujuan nasionalnya. Serta dapat meringankan biaya pembangunan (Puteri et al., 2022).

Konsep kerjasama internasional ini digunakan untuk melihat bagaimana mega proyek Tiongkok yaitu *Belt and Road Initiative* yang mengedepankan pembangunan infrastruktur untuk konektivitas jalur perdagangannya. Mega proyek ini menghadapi benturan kepentingan dengan Indonesia yang akan mewujudkan visi poros maritim untuk pengembangan konektivitas nasional. Sehingga, dengan pertimbangan yang dirasa saling menguntungkan antara Indonesia dengan Tiongkok kemudian bekerjasama.

Bagi Indonesia, *Belt and Road Initiative* yang berupa investasi untuk pembangunan infrastruktur dapat meringankan beban anggaran yang akan dikeluarkan pemerintah untuk pembangunan sistem konektivitas nasional seperti pembangunan tol laut dan peningkatan kapasitas pelabuhan. Sedangkan untuk Tiongkok, kerjasama ini akan memudahkan mereka menjaga konektivitas perdagangan melalui jalur laut. Sebagaimana telah disampaikan secara langsung oleh Presiden Tiongkok Xi Jinping mengenai posisi strategis Indonesia dalam program *21st Century Maritime silk Road*.

Didukung dengan hubungan baik yang terjalin sejak lama antara Indonesia dengan Tiongkok menyebabkan hubungan bilateral kedua negara terus mengalami peningkatan. Hingga, kemudian Pemerintah Indonesia dan Tiongkok sepakat untuk menandatangani MoU tentang kerjasama *Belt and Road Initiative* dan visi Poros Maritim pada tahun 2018.

Metodo Penelitian

Metode penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Penelitian kualitatif adalah jenis penelitian yang lebih menekankan pada deskripsi mengenai jawaban yang tengah dibahas dalam penelitian (Djamba & Neuman, 2002). Pendekatan kualitatif berbentuk data-data yang sudah pasti terjadi bukan hanya sekedar terucap (Tersiana, 2018). Dalam penelitian ini peneliti menggunakan jenis penelitian kualitatif untuk menjabarkan keterangan mengenai studi kasus proyek *Belt Road Initiative* dalam implementasi pelaksanaan program poros maritim dunia. Deskripsi disini akan menjabarkan bagaimana perwujudan investasi *belt and road* ini dalam poros maritim yang dikembangkan Indonesia. Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan sumber data sekunder yang didapatkan dari hasil laporan peneliti

sebelumnya serta buku yang berkaitan dengan Poros Maritim Indonesia dan *Belt and Road Initiative*. Studi pustaka yaitu upaya peneliti mengumpulkan informasi yang berkaitan dengan masalah yang diteliti (Ramdhan, 2021). Dengan mengumpulkan data secara primer berita yang dirilis oleh pemerintah, Undang-Undang yang berkaitan dengan masalah yang diteliti atau undang-undang yang menjadi dasar/pedoman masalah yang diteliti. Data sekunder didapatkan dari hasil laporan peneliti sebelumnya serta buku (Djamba & Neuman, 2002).

Objek penelitian merupakan sebuah batasan untuk pembahasan dalam penelitian yang diambil (Tersiana, 2018). Penelitian ini menggunakan objek penelitian implementasi *Belt Road Initiative* terhadap pelaksanaan Poros Maritim Indonesia. Sehingga, batasan pembahasan dalam penelitian ini mengenai pelaksanaan poros maritim di Indonesia terutama pada masa pemerintahan Presiden Jokowi sejak tahun 2014, pembangunan infrastruktur pada jalur utama *Silk Maritime Road*, pelaksanaan proyek poros maritim sendiri digunakan untuk mengembalikan jati diri Indonesia sebagai negara maritim yang beberapa dekade ini hanya sebagai sebuah slogan bahwa Indonesia adalah Negara Maritim. Kendala yang mungkin dihadapi adalah keterbatasan akses pencarian data secara ril, karena isu mengenai poros maritim kurang mendapatkan sorotan pada masa pemerintahan Presiden Jokowi periode ke-2.

Konsep *Belt and Road Initiative* Tiongkok

Tiongkok menjadi salah satu negara utama dalam perdagangan internasional sejak masa Dinasti Han hingga kini (Suropati et al., 2016). Di bawah kepemimpinan Presiden Xi Jinping Tiongkok mengeluarkan inisiatif mengenai pengembangan konektivitas perdagangan dunia, di bawah *Belt and Road Initiative* (BRI) (Fahrizal, 2019). Kerangka kerja sama BRI berbasis konektivitas perdagangan serta mendorong pembangunan dan kemakmuran bersama. Dengan kata lain visi ambisius ini mendorong negara-negara yang berada dalam koridor BRI perlu meningkatkan infrastruktur dan fasilitas perdagangan serta investasi yang aman dan efisien (Yudila, 2019). Inisiatif *Belt and Road* dibagi dalam dua skema.

Skema pertama Inisiatif *Belt and Road* pertama kali diperkenalkan oleh Presiden Tiongkok, Xi Jinping dalam KTT kerjasama Tiongkok-Kazakhstan di Universitas Nazarbayev Astana, Kazakhstan (Yudila, 2019). Dalam pertemuan tersebut Presiden Xi menyebutkan dalam pidatonya perlunya hubungan baik antara Tiongkok dengan Kazakhstan dan negara-negara Central Asia melalui pembangunan *Silk Road Economic Belt*. Jalur ini dimulai dari wilayah Xi'an Tiongkok kemudian daratan Asia Tengah, Rusia hingga Jerman (Toruan, 2021).

Skema kedua berkaitan dengan pembangunan *new silk maritime road* (jalur sutera maritim baru). Skema ini disampaikan oleh Xi Jinping dalam kunjungan kerja di Indonesia tanggal 2 Oktober 2013 (Dheani, 2017). Pidato yang disampaikan Presiden

Xi Jinping berbeda dari pidatonya di Kazakhstan. Di hadapan DPR RI, beliau menyampaikan inisiasi untuk membangun *new silk maritime road* atau yang lebih dikenal dengan *21st silk maritime road*. Dengan gagasan peningkatan konektivitas jalur perdagangan laut yang menghubungkan Tiongkok dengan Asia, Afrika kemudian Eropa (Rui, 2013).

Jalur sutra ini mengacu pada rute perdagangan semasa Dinasti Han yang menghubungkan kawasan Asia dengan Eropa pada tahun 130 SM – 1453 M (Fahrizal, Yudilla, & Sundari, 2019). Jalur *21st silk maritime road* akan menghubungkan pelabuhan-pelabuhan utama dari wilayah Fuzhou dan Quanzhou, Pesisir Tenggara Tiongkok ke Eropa dengan melewati Laut China Selatan, kemudian Selat Malaka menuju Kuala Lumpur, kemudian menyeberangi Kolombo, Sri Lanka dan Kolkata, India. Selanjutnya mengarah ke Nairobi, Kenya ke utara Laut Merah dan Laut Mediterania mencapai Athena Yunani selesai di Venezia (Toruan, 2021).

Melalui program BRI, Pemerintah Tiongkok berusaha untuk membangun jalur perdagangan melalui jalur darat dan laut untuk menjaga konektivitas dan rantai pasok (Yudila, 2019). Seperti yang telah disampaikan sebelumnya wilayah-wilayah yang menjadi tujuan koridor BRI merupakan wilayah-wilayah yang strategis dalam jalur perdagangan baik darat maupun laut (Kusdarjito, 2019).

Melihat dari konsep geopolitik Mackinder yang menyatakan wilayah-wilayah tertentu memiliki potensi keuntungan dan rentan konflik. Misalnya, di bawah koridor BRI rute perdagangan darat Tiongkok melewati Timur Tengah atau jalur maritim yang melewati Selat Malaka (Radityo et al., 2019). Kedua wilayah ini merupakan wilayah vital untuk perdagangan, misalnya perdagangan Tiongkok mengalami kendala di Selat Malaka yang menyebabkan tidak dapat melalui wilayah tersebut membuat Tiongkok harus berbalik arah melewati rute lainnya yang lebih panjang. Sehingga, Tiongkok perlu pembangunan jalur perdagangan untuk memastikan wilayah-wilayah yang akan dilaluinya tidak memberikan hambatan berarti (Lalisang & Candra, 2020).

Rancangan awal, BRI akan menghubungkan Tiongkok dengan 64 negara di kawasan Asia, Afrika dan Eropa. Tetapi, setelah sepuluh tahun sejak diluncurkan sudah ada 151 negara dan 32 organisasi yang tergabung dalam koridor BRI (Kusdarjito, 2019). Melalui BRI ini Tiongkok menawarkan 90% dari sejumlah pendanaan untuk pembangunan infrastruktur, dengan target nilai investasi setara 30% PDB global (Suropati et al., 2016).

Tiongkok bahkan mendirikan AIIB (Asian Infrastructure Investment Bank) sebagai bank untuk meningkatkan pembangunan infrastruktur di Asia. Selama sepuluh tahun berjalan jumlah pendanaan BRI secara kumulatif telah mencapai angka USD \$ 1 triliun (Wang, 2023). Menurut data yang dikeluarkan oleh *Oxford Economic* dan *CIMB ASEAN Research Institute*, Negara-negara Asia Tenggara secara kumulatif mendapatkan investasi dari BRI sebesar US\$ 739 miliar (Toruan, 2021).

Tiongkok melihat Asia Tenggara sebagai wilayah yang siap untuk menjalankan program BRI, baik dalam skema *Silk Road Economic Belt* dan *21st silk maritime road*. selain wilayahnya yang berdekatan dengan Tiongkok (Fahrizal, 2019). Asia Tenggara merupakan jalur pelayaran penting yang dapat menghubungkan rute perdagangan Tiongkok dengan Asia Selatan, Afrika dan Eropa dengan lebih dekat. Sehingga wilayah Asia Tenggara menjadi mitra strategis bagi Tiongkok dalam percepatan proyek BRI (Radityo et al., 2019).

Salah satu negara di Asia Tenggara yang mendapatkan investasi besar dalam proyek BRI ini adalah Indonesia. Tercatat pada tahun 2022 sebesar USD \$ 8,22 miliar daripada tahun 2019 sebesar USD \$ 4,74 miliar (Wang, 2023). Selama masa pemerintahan Presiden Joko Widodo, Indonesia dan Tiongkok telah menunjukkan hubungan yang erat. Peningkatan kerjasama kedua negara tidak hanya dalam bentuk *Government to Government* tetapi juga dalam skema *Business to Business* menyebabkan adanya peningkatan jumlah investasi di bawah BRI Tiongkok (Toruan, 2021).

Inisiatif BRI menjadi salah satu kepentingan nasional Tiongkok untuk menjaga konektivitas dan rantai pasok tetap aman. Kerja sama dengan negara-negara yang tergabung di bawah koridor BRI baik jalur perdagangan darat dan laut diharapkan dapat menekan biaya transportasi dan menghindari hambatan dalam perdagangan. Selain hambatan, infrastruktur pendukung seperti pelabuhan, kereta api, dan lainnya juga menjadi perhatian. Maka, pemerintah Tiongkok kemudian mendirikan AIIB agar negara-negara dapat melakukan pinjaman untuk pembangunan infrastruktur.

Visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia

Visi Poros Maritim gagasan Jokowi dapat dikatakan kelanjutan dari cita-cita Presiden Soekarno pada tahun 1955-1960 untuk menjadikan Indonesia sebagai negara bahari yang kuat, sejahtera dan jaya (Nainggolan et al., 2015). Selain itu, untuk kembali menghidupkan doktrin Trisakti Presiden Soekarno yaitu gagasan mengenai kemandirian dibidang ekonomi, politik dan sosial budaya (Suropati et al., 2016).

Mengacu pada teori geopolitik yang dikemukakan A.T. Mahan mengenai kekuasaan laut adalah kekuasaan vital negara untuk memperkuat ekonomi, politik, pertahanan dan keamanan (Suropati et al., 2016). Indonesia yang 60% wilayahnya lautan kemudian berusaha untuk membangun kekuatan maritim dengan visi poros maritim. Kata kunci utama dalam gagasan poros maritim adalah konektivitas. Karena bentuk negara Indonesia adalah kepulauan, maka untuk menghubungkan daerah satu dengan lainnya menggunakan jalur laut (Palar et al., 2021).

Pembangunan pelabuhan dan tol laut kemudian menjadi sangat krusial untuk diwujudkan, terutama pada titik-titik tertentu yang terhubung dengan jalur perdagangan internasional seperti Selat Malaka (Kemenko Maritim, 2017a). Sebagai

bentuk konektivitas yang akan digunakan untuk mencapai kepentingan nasional dapat di capai untuk mensejahterakan rakyat (Kemenkomaritim, 2017b).

“Sebagai negara yang menjadi titik tumpu dua samudra, Indonesia memiliki kewajiban untuk pembangunan kekuatan pertahanan maritim. Hal ini diperlukan bukan saja untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim kami, tetapi juga sebagai bentuk tanggung jawab kami dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.” Pidato Presiden Jokowi pada KTT *East Asian Summit* ke-9 di Naypyidaw Myanmar (Ali & Sulistiyono, 2020).

Sebagaimana yang disampaikan oleh Presiden Jokowi dalam pidato tersebut, kekuatan maritim merupakan salah satu faktor penting bagi kedaulatan suatu negara. Sebagian besar perdagangan dunia melalui perairan sehingga perlu adanya pengamanan yang kuat untuk setiap negara. Begitu juga dengan Indonesia yang memiliki posisi strategis pada garis silang perdagangan dunia yang menghubungkan samudra Hindia dan Pasifik (Pratiwi et al., 2021).

Terdapat lima pilar yang menjadi dasar untuk mewujudkan visi poros maritim antara lain yaitu mengembalikan budaya maritim sehingga julukan Indonesia negara maritim tidak hanya sebuah julukan, meningkatkan ekonomi maritim dengan mengembangkan usaha di bidang kelautan untuk kesejahteraan rakyat, meningkatkan konektivitas antar wilayah karena bentuk negara Indonesia adalah kepulauan, maka perlu adanya pembangunan infrastruktur yang menjadi penghubung pulau-pulau di Indonesia, Mendorong diplomasi maritim yang bertujuan untuk mengoptimalkan potensi kelautan, diplomasi maritim juga dilakukan secara dinamis serta massif, dan Memperkuat keamanan maritim (Bapennas, 2014).

Visi Poros Maritim gagasan Jokowi masih bersifat pembangunan konektivitas dalam negeri (*inward looking*), dimana sampai saat ini belum memiliki grand desain resmi yang dikeluarkan oleh pemerintah (Lalisang & Candra, 2020). Tetapi, setiap kementerian yang terkait dengan pembangunan poros maritim dunia seperti Kementerian Luar Negeri, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Koordinator maritim dan investasi, Kementerian Perhubungan dan kementerian Pertahanan saling membuat kebijakan terkait pelaksanaan poros maritim di masing-masing instansi yang kemudian disinergikan dengan kementerian lain yang berkaitan (Efriza, 2018).

Pembangunan konektivitas antar pulau di Indonesia menjadi agenda penting yang diangkat pada masa Pemerintahan Jokowi. Hal ini dilakukan untuk menekan disparitas harga bahan pangan serta menjaga rantai ketersediaan bahan pokok seluruh Indonesia. Peningkatan konektivitas diwujudkan dengan pembangunan pelabuhan-pelabuhan dan tol laut.

Implementasi *Belt and Road Initiative* dalam Poros Maritim Dunia

Belt and Road Initiative telah di promosikan Presiden Xi Jinping sejak tahun 2013 ketika kunjungan kerja di Indonesia. tetapi, cukup sulit menarik Indonesia untuk bergabung dalam koridor BRI di awal-awal (Nainggolan et al., 2015). Bahkan dalam kunjungan kerja tersebut Presiden Xi Jinping menyampaikan bahwa posisi Indonesia sangat penting dalam program BRI terutama skema *The 21st silk maritime road* karena posisi Selat Malaka yang menguntungkan untuk Indonesia (Kusumawardhana, 2023).

Kemudian tahun 2014 di Indonesia terjadi Pemilu Presiden dan Wakil Presiden yang dimenangkan oleh Jokowi-Jusuf Kalla. Sehingga, implementasi visi poros maritim ini kemudian dituangkan dalam RPJMN tahun 2015-2019 (Lalisang & Candra, 2020). Target pembangunan infrastruktur yang tertuang dalam RPJMN tersebut untuk pengembangan poros maritim membutuhkan biaya sekitar Rp4.700 triliun (Hendropriyono, 2019). sedangkan anggaran dana yang masuk dalam APBN untuk pembangunan poros maritim sekitar 1% dari total APBN. Dana APBN juga tidak mungkin cukup untuk membangun beberapa pelabuhan, tol laut, mengembangkan masyarakat sekaligus (Lalisang & Candra, 2020).

Pada tahun 2015 di bawah Presiden Joko Widodo Indonesia memutuskan untuk bergabung dalam koridor BRI untuk mewujudkan kepentingan nasionalnya (Indrawan, 2018). Bergabungnya Indonesia dalam BRI ini tidak serta merta karena kekurangan pembiayaan pembangunan, tetapi juga kesamaan dalam visi poros maritim dunia dan BRI. Pemerintah Indonesia menganggap BRI dapat memberikan investasi dan pinjaman keuangan untuk pembangunan infrastruktur (Toruan, 2021).

Persamaan kata kunci dari kedua visi tersebut adalah jaringan konektivitas antar wilayah. Konektivitas menjadi masalah vital bagi kedua negara, karena berkaitan dengan pemenuhan kebutuhan, bahan baku dan rantai pasok (Bu'ulolo, 2023). Perbedaan konektivitas dalam BRI merupakan jaringan perdagangan secara global untuk menekan hambatan perdagangan. Sedangkan visi poros maritim dunia masih terbatas pada pengembangan konektivitas dalam negeri untuk kesejahteraan masyarakat (Anam & Ristiyani, 2018).

Berjalannya hubungan baik Indonesia-Tiongkok memunculkan sebuah inisiatif yang lebih tinggi dengan penandatanganan Kerja sama dalam koridor *Belt and Road Initiative* dan visi poros maritim diwujudkan dengan *Memorandum of Understanding (MoU) Between The Government of the Republic of Indonesia and The Government of The People's Republic of China on Jointly Promoting Cooperation Within The Framework of The Global Maritime Fulcrume Vision and The Silk Road Economic Belt and The 21st Century Maritime Silk Road Initiative* ditandatangani di Beijing pada 23 Oktober 2018 (Republik Indonesia, 2018).

MoU ini membahas mengenai peningkatan promosi konektivitas regional dan memperkuat kerja sama ekonomi. Serta kerja sama pembangunan yang

menguntungkan di bawah inisiatif BRI dan Poros Maritim Indonesia (Fahrizal, 2019). Bidang-bidang kerja sama yang diatur dalam MoU ini antara lain jalan, kereta api, jembatan, pelabuhan, kawasan industri, resor wisata, investasi, energi, perdagangan, sister city, kesehatan, pendidikan, pariwisata dan pertukaran masyarakat (Republik Indonesia, 2018). Dari beberapa proyek kerja sama dalam skema MoU diatas, baru pembangunan pelabuhan dan tol laut yang masuk dalam kategori pembangunan di bawah *The 21st Century Maritime Silk Road* dan Poros Maritim Indonesia (Nainggolan et al., 2015).

Pembuatan kesepakatan yang tertuang dalam MoU tersebut tidak lepas dari posisi Indonesia yang berada di posisi geografis yang strategis (Lalisang & Candra, 2020). Letak Indonesia diantara posisi garis silang perdagangan dunia karena berada diantara dua benua dan dua samudra, menjadikan wilayah Indonesia bagian Barat atau Timur sama-sama penting (Hendropriyono, 2019). Bagian barat Indonesia terdapat Selat Malaka yang akan menghubungkan dengan Asia Selatan hingga Eropa. Sedangkan bagian Timur Indonesia terdapat Selat Makassar yang menuju Australian dan negara-negara Pasifik (Santoso et al., 2023).

Mengacu pada konsep kerja sama Keohane yang menekankan pada pentingnya negara melakukan kerjasama untuk mencapai kesepakatan yang saling menguntungkan. Disisi lain tidak melupakan tujuan utama kerja sama untuk kepentingan nasional negaranya (Keohane & Joseph, 1977). MoU Indonesia-Tiongkok diatas pun menunjukkan kepentingan kedua negara dalam mencapai kepentingan nasionalnya. Pun tidak dipungkiri adanya ketergantungan dari kedua negara. Tiongkok misalnya memiliki ketergantungan energi dengan Selat Malaka, sehingga melakukan kerja sama dengan Indonesia akan lebih mudah bagi Tiongkok untuk menjaga pasokan energi dari Indonesia (Radityo et al., 2019).

Pemerintah Indonesia bahkan telah mengajukan 30 proyek pembangunan pelabuhan di bawah BRI dan Poros Maritim. Dari 30 proyek yang diajukan hanya pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung yang disetujui untuk masuk dalam proyek *Belt and Road Initiative* (Efriza, 2018). Hal ini disampaikan dalam forum *The Second Belt and Road Forum for International Cooperation* tahun 2019 di Beijing, Tiongkok. Pelabuhan Kuala Tanjung merupakan salah satu program strategis pemerintah untuk mendukung implementasi poros maritim juga menjadi bagian dari proyek *The 21st Century Maritime Silk Road* BRI Tiongkok (Fiansyah, 2019).

Pemilihan Pelabuhan Kuala Tanjung sebagai bagian dari proyek BRI dikarenakan lokasinya yang strategis. Letak Pelabuhan Kuala Tanjung terletak di Sumatera Utara berdekatan dengan Selat Malaka yang menjadi jalur tersibuk perdagangan internasional, sehingga memungkinkan digunakan sebagai pelabuhan internasional *hub port* (K. K. B. P. Biro Komunikasi, 2015). Lokasi keduanya berada di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) I dimana wilayah ini dilalui sekitar 40% dari

total barang dan komoditas perdagangan global, dengan nilai mencapai USD \$ 20 miliar (Siahaan et al., 2019).

Pengembangan pelabuhan Kuala Tanjung menjadi pelabuhan internasional *hub port* akan dilakukan secara bertahap (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2022). Rencana operasi dimulai pada tahun 2018 di bawah tanggung jawab kementerian perhubungan dengan nilai investasi sebesar Rp30 Triliun (kppip, 2018). Tahap pertama dari pengembangan pelabuhan dibangun Terminal Multi Purpose yang bertujuan sebagai gerbang Sumatera Utara kemudian dilanjutkan dengan pengembangan kawasan industri (Kemenhub, 2019).

Pembangunan tahap pertama telah selesai pada Desember 2018. Kemudian pengembangan tahap kedua dan ketiga dimulai pada tahun 2019 (K. K. B. K. dan I. Biro Komunikasi, 2020). Tahap kedua berupa pembangunan kawasan industri, pada tahap kedua ini Tiongkok mulai masuk sebagai investor (Fiansyah, 2019). Tahap ketiga pengembangan *hub port*. Kemudian tahap terakhir mengintegrasikan kawasan industri dengan pelabuhan Kuala Tanjung sebagai internasional port hub (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2022).

Sumatera Utara menjadi salah satu wilayah yang mendapat investasi yang cukup besar dalam proyek BRI. hal ini dikarenakan iklim investasi di Sumatera Utara cukup baik (Samy & Kusumadewi, 2021). Dengan didukung sumber daya alam melimpah, lokasinya yang dekat dengan Selat Malaka sekaligus menjadi bagian dari *Road Map The 21st Silk Maritime Road* BRI, juga karena dukungan dari pemerintah lokal yang menjadi faktor penarik investor Tiongkok ke Sumatera Utara. Terdapat 13 perusahaan Tiongkok yang berinvestasi di Sumatera Utara mulai dari pembangunan jalan tol, pelabuhan hingga pembangkit listrik (Kusumawardhana, 2023).

Mengulas kembali mengenai konsep geopolitik BRI, di bawah koridor BRI rute perdagangan darat Tiongkok melewati Timur Tengah dan jalur maritim yang melewati Selat Malaka (Radityo et al., 2019). Kedua wilayah ini merupakan wilayah vital untuk perdagangan, misalnya perdagangan Tiongkok mengalami kendala di Selat Malaka yang menyebabkan tidak dapat melalui wilayah tersebut membuat Tiongkok harus berbalik arah melewati rute lainnya yang lebih panjang. Sehingga, Tiongkok perlu pembangunan jalur perdagangan untuk memastikan wilayah-wilayah yang akan dilaluinya tidak memberikan hambatan berarti (Lalisang & Candra, 2020).

Sedangkan geopolitik poros maritim lebih banyak mengacu pada cita-cita luhur Presiden pertama Indonesia, Ir. Soekarno. Menggunakan konsep Trisakti atau kemandirian Indonesia dalam bidang politik, ekonomi dan sosial budaya. Melihat bagaimana potensi Indonesia sebagai negara maritim dan jati diri Indonesia yang dulunya juga merupakan bangsa pelaut. Menjadi pertimbangan pemerintah untuk kembali menghidupkan jati diri bangsa sebagai negara maritim (Suropati et al., 2016).

Karena visi poros maritim dan program BRI ini memiliki singgungan dalam hal konektivitas, pemerintah Tiongkok dan Indonesia kemudian sepakat untuk melakukan kerja sama. Indonesia yang membutuhkan dana untuk pembangunan infrastruktur dan Tiongkok yang membutuhkan negara-negara mitra untuk menjaga rute pelayaran serta logistik menjadi penting untuk melakukan kerja sama dengan negara-negara mitra.

Selama masa pemerintahan Jokowi, hubungan Indonesia dengan Tiongkok mengalami peningkatan. Sebagian besar kerja sama yang telah terjalin diantara keduanya bertujuan untuk meningkatkan konektivitas serta menjaga rantai pasok. Mengenai Investasi Tiongkok di Indonesia yang sebagian besar digunakan untuk pembangunan di Sumatera Utara, karena wilayah ini strategis di Selat Malaka dan adanya dukungan positif untuk investor Tiongkok.

Kesimpulan

Implementasi Belt and Road Initiative terhadap visi poros maritim Indonesia telah diwujudkan dalam beberapa proyek kerja sama. Beberapa kerja sama di Indonesia yang berkaitan langsung dibawah skema *The 21st silk maritime road* dan poros maritim ialah pembangunan pelabuhan pada titik-titik krusial yang menghubungkan antar wilayah di Indonesia.

Bagi Tiongkok, Indonesia menjadi salah satu negara mitra yang penting untuk pengembangan program BRI karena letak geografis Indonesia yang berada di antara dua Benua dan dua samudra. Letak ini memberikan keuntungan bagi Indonesia secara geopolitik karena perjalanan menuju Asia Selatan Hingga Eropa serta menuju Australia harus melewati Indonesia, jika ingin mengambil jalan yang cepat. Kedua program yang memiliki singgungan ini kemudian menjadi titik temu bagi kedua pemerintah untuk mensinergikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, I., & Sulistiyono, S. T. (2020). A Reflection of “Indonesian Maritime Fulcrum” Initiative: Maritime History and Geopolitical Changes. *Journal of Maritime and National Integration*, 4(1). <https://doi.org/10.14710/jmsni.v4i1.8081>
- Anam, S., & Ristiyani, R. (2018). Kebijakan Belt and Road Initiative (BRI) Tiongkok pada Masa Pemerintahan Xi Jinping. *Jurnal Ilmiah Hubungan Internasional*, 14(2), 217–236. <https://doi.org/10.26593/jihi.v14i2.2842.217-236>
- Bapennas. (2014). *Buku I Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019*. Badan Perencanaan Pembangunan Nasional.

<https://djsn.go.id/storage/app/media/RPJM/BUKU%20I%20RPJMN%202015-2019.pdf>

- Biro Komunikasi dan Informasi Publik, K. P. (2022, June 16). *Pembangunan Pelabuhan untuk Merajut Konektivitas Transportasi di Sulawesi*. <https://dephub.go.id/post/read/pembangunan-pelabuhan-untuk-merajut-konektivitas-transportasi-di-sulawesi>
- Biro Komunikasi, K. K. B. K. dan I. (2020, October 10). *Kemenko Marves Upayakan Percepatan Pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung Guna Mendukung Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia*. <https://maritim.go.id/detail/51441-2>
- Biro Komunikasi, K. K. B. P. (2015, November 26). *Menko Perekonomian Tinjau Pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung*. <https://ekon.go.id/publikasi/detail/3708/menko-perekonomian-tinjau-pembangunan-pelabuhan-kuala-tanjung>
- Bu'ulolo, I. S. D. (2023). *Implikasi Belt And Road Initiative Tiongkok Terhadap Kedaulatan Ekonomi di Asia Tenggara: Studi Kasus Pembangunan Infrastruktur Indonesia, Malaysia dan Filipina* [Universitas Kristen Indonesia]. <http://repository.uki.ac.id/id/eprint/10348>
- Dheani, C. (2017). One Belt One Road and Global Maritime Fulcrum: Between Contradictions and Harmony. *Jurnal Sentris*, 2(2). <https://doi.org/10.26593/sentris.v2i2.4139.57-65>
- Djamba, Y. K., & Neuman, W. L. (2002). Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches. *Teaching Sociology*, 30(3). <https://doi.org/10.2307/3211488>
- Dodds, K. (2014). *Geopolitics: A Very Short Introduction*. Oxford University Press.
- Efriza. (2018). Refleksi: Pembangunan Maritim Sebagai Haluan Negara Di Era Kepemimpinan Presiden Joko Widodo. *Jurnal Majelis Media Aspirasi Konstitusi*. https://www.mpr.go.id/pengkajian/JM_Edisi_10_Oktober_2018.pdf
- Fahrizal, M. (2019). Implementasi Konsep Kebijakan One Belt One Road (OBOR) China Dalam Kerangka Kerjasama Pembangunan Infrastruktur di Indonesia. *Journal of Diplomacy and International Studies*, 2(2). <https://journal.uir.ac.id/index.php/jdis/article/view/5138>
- Fiansyah, R. (2019, April 25). *Pelabuhan Kuala Tanjung Resmi Jadi Bagian Jalur Sutra China*. <https://www.inews.id/finance/makro/pelabuhan-kuala-tanjung-resmi-jadi-bagian-jalur-sutra-china>
- Hendrajit. (2020). Pergeseran Sentral Geopolitik Internasional, dari Heartland ke Asia Pasifik. *Jurnal Lemhannas RI*, 5(1). <http://jurnal.lemhannas.go.id/index.php/jkl/article/view/132>

- Hendropriyono, D. (2019, April 22). *Indonesia Layak Jadi Negara Poros Maritim Dunia*.
<https://setkab.go.id/indonesia-layak-jadi-negara-poros-maritim-dunia/>
- Holsti, K. J. (1988). *Politik Internasional: Kerangka Untuk Analisis Jilid II* (M. T. Azhari, Trans.). Erlangga.
- Indrawan, J. (2018). Poros Maritim Dunia Sebagai Arah Pembangunan Nasional: Upaya Perumusan Pokok-Pokok Haluan Negara Di Bidang Maritim. *Jurnal Majelis Media Aspirasi Konstitusi*.
https://www.mpr.go.id/pengkajian/JM_Edisi_10_Oktober_2018.pdf
- Islamiati, N. A. (2022). *Kerjasama Keamanan Maritim Indonesia-Amerika Serikat Melalui Hubungan Comprehensive Partnership Pada Tahun 2015-2021* [Universitas Sriwijaya]. <https://repository.unsri.ac.id/id/eprint/78745>
- Kemhub. (2019, August 16). *Pemerintah Siapkan Pelabuhan Kuala Tanjung menjadi Pelabuhan Hub Internasional*.
<https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/5277/pemerintah-siapkan-pelabuhan-kuala-tanjung-menjadi-pelabuhan-hub-internasional>
- Kemenkomaritim. (2017a). *Buku Kebijakan Kelautan Indonesia*. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman.
https://maritim.go.id/konten/unggah/2017/07/Kebijakan_Kelautan_Indonesia_-_Indo_vers.pdf
- Kemenkomaritim, B. I. dan H. (2017b, May 4). *Bumikan Visi Indonesia Poros Maritim Dunia, Komenko Kemaritiman Gelar Rakornas*.
<https://polkam.go.id/bumikan-visi-indonesia-poros-maritim-dunia-kemenko-ke-maritiman-gelar-rakornas/>
- Keohane, R. O., & Joseph, S. N. (1977). *Power and Interdependence: World Politics in Transition*. Little Brown Company.
- Khairani, B., Khafivah, D. N., & Susanti, R. W. (2019). *Politik Luar Negeri Indonesia Dalam Belt And Road Initiative (BRI) Republik Rakyat Tiongkok*.
- kominfo. (2016, Oktober). Menuju Poros Maritim Dunia [Go.id]. *Www.Kominfo.Go.Id*.
https://www.kominfo.go.id/content/detail/8231/menuju-poros-maritim-dunia/0/kerja_nyata
- kominfo. (2023, August 16). *Pengembangan SDM dan Hilirisasi, Dua Strategi Capai Indonesia Emas 2045*.
<https://www.kominfo.go.id/content/detail/50816/pengembangan-sdm-dan-hilirisasi-dua-strategi-capai-indonesia-emas-2045/0/berita>
- kppip. (2018). *Pelabuhan Internasional Hub Kuala Tanjung*.
<https://kppip.go.id/proyek-prioritas/pelabuhan/pelabuhan-internasional-hub-kuala-tanjung/>

- Kurniawan, Y., & Gaol, D. F. L. (2021). Diplomasi Ekonomi Tiongkok melalui Belt and Road Initiative (BRI) di Asia Tenggara (2013—2018). *Budi Luhur Journal of Contemporary Diplomacy*, 5 No. 1.
- Kusdarjito, C. (2019). China's Belt and Road Initiatives and Indonesia's Maritime Fulcrum: Building Scenarios for Economic Multipolarity in South East Asia. *Atlantis Press*, 86. <https://doi.org/10.2991/icobame-18.2019.9>
- Kusumawardhana, I. (2023). Diplomasi Triangular China Terhadap Indonesia Dalam Mengantisipasi Dilema Malaka Melalui Belt Road Initiative. *TheJournalish: Social and Government*, 4(2), 173–189. <https://doi.org/10.55314/tsg.v4i2.485>
- Lalisang, A. E. Y., & Candra, D. S. (2020). *Indonesia's Global Maritime Fulcrum & China's Belt and Road Initiative—A Match Made at Sea?* Friedrich Ebert Stiftung.
- Mackinder, H. (1904). *The Geographical Pivot of History*. Royal geographical Society.
- Mahan, A. T. (1890). *The Influence of Sea Power upon History*. the American naval officer.
- Nainggolan, P. P., Roza, R., & Muhamad, S. V. (2015). *Agenda Poros Maritim Dunia dan Perubahan Lingkungan Strategis*. Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Sekretariat Jendral DPR RI. https://berkas.dpr.go.id/puslit/files/buku_tim/buku-tim-public-35.pdf
- Palar, A. M. K., Prakoso, L. Y., & Sudiarso, A. (2021). Strategi Pertahanan Laut Badan Keamanan Laut RI dalam Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. *Jurnal Strategi Pertahanan Laut*, 7(2). <https://doi.org/10.33172/spl.v7i2.854>
- Power, M. (2019). *Geopolitics And Development*. Routledge.
- Pratiwi, C. A. (2021). Kerja Sama Bilateral Indonesia Denmark Dalam Circular Economy dan Manajemen Pengolahan Sampah Tahun 2018-2019. *Moestopo Journal International Relations*, Vol. 1 No.2, 127–136.
- Pratiwi, F. I., Puspitasari, I., Hikmawati, I., & Bagus, H. (2021). Global Maritime Fulcrum: Indonesia's Middle Power Strategy Between Belt And Road Initiatives (BRI) and Free-Open Indo Pacific (FOIP). *Central European Journal of International and Security Studies*, 15(3), 30–54. <https://doi.org/10.51870/CEJISS.A150302>
- Puteri, N. N., Afrimadona, & Fathun, L. M. (2022). Analisis Kebijakan Indo-Pasifik Amerika Serikat dan Tiongkok terhadap Indonesia Dalam Mendukung Gagasan Poros Maritim Dunia. *Sriwijaya Journal of Internasional Relations*, 2(1), 70–99.
- Putri, S. Y., & Ma'arif, D. (2020). Kerja Sama Ekonomi-Politik Indonesia dan Cina pada Implementasi Program Belt and Road Initiative. *Jurnal Lemhannas RI*, 7(3), 53–66. <https://doi.org/10.55960/jlri.v7i3.78>
- Radityo, F., Rara, G., Indah, A., & Efraim, R. (2019). Geopolitik Tiongkok di Kawasan Asia Tenggara: Jalur Perdagangan (OBOR). *Jurnal Asia Pasific Studies*, 3(1), 84–97. <https://doi.org/10.33541/japs.v3i1.1073>

- Ramdhan, M. (2021). *Metode Penelitian*. Cipta Media Nusantara. https://books.google.co.id/books?hl=id&lr=&id=Ntw_EAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR1&dq=metode+penelitian&ots=f2tI8RN5C&sig=qciKg8D9CjK0fVNNgfVFmlMvm4Y&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false
- Republik Indonesia. (2018). *Memorandum of Understanding between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the People's Republic of China On Jointly Promoting Cooperation Within the Framework of the Global Maritime Fulcrum Vision and the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road Initiative*. Kementerian Luar Negeri. <https://treaty.kemlu.go.id/apisearch/pdf?filename=CHN-2018-0216.pdf>
- Rui, X. (2013, October 3). *Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament*. http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c_133062675.htm
- Samy, M., & Kusumadewi, A. (2021). Diplomasi Pertahanan Militer Indonesia Dalam Menghadapi Ancaman Keamanan Non-Tradisional: Upaya Mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia. *Jurnal Hubungan Internasional*, 14(1). <https://garuda.kemdikbud.go.id/documents/detail/2237269>
- Santoso, G., Abdulkarim, A., Maftuh, B., Sapriya, & Murod, M. (2023). Kajian Ketahanan Nasional melalui Geopolitik dan Geostrategi Indonesia Abad 21. *Jurnal Pendidikan Transformatif*, 02(01). <https://doi.org/10.9000/jupetra.v2i1.145>
- satneg. (2013, Oktober). Pernyataan Bersama Presiden RI dan Presiden RRT, Tanggal 2 Oktober 2013 di Istana Negara [Go.id]. *Www.Satneg.Go.Id*. https://www.setneg.go.id/baca/index/pernyataan_bersama_presiden_ri_dan_presiden_rrt_tgl_2_oktober_2013_di_istana_negara
- Sharp, J. (2020). *Critical Geopolitics: Vol. Volume 3* (2nd edition). International Encyclopedia of Human Geography. <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-102295-5.10457-3>
- Siahaan, W. J., Humang, W. P., Kurniawan, A., & Sinaga, R. (2019). Pelabuhan Kuala Tanjung Sebagai Pelabuhan Hub Internasional Ditinjau dari Aspek Jaringan Pelayaran. *Warta Penelitian Perhubungan*, 31(2), 83–92. <https://doi.org/10.25104/warlit.v31i2.963>
- Sterling, J. (2002). *Theories of International Cooperation and the Primacy of Anarchy*. State University of New York Press.
- Suropati, U., Sulaiman, Y., & Montratama, I. (2016). *Arungi Samudra Bersama Sang Naga: Sinergi Poros Maritim Dunia dan Jalur Sutra Maritim Abad ke-21*. PT Gramedia.
- Syah, A. H. (2019). *Analisis Kebijakan Amerika Serikat Terhadap Arab Saudi Melalui Konsep Interdependensi Kompleks (2015-2019)* [Universitas Islam Indonesia]. <http://hdl.handle.net/123456789/1860>

- Tersiana, A. (2018). *Metode Penelitian. Anak Hebat Indonesia*.
[https://books.google.co.id/books?id=rmL2DwAAQBAJ&dq=metode+penelitian
&lr=&hl=id&source=gbs_navlinks_s](https://books.google.co.id/books?id=rmL2DwAAQBAJ&dq=metode+penelitian&lr=&hl=id&source=gbs_navlinks_s)
- Toruan, G. T. L. (2021). Kebijakan Belt And Road Initiative Sebagai Alat Soft Power Cina Dalam Membangun Hegemoni di Kawasan Asia Tenggara (Studi Kasus: Investasi Cina di Indonesia). *Jurnal Soshum Insentif*, 4(1).
<https://doi.org/10.36787/jsi.v4i1.437>
- Wang, C. N. (2023, August 1). *Laporan Investasi Inisiatif Sabuk dan Jalan Tiongkok (BRI) Semester 1 2023*.
<https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2023-h1/>
- Wibawati, S. W., Sari, M. I., & Sulistyani, Y. A. (2018). POTENSI DAN TANTANGAN ONE BELT ONE ROAD (OBOR) BAGI KEPENTINGAN NASIONAL INDONESIA DI BIDANG MARITIM. *Jurnal Kajian Wilayah*, 9 No. 2.
<https://doi.org/10.14203/jkw.v9i2.80>
- Wijaya, H. (2020). Aktualisasi Kebijakan China One Belt and One Road di Indonesia melalui Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung. *Jurnal Dinamika Global*, 5 No. 1.
- Yakti, P. D. (2017). TNI Angkatan Laut sebagai World Class Navy pada Strategi Pertahanan Indonesia dalam Mewujudkan Poros Maritim Dunia. *Gema Keadilan*, 4(7), 191–210. <https://doi.org/10.14710/gk.2017.3788>
- Yudila, A. (2019). Kerja Sama Indonesia Cina Dalam Belt And Road Initiative Analisa Peluang dan Ancaman untuk Indonesia. *Jurnal of Diplomacy and International Studies*, 2(1). [https://doi.org/10.25299/jdis.2019.vol2\(01\).4427](https://doi.org/10.25299/jdis.2019.vol2(01).4427)