

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

**Ganjar Widhiyoga**

**Hasna Wijayati**

**Veronika Wijayanti**

**Megah Rahmat Ramadhan**

Universitas Slamet Riyadi

### **Abstract**

Presiden Joko Widodo's vision on establishing Indonesia as a pivotal maritime power, as formulated in his conception of Global Maritime Fulcrum (GMF), needs to be examined in a wider geopolitical context. Before President Joko Widodo introduced the concept in November, 2014, China had launched its Belt and Road Initiaves (BRI) in 2013. BRI focuses on building a vast network of trade and infrastructure projects spanning Asia, Europe, and Africa, including through Indonesia's maritime territory. President Xi Jinping's visit to Jakarta and his speech in front of Indonesian's parliament on 2 October, 2013, emphasized the importance of Indonesia in the BRI's grand design. Thus, when President Joko Widodo announced his conception of GMF, it can be argued that GMF is a complementary program for BRI. However, despite both BRI and GMF's focus on increasing connectivity in the region, there were challenges in the synergy and implementation of both initiatives. Therefore, this research explores the areas of convergence between BRI and GMF, and explains how BRI is implemented within GMF's framework. The research employs a descriptive qualitative approach, utilizing a combination of library research and data search techniques to obtain relevant information. The findings indicate a consistent and effective implementation of BRI and GMF, which has a notable impact on the geopolitical landscape of Indonesia and China. The BRI and the GMF can be effectively integrated through a business-to-business (B2B) scheme, creating a synergistic effect that benefits both countries.

**Keywords:** BRI, Global Maritime Fulcrume, Geopolitics, Connectivity, Infrastructure

### **Abstrak**

Visi Presiden Joko Widodo untuk menjadikan Indonesia sebagai kekuatan maritim dunia, sebagaimana dirumuskan dalam konsep Poros Maritim Dunia (PMD), perlu dilihat dalam konteks geopolitik yang lebih luas. Sebelum Presiden Joko Widodo memperkenalkan konsep PMD pada November 2014, Tiongkok telah meluncurkan Belt and Road Initiatives (BRI) pada 2013. BRI berfokus pada pembangunan jaringan perdagangan dan proyek infrastruktur menghubungkan Asia, Eropa, dan Afrika, termasuk melalui wilayah maritim Indonesia. Kunjungan Presiden Xi Jinping ke Jakarta dan pidatonya di depan DPR RI pada 2 Oktober 2013 menekankan pentingnya Indonesia dalam BRI. Oleh karena itu, ketika Presiden Joko Widodo mengumumkan konsep PMD-nya, banyak yang menilai bahwa PMD adalah program yang melengkapi BRI. Namun, meskipun BRI dan PMD sama-sama berfokus pada peningkatan konektivitas di kawasan, terdapat tantangan dalam sinergi dan implementasi kedua inisiatif tersebut. Penelitian ini menjelaskan area konvergensi antara BRI dan PMD serta bagaimana BRI diimplementasikan dalam kerangka PMD. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif, dengan memadukan penelitian pustaka dan teknik pencarian data untuk memperoleh informasi yang relevan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa implementasi BRI dan PMD konsisten dan efektif memiliki dampak signifikan pada lanskap geopolitik Indonesia dan Tiongkok. BRI dan PMD dapat diintegrasikan secara efektif melalui skema business-to-business (B2B), menciptakan efek sinergis yang menguntungkan kedua negara.

**Kata Kunci:** BRI, Poros Maritim Dunia, Geopolitik, Konektivitas, 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 (ASEAN-China Centre, 2013).

Pada prinsipnya BRI memiliki dua jalur yaitu *One Belt* dan *One Road* (Khairani et al., 2019). *One Belt* beracuan pada *silk road economic belt* 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* (*21<sup>st</sup> 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 *21<sup>st</sup> 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 (Pernyataan Bersama Presiden RI Dan Presiden RRT, Tanggal

2 Oktober 2013 Di Istana Negara, 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 (Indonesia Layak Jadi Negara Poros Maritim Dunia, 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 Dunia; PMD) (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 (Menuju Poros Maritim Dunia, 2016).

Visi mengenai PMD 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 (Pengembangan SDM Dan Hilirisasi, Dua Strategi Capai Indonesia Emas 2045, 2023). Banyak upaya yang telah dilakukan oleh pemerintah dalam mewujudkan visi poros maritim seperti pembangunan infrastruktur yang memadai antar pulau (Indonesia Layak Jadi Negara Poros Maritim Dunia, 2019).

Pembangunan dan mengembangkan pelabuhan-pelabuhan di titik-titik krusial pelayaran global tengah menjadi perhatian fokus pembangunan (Pembangunan Pelabuhan Untuk Merajut Konektivitas Transportasi Di Sulawesi, 2022). Berbagai lembaga kementerian terkait di Indonesia tengah bahu membahu untuk mewujudkan visi PMD 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 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road Initiative*' yang diterbitkan di Beijing pada 23 Oktober 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, 2018).

Indonesia merupakan salah satu negara yang menjadi mitra strategis Tiongkok di Asia Tenggara apalagi bagi konektivitas *the 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road Initiative* (Dheani, 2017). BRI ini dapat dianggap sebagai peluang besar dalam pembangunan infrastruktur maritim di Indonesia (Kusdarjito, 2019). Sebagaimana diketahui, di bawah 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, artikel ini memiliki sebuah rumusan masalah yaitu bagaimana implementasi BRI dalam kerangka PMD. Tujuan artikel ini untuk mengetahui apakah ada program-program BRI yang diterapkan di Indonesia melalui kerangka PMD. Penelitian ini menjadi penting untuk diteliti karena PMD memiliki serangkaian tujuan yang salah satunya untuk membangun infrastruktur maritim dan BRI menyediakan investasi pembangunan kepada negara mitra, salah satunya Indonesia. PMD ingin membangun konektivitas di Indonesia, yang sejalan dengan tujuan BRI ingin membangun konektivitas dalam skala global melalui wilayah maritim Indonesia. Sebagaimana telah disampaikan oleh Xi Jinping dalam pidatonya di depan DPR RI, wilayah Indonesia menjadi aspek yang penting untuk mendukung program *21st Century Maritime silk Road*.

## **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. Seperti Mackinder yang menyatakan dalam gagasan bahwa “Barang siapa menguasai Asia Tengah dan Timur Tengah sebagai objek geopolitiknya, maka ia dapat menguasai Dunia”. 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 sumber daya yang melimpah sehingga negara yang bermain peran di kawasan ini disebut *global imperium* (Mackinder, 2017).

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 teritorial 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 enam 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).

Pentingnya geopolitik kemaritiman terlihat dalam beberapa kasus yang dibahas oleh para peneliti hubungan internasional. Morris (1986) membahas tentang peran penting laut dalam persaingan kekuasaan di Amerika Latin pada masa Perang Dingin. Persaingan antar negara Amerika Latin dalam memperebutkan wilayah laut ini masih ditambah dengan persaingan antara negara Amerika Latin dengan kekuatan asing, seperti persaingan Argentina dan Inggris terkait Falklands, atau persaingan antar kekuatan asing di wilayah perairan Amerika Latin. Baik Amerika Serikat maupun Uni Sovyet acap mengirim armada laut mereka ke Karibia sebagai bagian dari rivalitas kedua kekuatan tersebut.

Bagi Australia, penguasaan atas laut sangat penting untuk mengamankan wilayah teritorialnya. Tidak memiliki rival di darat membuat Australia fokus pada hal-hal yang dipersepsikan sebagai ancaman akan kedaulatan dan keamanan negaranya, dan hal-hal ini datang ke Australia melalui laut. Sebagai perwujudan akan

perhatiannya pada laut, pemerintah Australia menerbitkan *Guide to Australian Maritime Security Arrangements* (GAMSA) sebagai panduan keamanan maritimnya (Chambers, 2015).

Dalam perkembangannya, geopolitik maritim tidak hanya berbicara tentang penguasaan laut, tapi juga sumber daya alam yang ada di dalam perairan tersebut. Schofield (2011) menyunting bunga rampai tentang bagaimana kelimpahan energi di perairan Asia Timur menaikkan ketegangan antar negara di kawasan tersebut. Sumber-sumber minyak lepas pantai menjadi area kontestasi antar negara di kawasan, yang hingga saat ini ketegangannya belum mereda. Hannigan (2016) menjelaskan bagaimana kontestasi terhadap sumber daya di laut dalam menghasilkan aneka narasi dalam politik internasional yang bersaing memperebutkan “hak” mengeksplorasi, mengeksploitasi atau mengkonservasi laut dalam.

Konsep geopolitik sendiri memiliki sudut pandang dan loyalitas sendiri (Sharp, 2020). Pendekatan geopolitik berfokus pada penggunaan argumen geopolitik untuk menciptakan respons dari pihak subjeknya (Dodds, 2007). 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 strategi Tiongkok maupun Indonesia dalam mewujudkan tujuan kebijakan yang telah dibuat.

### **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. Di sisi 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).

BRI dan PMD memiliki beberapa tujuan yang sama salah satunya konektivitas, tujuan yang sama dapat menjadi dasar kerjasama antar negara, BRI dilakukan dengan menjalin kemitraan antara China dan negara lain dengan konsep kerjasama G2G atau B2B. Kemudian, PMD dalam dokumen resminya yaitu Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI) menyebutkan dapat bekerjasama dengan skema yang ada di kawasan salah satunya BRI. Konsep kerjasama diterapkan untuk mengelaborasi antara BRI dan PMD dengan membuat MoU antara pemerintah China dengan Indonesia salah satunya "Nota Kesepahaman tentang Pembentukan Mekanisme Koordinasi untuk Pengembangan Bersama Poros Maritim Global dan Inisiatif Sabuk dan Jalan". China membutuhkan dukungan negara lain untuk membangun jalur perdagangan di atas wilayah negara mitra dan negara mitra membutuhkan investasi untuk membangun infrastruktur penunjang negara hal ini dapat dicapai dengan kerjasama internasional.

## **Metode 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 deskriptif

dan menggunakan metode library reasearch untuk menjabarkan keterangan mengenai studi kasus proyek *Belt Road Initiative* dalam implementasi pelaksanaan program PMD. 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 Dunia 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 Dunia. 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 *Maritime Silk Road*, pelaksanaan proyek PMD 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 PMD 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 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). Iniasitif *Belt and Road* dibagi dalam dua skema.

Skema pertama Iniasitif *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 *21<sup>st</sup> silk maritime road*. Dengan gagasan peningkatan konektivitas jalur perdagangan laut yang menghubungkan Tiongkok dengan Asia, Afrika kemudian Eropa (ASEAN-China Centre, 2013).

Jalur sutera 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 *21<sup>st</sup> 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).

Melihat dari konsep geopolitik Mackinder yang menyatakan wilayah-wilayah tertentu memiliki potensi keuntungan dan rentan konflik. Misalnya, wilayah laut utara Rusia akan mengurangi potensi BRI karena walaupun dibangun dengan infrastruktur yang memadai keuntungan yang di dapat tidak sama jika melewati Selat Malaka, China tidak secara spesifik menolak negara karena BRI memiliki prinsip keterbukaan yaitu menyambut negara yang ingin bermitra tanpa memandang negara namun dalam pembangunan jalur perdagangan China tetap memperhatikan efisiensi perdagangan jika melewati jalur yang dibuat, salah satu yang dapat menjadi penghalang BRI adalah aktor negara besar di Asia-Pasifik seperti India atau Jepang karena sama-sama memiliki agenda untuk menekan pengaruh China di kawasan.

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).

Saat ini BRI masih belum sepenuhnya terintegrasikan pada tahun 2024, proyek BRI di Indonesia masih dalam tahap pembangunan, namun terdapat beberapa infrastruktur industri yang sudah dapat beroperasi seperti Morowali Industrial Park, terdapat beberapa pembangunan pelabuhan di Indonesia dengan skema BRI namun belum sepenuhnya, beberapa proyek di negara tetangga juga belum dapat terintegrasikan koneksinya dengan China karena masih dalam tahap pembangunan sebagai contoh proyek ECRL Malaysia yang saat ini masih dalam tahap pembangunan.

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 (Laporan Investasi Inisiatif Sabuk Dan Jalan Tiongkok (BRI) Semester 1 2023, 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). Jika melihat investasi Kereta Cepat Indonesia China investasi yang di terima oleh Indonesia dari China sebesar US\$480 Juta.

Tiongkok melihat Asia Tenggara sebagai wilayah yang siap untuk menjalankan program BRI, baik dalam skema *Silk Road Economic Belt* dan *21<sup>st</sup> 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 (Laporan Investasi Inisiatif Sabuk Dan Jalan Tiongkok (BRI) Semester 1 2023, 2023). Selama masa pemerintahan Presiden Joko Widodo, Indonesia dan Tiongkok telah menunjukkan hubungan yang erat. Kerjasama kedua negara menggunakan skema *Business to Business* menyebabkan adanya peningkatan jumlah investasi di bawah BRI Tiongkok (Toruan, 2021). Proyek Morowali Industrial Park menjadi contoh penerapan skema BRI dan PMD melalui B2B karena dikelola oleh perusahaan diharapkan dapat menarik perusahaan lain untuk menjadi investor dalam proyek BRI dan PMD.

Indonesia sebagai negara berkembang masih sulit untuk bangkit sebagai negara maju hal ini di dorong banyak faktor seperti kualitas sumber daya manusia, teknologi, hingga infrastruktur yang belum bisa menyerap teknologi di zaman modern, maka dari itu Indonesia masih harus bergantung kepada investasi asing karena biaya sekaligus teknologi yang hanya bisa di dapat dengan berkerjasama dengan negara lain. Pada bidang infrastruktur transportasi sebagai negara maritim Indonesia belum mampu untuk membuat kapal laut atau kapal nelayan yang lebih modern, teknologi kapal modern bisa di dapatkan melalui kerjasama dengan China atau Jepang namun infrastruktur untuk membangun juga membutuhkan nilai yang besar untuk membangunnya.

### **Visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia**

Visi Poros Maritim gagasan Jokowi dapat dikatakan kelanjutan dari cita-cita Presiden Sukarno 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 Sukarno yaitu gagasan mengenai kemandirian di bidang 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 PMD. Kata kunci utama dalam gagasan PMD 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 (Kemenkomaritim, 2017). Sebagai bentuk konektivitas yang akan digunakan untuk mencapai kepentingan nasional dapat di capai untuk mensejahterakan rakyat (Bumikan Visi Indonesia Poros Maritim Dunia, Komenko Kemaritiman Gelar Rakornas, 2017).

Menurut Presiden Jokowi, Indonesia harus bisa membangun kekuatan maritimnya karena Indonesia berada di tengah dua samudra, tujuannya sebagai bentuk menjaga kedaulatan serta kekayaan maritim yang terkandung di Indonesia sekaligus sebagai tanggung jawab Indonesia dalam menjaga pelayaran di wilayah maritim Indonesia. Sebagaimana yang disampaikan oleh Presiden Jokowi, 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 (F. I. Pratiwi et al., 2021).

Terdapat Tujuh pilar dalam kebijakan kelautan Indonesia yang menjadi dasar untuk mewujudkan visi poros maritim antara lain: Pertama, Indonesia akan mengelola sumberdaya kelautan dan manusia. Kedua, Pertahanan, keamanan, Penegakan hukum dan keselamatan laut diwilayah kedaulatan Indonesia. Ketiga, memperbaiki tata kelola dan kelembagaan di laut. Keempat, Ekonomi, Infrastruktur, dan Peningkatan kesejahteraan. Kelima melakukan pengelolaan ruang laut. Keenam, mempertahankan budaya bahari. Ketujuh, melakukan diplomasi maritim .

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 PMD seperti Kementerian Luar Negeri, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian koordinator maritim dan investasi, Kementerian Perhubungan dan kementerian Pertahanan saling membuat kebijakan terkait pelaksanaan PMD di masing-masing instansi yang kemudian disinergikan dengan kemeterian 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 seperti pembangunan Kawasan Industri Park di Kalimantan Utara yang sekaligus membangun pelabuhan internasional untuk mengakomodasi perdagangan.

### **Implementasi *Belt and Road Initiative* dalam Poros Maritim Dunia**

BRI dan PMD merupakan dua kebijakan yang dilakukan seiring sejalan karena keduanya sepadan sebagai strategi kedua negara untuk memperkuat posisi negara, keselarasan tujuan yang membuat BRI dan PMD dapat dilakukan secara bersama, BRI sebagai pemberi pinjaman untuk membangun infrastruktur di Indonesia yang nantinya dapat digunakan oleh kedua negara untuk melakukan perdagangan atau kerjasama yang saling menguntungkan, PMD sebagai kerangka pembangunan yang bisa digunakan China untuk berinvestasi di Indonesia.

*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 21<sup>st</sup> silk maritime road* karena posisi Selat Malaka yang menguntungkan untuk Indonesia (Kusumawardhana, 2023). Indonesia memegang kendali atas jalur perdagangan besar seperti selat malaka dan alur laut yang berguna untuk melakukan perdagangan terutama China yang terletak di Asia Timur, jalur terdekat untuk membawa komoditas China adalah selat malaka.

Target pembangunan infrastruktur yang tertuang dalam RPJMN tersebut untuk pengembangan poros maritim membutuhkan biaya sekitar Rp4.700 triliun (Indonesia Layak Jadi Negara Poros Maritim Dunia, 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). Pemerintah Indonesia menganggap BRI dapat memberikan investasi dan teknologi untuk pembangunan infrastruktur dengan kualitas dunia (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 PMD konektivitas menjadi bagian dari tujuan besar PMD (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 PMD diwujudkan dengan MoU antara Pemerintah Indonesia dan China tentang komitmen kedua negara untuk bekerjasama mempromosikan kerjasama melalui kerangka PMD dan 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk dan jalur sutra ekonomi yang ditandatangani di Beijing pada 23 Oktober 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, 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 PMD (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 (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, 2018). Dari beberapa proyek kerja sama dalam skema MoU diatas, baru pembangunan pelabuhan dan tol laut yang masuk dalam kategori pembangunan di bawah *The 21<sup>st</sup> 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 (Indonesia Layak Jadi Negara Poros Maritim Dunia, 2019). Bagian barat Indonesia terdapat Selat Malaka yang akan menghubungkan dengan Asia Selatan hingga Eropa dengan ditopang oleh Pelabuhan Kuala Tanjung. Sedangkan bagian Timur Indonesia terdapat Selat Makassar yang menuju Australia dan negara-negara Pasifik ditopang oleh pelabuhan internasional yang di buat di Kawasan Industri Kalimantan Utara (Santoso et al., 2023).

Mengacu pada konsep kerja sama Keohane yang menekankan pada pentingnya negara melakukan kerjasama untuk mencapai kesepakatan yang saling menguntungkan. Di sisi lain tidak melupakan tujuan utama kerja sama untuk kepentingan nasional negaranya (Keohane & Joseph, 1977). Skema yang dilakukan antara Indonesia dan China dengan kerjasama B2B dalam BRI dan PMD mencerminkan aspek pentingnya institusi dalam memfasilitasi kerjasama kedua negara untuk mengurangi ketidakpastian kerjasama, terwujudnya transparansi dan mekanisme yang mudah diselesaikan jika terjadi sengketa. Selain itu Indonesia dan China memiliki ketergantungan, China membutuhkan Indonesia untuk mengamankan jalur perdagangan sedangkan Indonesia membutuhkan China sebagai investor untuk mewujudkan PMD.

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 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road BRI Tiongkok (Pelabuhan Kuala Tanjung Resmi Jadi Bagian Jalur Sutra China, 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* (Menko Perekonomian Tinjau Pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung, 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 (Pembangunan Pelabuhan Untuk Merajut Konektivitas Transportasi Di Sulawesi, 2022). Rencana operasi dimulai pada tahun 2018 di bawah tanggung jawab kementerian perhubungan dengan nilai investasi sebesar Rp30 Triliun (Pelabuhan Internasional Hub Kuala Tanjung, 2018). Tahap pertama dari pengembangan pelabuhan dibangun Terminal Multi Purpose yang bertujuan sebagai gerbang Sumatera Utara kemudian dilanjutkan dengan pengembangan kawasan industri (Pemerintah Siapkan Pelabuhan Kuala Tanjung Menjadi Pelabuhan Hub Internasional, 2019).

Pembangunan tahap pertama telah selesai pada Desember 2018. Kemudian pengembangan tahap kedua dan ketiga dimulai pada tahun 2019 (Kemenko Marves Upayakan Percepatan Pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung Guna Mendukung Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia, 2020). Tahap kedua berupa pembangunan kawasan industri, pada tahap kedua ini Tiongkok mulai masuk sebagai investor (Pelabuhan Kuala Tanjung Resmi Jadi Bagian Jalur Sutra China, 2019). Tahap ketiga pengembangan *hub port*. Kemudian tahap terakhir mengintegrasikan kawasan industri dengan pelabuhan Kuala Tanjung sebagai internasional port hub, proyek sudah mencapai 92% pembangunan di laut dan 71% pembangunan di darat dan dioperasikan sejak 2018 (Pelabuhan Indonesia, 2024).

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 21<sup>st</sup> 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. Sukarno. Menggunakan konsep Trisakti atau kemandirian Indonesia dalam bidang politik, ekonomi dan sosial budaya. Melihat bagaimana potensi Indonesia sebagai negara maritim dan kesadaran Presiden Jokowi terhadap aspek maritim yang pada saat ini masih terdapat sengketa yang berhubungan dengan laut, menjadi pertimbangan pemerintah untuk kembali menghidupkan jati diri bangsa sebagai negara maritim. Lalu, PMD direlaksanakan hingga sekarang melalui kebijakan kelautan Indonesia (Suropati et al., 2016).

Karena visi PMD 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, Indonesia dan China memiliki komunikasi yang cukup intens kunjungan Xi Jinping ke Indonesia, kehadiran Indonesia pada Belt and Road Forum (Kemlu, 2023). Sebagian besar kerja sama yang telah terjalin seperti pembangunan pelabuhan kuala tanjung, kawasan industri Kalimantan Utara dan Morowali, dan proyek kereta cepat Indonesia China di antara 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

Keterlibatan BRI di dalam PMD membawa dampak yang cukup besar kedalam kawasan Asia Tenggara, bergabungnya BRI dengan PMD secara tidak langsung dapat di asumsikan bahwa China berhasil mencegah pengaruh AS kedalam kancah geopolitik kawasan. China membawa BRI dengan keterbukaan kepada mitra yang membuat skema ini sangat menguntungkan bagi negara lain, disisi lain Indonesia secara tidak langsung membuat posisi China di LCS cukup dominan. Keberhasilan BRI masuk kedalam Indonesia memberikan jaminan kepada China terhadap keamanan di jalur perdagangan dan akses perdagangan yang mudah.

Kolaborasi antara PMD dan BRI mejadi bagian kecil dari tahap pembangunan PMD, akan tetapi hadirnya China dalam PMD dapat berdampak kepada aspek politik maupun ekonomi Indonesia, salah satunya dapat terjadi keregangan hubungan Indonesia dengan negara kuat lain di Indo-Pasific, selain itu Indonesia akan mendapat posisi yang penting dalam dinamika politik kawasan. Aspek ekonomi dapat diasumsikan bahwa Indonesia bisa mejadi poros perdagangan selain itu kehadiran BRI di PMD membuahakan hasil kemajuan industri dan transportasi di Indonesia, dengan kemajuan industri Indonesia dapat menjadi negara yang mandiri secara ekonomi.

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 21<sup>st</sup> silk maritime road* dan poros maritim ialah pembangunan pelabuhan pada titik-titik krusial yang menghubungkan antar wilayah di Indonesia. Dapat diambil kesimpulan bahwa penerapan BRI di dalam PMD dapat bersinergi dengan baik karena saling berbagi tujuan yang sama.

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 rencana pembangunan yang diusung kedua negara.

## 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>
- ASEAN-China Centre. (2013). *Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament*. ASEAN-China Centre. [http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c\\_133062675.htm](http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c_133062675.htm)
- Bapenas. (2014). *Buku I Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019*. Badan Perencanaan Pembangunan Nasional.
- Bumikan Visi Indonesia Poros Maritim Dunia, Komenko Kemaritiman Gelar Rakornas (2017).
- 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.
- Chambers, P. (2015). The Embrace of Border Security: Maritime Jurisdiction, National Sovereignty, and the Geopolitics of Operation Sovereign Borders. *Geopolitics*, 20(2), 404–437. <https://doi.org/10.1080/14650045.2015.1004399>
- 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>
- Djalal, D. (2011). *Maritime energy resources in Asia: Energy and geopolitics*. National Bureau of Asian Research.
- 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. (2007). *Geopolitics: A very short introduction*. OUP Oxford.
- Efriza. (2018). Refleksi: Pembangunan Maritim Sebagai Haluan Negara Di Era Kepemimpinan Presiden Joko Widodo. *Jurnal Majelis Media Aspirasi Konstitusi*.
- 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).
- Hannigan, J. A. (2016). *The geopolitics of deep oceans*. Polity.
- Holsti, K. J. (1988). *Politik Internasional: Kerangka Untuk Analisis Jilid II* (M. T. Azhari, Trans.). Erlangga.
- Indonesia Layak Jadi Negara Poros Maritim Dunia (2019).

- Indrawan, J. (2018). Poros Maritim Dunia Sebagai Arah Pembangunan Nasional: Upaya Perumusan Pokok-Pokok Haluan Negara Di Bidang Maritim. *Jurnal Majelis Media Aspirasi Konstitusi*.
- Islamiati, N. A. (2022). *Kerjasama Keamanan Maritim Indonesia-Amerika Serikat Melalui Hubungan Comprehensive Partnership Pada Tahun 2015-2021*. Universitas Sriwijaya.
- Kemenko Marves Upayakan Percepatan Pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung Guna Mendukung Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia (2020).
- Kemenkomaritim. (2017). *Buku Kebijakan Kelautan Indonesia*. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman.
- Kemlu. (2023). *Presiden dan Ibu Iriana Lanjutkan Kegiatan KTT ke-3 BRF di Beijing*. Kemlu.Go.Id.  
<https://kemlu.go.id/portal/id/read/5391/berita/presiden-dan-ibu-iriana-lanjutka-n-kegiatan-ktt-ke-3-brf-di-beijing>
- 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*.
- Kurniawan, Y., & Gaol, D. F. L. (2021). Diplomasi Ekonomi Tiongkok melalui Belt and Road Initiative (BRI) di Asia Tenggara (2013—2018). *Budi Luhur Jurnal 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.
- Laporan Investasi Inisiatif Sabuk Dan Jalan Tiongkok (BRI) Semester 1 2023 (2023).
- Mackinder, H. J. (2017). The geographical pivot of history. In *The Structure of Political Geography* (pp. 162–169). Routledge.
- Mahan, A. T. (1890). *The Influence of Sea Power upon History*. the American naval officer.
- 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 (2018).
- Menko Perekonomian Tinjau Pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung (2015).

- Menuju Poros Maritim Dunia, go.id, Www.kominfo.go.id (2016).
- Morris, M. A. (1986). Maritime geopolitics in Latin America. *Political Geography Quarterly*, 5(1), 43–55. [https://doi.org/10.1016/0260-9827\(86\)90010-8](https://doi.org/10.1016/0260-9827(86)90010-8)
- 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.
- 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>
- Pelabuhan Indonesia. (2024). *Pelindo Membangun Hub Logistik dan Rantai Pasok di Kuala Tanjung*. Pelindo.Co.Id. [pelindo.co.id](http://pelindo.co.id)
- Pelabuhan Internasional Hub Kuala Tanjung (2018).
- Pelabuhan Kuala Tanjung Resmi Jadi Bagian Jalur Sutra China (2019).
- Pembangunan Pelabuhan Untuk Merajut Konektivitas Transportasi Di Sulawesi (2022).
- Pemerintah Siapkan Pelabuhan Kuala Tanjung Menjadi Pelabuhan Hub Internasional (2019).
- Pengembangan SDM Dan Hilirisasi, Dua Strategi Capai Indonesia Emas 2045 (2023).
- Pernyataan Bersama Presiden RI Dan Presiden RRT, Tanggal 2 Oktober 2013 Di Istana Negara, go.id, Www.satneg.go.id (2013).
- 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.

- 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).
- 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>
- Sharp, J. (2020). Critical Geopolitics. In *International Encyclopedia of Human Geography* (pp. 45–49). Elsevier. <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.
- Tersiana, A. (2018). *Metode Penelitian*. Anak Hebat Indonesia.
- 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>
- 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.v9i2.801>
- 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)