

**Relasi Interdependensi Kompleks Indonesia terhadap Tiongkok dalam visi
Poros Maritim Dunia Tahun 2019-2023**

SKRIPSI



**UNIVERSITAS
ISLAM
INDONESIA**

Oleh:

Dimas Ilham Arya Pangestu

20323035

**PROGRAM STUDI HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

2023

**Relasi Interdependensi Kompleks Indonesia terhadap Tiongkok dalam visi
Poros Maritim Dunia Tahun 2019-2023**

SKRIPSI

Diajukan kepada Program Studi Hubungan Internasional
Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya
Universitas Islam Indonesia
Untuk memenuhi sebagian dari syarat guna memperoleh
Derajat Sarjana S1 Hubungan Internasional



Oleh:

Dimas Ilham Arya Pangestu

20323035

**PROGRAM STUDI HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

2023

HALAMAN PENGESAHAN

Relasi Interdependensi Kompleks Indonesia terhadap Tiongkok dalam visi Poros Maritim Dunia Tahun 2019-2023

Dipertahankan di depan Dewan Penguji Skripsi Prodi Hubungan Internasional
Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya
Universitas Islam Indonesia

Untuk memenuhi sebagian dari syarat-syarat dalam memperoleh
derajat Sarjana S1 Hubungan Internasional



Mengesahkan

Program Studi Hubungan Internasional
Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya
Universitas Islam Indonesia
Ketua Program Studi



Karina
Karina Utami Dewi, S.I.P., M.A.

Dewan Penguji

- 1 Hangga Fathana, S.IP., B.Int.St., M.A.
- 2 Hasbi Aswar, S.IP., M.A., Ph.D.
- 3 Hadza Min Fadhli Robby, S.I.P., M.Sc.

Tanda Tangan

Hangga Fathana

Hasbi Aswar

Hadza Min Fadhli Robby

PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi ini adalah hasil karya ilmiah independen saya sendiri, dan bahwa semua materi dari karya orang lain (dalam buku, artikel, esai, disertasi, dan di internet) telah dinyatakan, serta kutipan dan parafrase diindikasikan dengan jelas.

Tidak ada materi selain yang digunakan selain yang termuat. Saya telah membaca dan memahami peraturan dan prosedur universitas terkait plagiarisme.

Memberikan pernyataan yang tidak benar dianggap sebagai pelanggaran integritas akademik.

12 Februari 2024,



Dimas Ilham Arya Pangestu

DAFTAR ISI

SKRIPSI.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK.....	iii
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR TABEL.....	v
DAFTAR GAMBAR.....	vi
ABSTRAK.....	vii
BAB I	
PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	6
1.3 Tujuan Penelitian.....	7
1.4 Cakupan penelitian.....	7
1.5 Tinjauan Pustaka.....	8
1.6 Kerangka Pemikiran.....	11
1.7 Argumen Sementara.....	13
1.8 Metode Penelitian.....	14
1.8.1 Jenis Penelitian.....	14
1.8.2 Subjek Dan Objek Penelitian.....	14
1.8.3 Metode Pengumpulan Data.....	15
1.8.4 Proses Penelitian.....	15
1.9 Sistematika Pembahasan.....	15
BAB II.....	17
2.1 Faktor-faktor yang mempengaruhi potensi Indonesia menjadi poros maritim dunia	17
2.2. Peran BRI dalam mendukung poros maritim dunia di Indonesia.....	25
BAB III.....	32
3.1 Multiple Choice.....	32
3.1.1 Interstate.....	33
3.1.2 Transnational.....	38
3.1.3 Transgovernmental.....	41
3.2 Multiple Issues.....	45
3.2.1 Ekonomi.....	46
3.2.2 Politik.....	47
3.2.3 Sosial.....	48
3.3 Military Role.....	51
Bab IV.....	52
4.1 Kesimpulan.....	52
4.2 Rekomendasi.....	55
DAFTAR PUSTAKA.....	57

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Pengaruh pada kedua negara berdasarkan aspek	36
Tabel 2. Daftar Perusahaan Multinasional milik Tiongkok	40
Tabel 3. Daftar Proyek Bank Investasi Infrastruktur Asia di Indonesia	42
Tabel 4. Analisis Interdependensi Kompleks Indonesia terhadap Tiongkok	54

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Peta <i>Belt and Road Initiative</i> (BRI)	26
Gambar 2. Peta Selat Malaka	34

ABSTRAK

Penelitian membahas mengenai relasi interdependensi kompleks Indonesia-Tiongkok dalam mewujudkan Poros Maritim Dunia (PMD) pada periode 2019-2023. Kerja sama pada kedua negara tersebut berfokus pada kerja sama melalui *Belt and Road Initiatives* yang menjadi komponen penting untuk mendukung ambisi Indonesia. Dalam mewujudkan PMD, Tiongkok dan Indonesia melibatkan perusahaan multinasional (MNC) dan Organisasi Internasional (OI) sebagai penengah kerja sama kedua negara. Pendekatan *Soft Power* lebih diutamakan daripada *Hard Power* sebagaimana yang dimaksud pada teori interdependensi kompleks. Pada kerja sama kedua negara terdapat dinamika yang menimbulkan kekhawatiran sosial sehingga keputusan Indonesia untuk menyetujui kerja sama dengan Tiongkok dipertanyakan. Namun, kerja sama Indonesia-Tiongkok dapat mempengaruhi perkembangan ekonomi kedua negara karena kerja sama ini saling membutuhkan satu sama lain, Indonesia membutuhkan Tiongkok untuk dapat mewujudkan PMD dan Tiongkok membutuhkan Indonesia sebagai komponen penting untuk menjalankan proyek BRI, hal ini menjadi bentuk suatu interdependensi yang cukup kompleks. Penelitian ini akan meneliti lebih lanjut mengenai perkembangan kerja sama Indonesia-Tiongkok yang pada dasarnya sudah berjalan sejak tahun 2014 lalu.

Kata-kata kunci: Indonesia, Tiongkok, *Belt and Road Initiative*, Poros Maritim Dunia, Interdependensi Kompleks.

ABSTRACT

The research discusses the complex interdependence relations between Indonesia and China in realizing the Global Maritime Fulcrum (GMF) in the 2019-2023 period. Cooperation between the two countries focuses on cooperation through the Belt and Road Initiatives which is an important component to support Indonesia's ambitions. In realizing GMF, China and Indonesia involve multinational cooperation (MNC) and International Organizations (IO) as intermediaries in cooperation between the two countries. The Soft Power approach is preferred over Hard Power as intended in complex interdependence theory. In the cooperation between the two countries there are dynamics that raise social concerns so that Indonesia's decision to agree to cooperate with China is being questioned. However, Indonesia-China cooperation can influence the economic development of the two countries because this cooperation needs each other, Indonesia needs China to be able to realize GMF and China needs Indonesia as an important component to carry out the BRI project, this is a form of sufficient interdependence. complex. This research will examine further the development of Indonesia-China cooperation, which has basically been running since 2014.

Keywords: *Indonesia, Tiongkok, Belt and Road Initiative, Global Maritime Fulcrum, Interdependence Complex*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Proyek pembangunan *Belt and Road Initiative* (BRI) dapat dikatakan sebagai *grand strategy* Republik Rakyat Tiongkok (RRT) yang akan menyebarkan pengaruhnya melalui sektor ekonomi. Proyek yang diresmikan oleh Xi Jinping di tahun 2013, pada awalnya lebih dikenal dengan sebutan *One Belt One Road* (OBOR) bertujuan untuk menghubungkan jalur perekonomian dan pembangunan infrastruktur di kawasan Eurasia. Salah satu kebijakan luar negeri Tiongkok di bidang ekonomi ini pada dasarnya merupakan konsep *Silk Road* yang dihidupkan kembali oleh pemerintah Tiongkok di kepemimpinan Xi Jinping. Proyek ini melaksanakan dua komponen di dalamnya yaitu *The Silk Road Economic Belt* yang dimana komponen ini bertujuan untuk memperkuat dan memperlihatkan hubungan perdagangan Tiongkok dengan kawasan Asia Tengah. Lalu komponen kedua yaitu *The 21st Century Maritime Silk Road* yang dimana komponen ini akan mengindikasikan kerja sama perdagangan maritim Tiongkok dengan kawasan Asia Selatan dan Asia Tenggara (Yudilla 2019).

Keseriusan Tiongkok dalam menjalankan proyek ini didukung oleh beberapa negara yang berada di kawasan Eurasia maupun di luar kawasan Eurasia. Terkecuali bagi Amerika Serikat sebagai negara *superpower* di dunia, dengan adanya proyek ini akan menjadi tantangan bagi Amerika Serikat dalam bertindak. Proyek ambisius ini diinisiasi kembali karena adanya permasalahan dalam negeri yang dialami oleh Tiongkok. Maka dari itu, terdapat beberapa faktor

yang menjadi alasan proyek ini kembali dijalankan. Komponen pertama dari *Belt and Road Initiative* menjadi salah satu jawaban singkat dari faktor kembali lahirnya konsep *Silk Road* yang dimana kerja sama Tiongkok dengan Asia Tengah melalui BRI menjadi bentuk kepentingan nasional Tiongkok untuk dapat suplai energi dari kawasan Asia Tengah seperti Kazakhstan dan Pakistan (Anam and Ristiyani 2018).

Suplai energi minyak yang dibutuhkan oleh Tiongkok dari Kazakhstan dikarenakan cepatnya perkembangan industri di wilayah Tiongkok. Walaupun Tiongkok pernah menjadi negara pengekspor minyak di tahun 80an, namun pada tahun 2000an Tiongkok sudah tidak menyanggupi untuk memenuhi kebutuhan domestik. Maka dari itu, Tiongkok memilih untuk melakukan impor dari negara-negara Timur Tengah. Dengan hadirnya proyek BRI, Tiongkok memperkuat hubungannya dengan beberapa negara Timur Tengah seperti Pakistan melalui pembangunan infrastruktur. Komponen kedua dari proyek BRI pada dasarnya tawaran dari Tiongkok untuk negara-negara anggota ASEAN untuk memperkuat hubungan antara Tiongkok dengan ASEAN dan terbentuklah gagasan *The 21st Century Maritime Silk Road*. Namun untuk dapat melahirkan kembali konsep *Silk Road* diperlukannya kerja sama dengan negara-negara Asia Selatan. Sehingga komponen kedua dari proyek BRI bertujuan untuk mempererat kerja sama Tiongkok dengan kawasan Asia Tenggara dan Asia Selatan.

Dalam pelaksanaan komponen kedua dari proyek BRI, Tiongkok dibawah kepemimpinan Xi Jinping membentuk Bank yang diperuntukkan pendanaan segala bentuk pembangunan infrastruktur yang dikenal dengan *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB). Jalur sutra maritim ini pada dasarnya

menggunakan konsep kuno dari “jalur sutra” itu sendiri, namun akan direalisasikan dengan konsep yang lebih modern seperti penggunaan kereta cepat. Indonesia menjadi salah satu negara yang akan dilalui oleh komponen “jalur sutra” BRI dengan konsep yang modern. Salah satu proyek BRI yang telah berjalan di Indonesia yaitu proyek kereta cepat Jakarta-Bandung, dengan penawaran skema *B2B* sesuai dengan kemauan Indonesia yang tidak ingin menggunakan dana APBN untuk proyek tersebut. Disisi lain, Indonesia dibawah kepemimpinan Joko Widodo berambisi untuk menjadi Poros Maritim Dunia. Hal ini membuat Tiongkok dan Indonesia memiliki ambisi yang sama dalam hal pengembangan maritim (Kartini 2015).

Ketertarikan Tiongkok untuk berinvestasi ke Indonesia karena menurut Tiongkok, Indonesia merupakan negara di Asia Tenggara dengan perekonomian terbesar yang memiliki kekayaan alam namun belum memiliki kapabilitas untuk mengolahnya. Asia Tenggara merupakan kawasan yang menjadi target Tiongkok karena merupakan kawasan yang menarik bagi industri mereka. Indonesia pada saat ini sangat membutuhkan investor untuk dapat memperlancar berjalannya pembangunan infrastruktur. Tiongkok dengan PDB terbesar kedua di dunia memberikan investasi yang cukup besar untuk Indonesia. Dengan memberikan investasi ke Indonesia, Tiongkok melalui *Belt and Road Initiative* dapat mewujudkan komponen kedua yaitu *The 21st Century Maritime Silk Road* dari BRI tersebut sesuai dengan penjelasan sebelumnya yaitu menghubungkan perairan dunia sesuai dengan ambisi Tiongkok (Kusumawardhana 2023).

Bagi negara-negara berkembang, proyek ambisius *Belt and Road Initiative* (BRI) Tiongkok ini menjadi suatu peluang yang dapat membantu pembangunan

negara dari sisi finansial. Indonesia menjadi salah satu negara yang memanfaatkan proyek ambisius ini untuk dapat menjalankan proyek pembangunan infrastruktur di beberapa wilayah Indonesia. Pada dasarnya proyek BRI merupakan proyek yang terdapat kepentingan nasional Tiongkok. Proyek BRI diharapkan dapat memperkuat tingkat ekonomi domestik, sesuai dengan apa yang direncanakan oleh para petinggi Tiongkok. Terdapat kurang lebih 100 negara yang telah menyetujui dan menandatangani kesepakatan kerja proyek BRI tersebut, tidak terkecuali Indonesia. Pada masa kepemimpinan Joko Widodo, Indonesia semangat untuk menjalankan proyek pembangunan infrastruktur. Terdapat beberapa proyek yang ditawarkan oleh Indonesia kepada BRI, salah satu proyek tersebut adalah pembangunan pelabuhan Kuala Tanjung di Sumatera Utara.

Kuala Tanjung merupakan salah satu wilayah di bagian timur provinsi Sumatera Utara, letak dari proyek pelabuhan kuala tanjung ini berada di wilayah Selat Malaka yang dimana posisi ini merupakan posisi yang sangat strategis, karena wilayah ini salah satu jalur maritim yang sangat sibuk di dunia. Hal ini membuat pelabuhan Kuala Tanjung berpotensi menjadi pelabuhan yang melayani ekspor-impor internasional. Proyek ini diawali pada tahun 2016 untuk jangka pendek, proyek ini diharapkan rampung pada tahun 2021 dan untuk jangka panjang, proyek ini diperkirakan akan selesai pada tahun 2036. Namun proyek pelabuhan Kuala Tanjung mengalami beberapa kendala yang menghambat jalannya proyek ini, seperti tingginya ombak laut. Akan tetapi, walaupun terdapat hambatan, proyek pelabuhan Kuala Tanjung masih *On schedule* dalam proses pembangunan. Tepat pada tahun 2019 kemarin, Indonesia memanfaatkan *Belt and*

Road Initiative untuk dapat membantu mempercepat proyek ini (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2019).

Proyek Pelabuhan Kuala Tanjung merupakan salah satu proyek strategis nasional Indonesia yang direncanakan sebagai pelabuhan hub internasional. Hal ini dikarenakan posisinya yang sangat strategis yang berdampingan langsung dengan Selat Melaka sehingga memudahkan akses internasional. Selain itu, proyek pelabuhan Kuala Tanjung dapat menyetarakan perekonomian Indonesia yang berada di luar pulau Jawa khususnya pulau Sumatera. Dengan adanya pelabuhan ini, diharapkan adanya peningkatan produktivitas perusahaan-perusahaan yang berada di wilayah sekitar Kuala Tanjung (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 2022). Sebagaimana yang diketahui bahwa banyak terdapat sumber daya yang berada di wilayah tersebut salah satunya adalah Kelapa Sawit, dan pulau Sumatera merupakan penghasil Kelapa Sawit di Indonesia. *Masterplan* yang direncanakan, akan membuat kawasan industri yang terintegrasi baik di darat maupun laut.

Indonesia sebagai negara dengan sebutan negara kepulauan ingin memanfaatkan sebutan itu sendiri. Dengan gagasan “Poros Maritim Dunia” Indonesia telah menyiapkan lima pilar sebagai acuan untuk mewujudkan visi tersebut. Di dalam pilar-pilar tersebut terdapat visi yang sama dengan proyek ambisius BRI sehingga dengan adanya proyek ini, menjadi jalan bagi Indonesia untuk dapat mencapai visi tersebut. Wilayah Indonesia yang terbentang dari sabang sampai merauke dengan sumber daya alam kemaritimannya sangat berpotensi untuk menjadi poros maritim dunia. Dengan bergabungnya Indonesia ke proyek BRI, menjadi potensi bagi Tiongkok untuk menyebarkan pengaruhnya,

ditambah kedua negara memiliki visi yang sama, walaupun Indonesia dengan Tiongkok sudah menjalin hubungan diplomatik jauh sebelum adanya proyek BRI. Proyek kereta cepat Jakarta-Bandung menjadi awal dari kerja sama Indonesia Tiongkok yang lebih erat melalui BRI. Ditambah dengan kesepakatan Indonesia-Tiongkok untuk membiayai proyek pelabuhan Kuala Tanjung (KOMINFO 2016).

Namun, di balik keuntungan kerja sama Indonesia dengan Tiongkok terdapat sebuah pertanyaan besar bagi beberapa kalangan. Terdapat pro dan kontra dalam kerja sama kedua negara tersebut, hal ini dikarenakan adanya kasus negara Sri Lanka yang tidak mampu membayar kembali dana yang diberikan Tiongkok ke Sri Lanka yang membuat salah satu infrastruktur mereka diambil alih oleh Tiongkok. Tidak hanya itu, kerja sama tersebut membuat Indonesia dipertanyakan kebijakan non-bloknya. Akan tetapi, dengan berjalannya proyek kereta cepat membuat Indonesia ingin tetap melanjutkan kerja sama dengan Tiongkok. Hal ini dibuktikan dengan pertemuan kedua pemimpin negara Indonesia dan Tiongkok pada akhir tahun 2022 lalu di Bali yang dimana pertemuan ini membahas kesepakatan kerja sesuai dengan visi Indonesia melalui proyek BRI. Di dalam kesepakatan kerja sama tersebut terdapat persetujuan mengenai pengembangan ekonomi (PANRB 2022).

1.2 Rumusan Masalah

Bagaimana relasi interdependensi kompleks Indonesia terhadap Tiongkok dalam visi Poros Maritim Dunia Tahun 2019-2023?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah, tujuan diadakannya penelitian ini adalah untuk dapat menganalisis relasi interdependensi kompleks Indonesia dengan Tiongkok melalui BRI dalam visi Poros Maritim Dunia dengan menggunakan dua proyek infrastruktur hasil kerja sama kedua negara yaitu Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) dan Pelabuhan Kuala Tanjung sebagai acuan dalam penelitian. Proyek pelabuhan Kuala Tanjung merupakan salah satu proyek yang dipilih oleh BRI karena sejalan dengan visi BRI untuk mewujudkan *The 21st Century Maritime Silk Road*. Lalu, KCIC merupakan proyek yang diharapkan akan mendukung ambisi Indonesia dalam hal menselaraskan pembangunan infrastruktur dan konektivitas. Indonesia memiliki potensi untuk menjadi poros maritim dunia, hal ini didukung dengan kekayaan laut Indonesia yang begitu melimpah sehingga diperlukan agenda pembangunan untuk mewujudkan hal tersebut.

1.4 Cakupan penelitian

Indonesia dan Tiongkok merupakan dua negara yang bekerja sama di berbagai bidang. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, *Belt and Road Initiative* (BRI) merupakan proyek ambisius Tiongkok yang kembali dihidupkan oleh Presiden Xi Jinping pada tahun 2013. Pada tahun 2014, Presiden Republik Indonesia Joko Widodo, menyampaikan gagasan mengenai keinginan Indonesia untuk menjadi Poros Maritim Dunia (PMD). BRI dan PMD memiliki visi yang sama dalam hal pengembangan maritim, sehingga Tiongkok dan Indonesia memutuskan untuk bekerja sama dalam rangka memenuhi kedua kepentingan

negara tersebut. Pada dasarnya, kerja sama bilateral Indonesia dengan Tiongkok untuk mewujudkan PMD melalui BRI berawal sejak tahun 2014 dimana diawali dengan naiknya Bapak Joko Widodo sebagai Presiden Republik Indonesia. Namun, pada periode tersebut telah terdapat penelitian yang membahas mengenai PMD dan BRI. Maka dari itu, penelitian ini akan berlangsung pada periode 2019-2023. Dengan kata lain, penelitian ini akan meneliti lebih lanjut mengenai PMD dan BRI, namun dengan variabel penelitian dan rumusan masalah yang berbeda.

1.5 Tinjauan Pustaka

Dalam melakukan penelitian mengenai keputusan Indonesia bekerja sama dengan Tiongkok untuk mewujudkan Poros Maritim Dunia di Indonesia melalui *Belt and Road Initiative*, peneliti menggunakan beberapa pustaka acuan untuk dapat membantu wawasan dan pemahaman lebih lanjut mengenai penelitian ini. Acuan pertama menggunakan artikel jurnal yang ditulis oleh Erlita Tantri dan rekan-rekannya pada Jurnal Kajian Wilayah yang berjudul *Analisis dan Implikasi Sosial Ekonomi Dalam Praktik Sabuk Jalan Tiongkok* mengenai tujuan terbentuknya gagasan mega proyek *Belt and Road Initiative* tersebut. Gagasan *Belt and Road Initiative* merupakan ide dan dipelopori oleh pemimpin Tiongkok yaitu Xi Jinping. Dapat dikatakan, gagasan ini merupakan sebuah alat bagi Tiongkok untuk menjawab slogan Tiongkok yaitu *China's Dream*. Pada dasarnya, gagasan BRI memang penuh dengan kepentingan nasional Tiongkok, hal ini dikarenakan Tiongkok sedang memacu pertumbuhan ekonominya. Sehingga berbagai langkah akan dilakukan oleh Tiongkok. Gagasan ini direncanakan akan

menyatukan wilayah-wilayah yang berada pada benua Asia hingga wilayah benua Eropa. Walaupun banyak tantangan yang akan dihadapi oleh Tiongkok untuk dapat mengambil hati negara-negara tujuannya, beberapa negara Asia telah setuju adanya pembaharuan di Asia. Gagasan yang diprakarsai oleh Tiongkok memang bagus, akan tetapi Tiongkok sendiri memiliki bayang-bayang buruk di dunia internasional. Sehingga akan menjadi tantangan besar bagi Tiongkok, walaupun Xi Jinping telah melakukan berbagai macam langkah (Tantri et al. 2021).

Berikutnya penulis menggunakan acuan dari artikel jurnal yang ditulis oleh Poltak Partogi Nainggolan yang berjudul *Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo dan Implikasi Internasionalnya* mengenai potensi Indonesia menjadi poros maritim dunia. Layaknya BRI, poros maritim dunia ini merupakan gagasan yang digagas kembali oleh Presiden Republik Indonesia yaitu Joko Widodo. Gagasan ini sudah ada sebelum krisis moneter menyerang perekonomian Indonesia. Indonesia memiliki potensi menjadi poros maritim dunia sudah terlihat sejak Indonesia masih menjadi negara kerajaan. Pada pemimpin-pemimpin sebelumnya, kelautan Indonesia masih belum di fokuskan lebih lanjut, namun sudah mendapatkan perhatian pemerintah pada saat itu. Hingga pada kepemimpinan Jokowi, gagasan tersebut muncul sebagai agenda pembangunan nasional Indonesia. Sebagaimana yang diketahui, bahwa sebagian besar sumber kehidupan rakyat Indonesia berasal dari perairan tersebut, dan tidak lupa Indonesia disebut dengan negara kepulauan. Gagasan ini tidak hanya mengenai pembangunan, namun juga mengenai penegakan hukum pemberantasan kapal-kapal asing yang masuk ke Indonesia untuk mengambil kekayaan laut Indonesia. Salah satu pembangunan yang paling efektif adalah pembangunan

fasilitas laut yaitu pelabuhan, akan tetapi pembangunan ini diperlukan adanya investasi asing. Indonesia telah menawarkan investasi asing tersebut kepada dua negara namun hanya satu yang menganggap hal ini serius yaitu Tiongkok. Dengan gagasan BRInya, Tiongkok setuju untuk bekerja sama dalam pembangunan tersebut. Banyak pihak yang mempertanyakan gagasan poros maritim dunia Indonesia, akan tetapi gagasan ini akan menjadi keuntungan tersendiri bagi Indonesia dan rakyatnya (Nainggolan 2015).

Acuan terakhir yang digunakan penulis adalah artikel jurnal yang berjudul *Pelabuhan Kuala Tanjung Sebagai Pelabuhan Hub Internasional Ditinjau dari Aspek Jaringan Pelayanan* yang ditulis oleh Wilmar Jonris Siahaan dan rekan-rekannya, mengenai salah satu proyek pembangunan Indonesia yaitu pelabuhan kuala tanjung yang diperkirakan akan menjadi tempat singgah bagi pelayaran logistik internasional. Pelabuhan ini terletak di provinsi Sumatera Utara, dari sisi geografis pelabuhan ini di bangun dilokasi yang tidak jauh dari Selat Malaka sehingga cukup strategis. Selain itu, disekitar lokasi pelabuhan terdapat pelabuhan-pelabuhan lain yang berfungsi memenuhi kebutuhan lokal hingga ekspor impor. Tidak hanya itu, terdapat sumber kekayaan alam yaitu sawit yang terdapat di sekitar pelabuhan, melihat banyaknya keuntungan di sekitar lokasi membuat pelabuhan ini diharapkan menjadi pelabuhan yang berfungsi sebagai *Hub Port* internasional, sehingga dapat berdampak bagi kenaikan ekonomi Indonesia (Siahaan et al. 2019).

Penelitian ini akan menganalisis proyek pelabuhan kuala tanjung yang diharapkan menjadi proyek pembangunan yang dapat mewujudkan gagasan poros maritim dunia dan memberikan pengaruh kepada pertumbuhan ekonomi di

Indonesia melalui program *Belt and Road Initiative* milik Tiongkok. terdapat pustaka yang membahas isu serupa, namun masih secara global. Di sini, penelitian akan diarahkan lebih fokus pada Kuala Tanjung secara lebih mendalam untuk melihat dampak yang lebih luas di wilayah tersebut.

1.6 Kerangka Pemikiran

Dalam penelitian ini penulis akan menggunakan model penelitian *Interdependence Complex* oleh **Robert O. Keohane** dan **Joseph S. Nye**. Model penelitian ini berasumsi bahwa kerja sama yang dilakukan oleh para aktor merupakan bentuk jalan keluar untuk mencapai kepentingan nasional maupun penyelesaian suatu permasalahan selain menggunakan kekuatan. Terciptanya hubungan kerja sama dua negara yang menghasilkan pengaruh yang cukup signifikan menghasilkan hubungan negara yang saling bergantung satu sama lain. Menurut *Interdependence Complex* negara bukan aktor yang paling dominan, melainkan terdapat hubungan transnasional dan perusahaan multinasional yang sama pentingnya sebagai aktor yang mempunyai kepentingannya sendiri, sehingga dapat mempengaruhi suatu keputusan. Pada teori ini bergantung kepada karakteristik utama yang cukup mendekati terhadap permasalahan ketergantungan dua negara pada beberapa aspek seperti aspek ekonomi (Keohane and Nye 2012).

Terdapat tiga karakteristik utama yang menjelaskan *Interdependence Complex*, yaitu :

1. *Multiple Choice*, menjelaskan bahwa negara bukan satu-satunya aktor yang memiliki peran penting dalam hal membangun suatu hubungan yang *Interdependence*. Dalam karakteristik pertama ini akan menekankan

mengenai aktor non-negara yang dapat memiliki peran penting dalam mempengaruhi pengambilan keputusan, karena mereka juga memiliki kepentingan sendiri.

2. *Multiple Issues*, menjelaskan bahwa terdapat persoalan-persoalan pada hubungan suatu negara akan tetapi tidak terdapat faktor yang jelas. Terdapat banyak isu yang mengancam suatu kepentingan akan tetapi tidak mengancam keseluruhan negara. Persoalan-persoalan tersebut memberikan pandangan yang berbeda terhadap para aktor, dan menghasilkan kelompok-kelompok yang berbeda.
3. *Military forces is irrelevant*, pada teori ini, menegaskan mengenai penggunaan kekuatan militer yang sudah tidak lagi menjadi hal yang paling dominan dalam hubungan kerja sama negara untuk mencapai kepentingan nasional. (Keohane and Nye 2012).

Pada dasarnya, Indonesia dengan Tiongkok melalui *Belt and Road Initiatives* memiliki hubungan yang saling bergantung. Sesuai dengan karakteristik utama teori *Interdependence Complex* yang ada pada kedua negara tersebut. Sebagaimana yang diketahui bahwa Tiongkok melalui BRI memberikan pengaruh yang cukup signifikan kepada Indonesia setelah melakukan kesepakatan kerja sama dengan Indonesia. Akan tetapi, disisi lain, Indonesia juga memiliki ketergantungan kepada BRI milik Tiongkok untuk dapat merealisasikan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia. Walaupun banyak pihak yang mendukung dan ada yang tidak dikarenakan terdapat isu-isu mengenai BRI sebagai alat geopolitik Tiongkok dan isu-isu *Debt Trap* Tiongkok. Akan tetapi, melalui kerja sama ini, memberikan pengaruh kepada kedua negara terutama pada bidang

ekonomi, hal ini membuat Indonesia sepakat untuk memperpanjang kesepakatan kerja sama dengan Tiongkok melalui BRI.

Proses pendekatan Tiongkok dalam membangun hubungan dengan Indonesia membuktikan karakteristik utama yang ketiga pada teori ini, yang dimana Tiongkok menggunakan *softpower* dibanding *hardpower*. Hal ini menunjukkan bahwa pendekatan kerja sama merupakan cara yang efektif untuk dapat mencapai kepentingan nasional tanpa harus menggunakan kekuatan militer yang terdengar kurang relevan pada era ini. Selain itu, hubungan Indonesia dengan Tiongkok melalui BRI tidak hanya sebatas pembangunan infrastruktur akan tetapi akan memberikan dampak kepada perekonomian, politik, dan sosial kedua negara yang membuatnya menjadi hubungan yang kompleks. Hal ini membuat teori *Interdependence Complex* dapat dikatakan relevan dengan penelitian ini, karena sudah mencakup ketiga karakteristik utama pada pemikiran ini (Keohane and Nye 2012).

1.7 Argumen Sementara

Dalam penelitian Analisis Proyek Pelabuhan Kuala Tanjung Untuk Mewujudkan Poros Maritim Dunia di Indonesia Melalui Belt and Road Initiative, menggunakan model penelitian *Interdependence Complex* oleh Robert O. Keohane dan Joseph S. Nye . Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah bahwasannya peneliti menelaah bahwa Indonesia bersedia untuk menjalin kerja sama dengan Tiongkok melalui BRI dikarenakan faktor Interdependensi yang tercipta akibat dari visi yang dimiliki oleh kedua negara yaitu visi untuk dapat mengembangkan sektor maritim di masing-masing negara. Hal ini sesuai dengan

kerangka pemikiran yang digunakan oleh peneliti yang menjelaskan hubungan antar negara yang saling bergantung dengan tiga karakteristik utama yaitu *Multiple Choice*, *Multiple Issues*, dan *Military Forces is Irrelevant*. Selain itu, hubungan terhadap Indonesia dengan Tiongkok memberikan bentuk hubungan yang kompleks, karena tidak hanya membahas mengenai pengembangan infrastruktur akan tetapi terdapat beberapa aspek yang terpengaruh akibat dari kerja sama Indonesia dengan Tiongkok melalui BRI.

1.8 Metode Penelitian

1.8.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang peneliti gunakan metode kualitatif. Metode kualitatif digunakan untuk meneliti kebijakan luar negeri Indonesia dan kebijakan luar negeri Tiongkok untuk BRI. Penggunaan metode kualitatif akan menghasilkan data dalam bentuk deskriptif yang bersumber dari buku, jurnal-jurnal, serta berbagai informasi yang diakses melalui internet dan kemudian dituliskan ke dalam penelitian ini.

1.8.2 Subjek Dan Objek Penelitian

Subjek dari penelitian ini adalah Indonesia yang ingin mewujudkan visi Poros Maritim Dunia (PMD). Objek dari penelitian ini adalah kebijakan luar negeri Indonesia yang memutuskan melakukan kerja sama dengan Tiongkok melalui *Belt and Road Initiative* (BRI) dalam rangka mewujudkan visi PMD Indonesia.

1.8.3 Metode Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini studi literatur, dengan mengumpulkan berbagai referensi dari beberapa penelitian terdahulu yang kemudian dituliskan dalam penelitian ini.

1.8.4 Proses Penelitian

Penelitian akan dimulai dengan pra riset mengenai visi Poros Maritim Dunia dan mengenai *Belt and Road Initiative* : mencari dan meneliti studi literatur yang sesuai dengan penelitian. Akan dilanjutkan dengan pengambilan data pada studi literatur yang telah didapatkan. Proses akan diakhiri dengan analisis data lalu dituliskan pada penelitian ini.

1.9 Sistematika Pembahasan

Sistematika dalam penelitian ini meliputi :

BAB I berisi paparan mengenai latar belakang kerja sama Indonesia dengan Tiongkok yang ingin mewujudkan kepentingan nasional masing-masing yaitu PMD dan BRI. Sehingga dapat ditemukannya pertanyaan dalam rumusan masalah, tujuan penelitian, cakupan penelitian, tinjauan pustaka, dan terdapat kerangka pemikiran yang memiliki relevansi terhadap penelitian yaitu menggunakan *Interdependensi Complex*. Pada penelitian ini terdapat metode penelitian yaitu dengan metode kualitatif dan informasi yang didapatkan oleh studi literatur, referensi buku, jurnal dan sumber internet lainnya. Pada bab ini diakhiri dengan sistematika pembahasan.

BAB II berisi mengenai penjelasan mengenai faktor pendukung Indonesia dalam mewujudkan visi Poros Maritim Dunia tersebut. Lalu, mengenai peran BRI milik Tiongkok yang telah disepakati oleh Indonesia untuk dapat mewujudkan visi Indonesia.

BAB III membahas mengenai analisis kebijakan luar negeri Indonesia dalam kerja sama Indonesia dengan kebijakan poros maritim dunianya dan Tiongkok dengan *Belt and Road Initiative*, dengan menggunakan kerangka pemikiran yang dituliskan di bab 1.

BAB IV pada bab ini merupakan penutup yang berisi kesimpulan dari penelitian yang sudah dilakukan dan rekomendasi untuk penelitian lebih lanjut.

BAB II

Ruang Lingkup Poros Maritim Dunia di Indonesia

Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki banyak peluang besar pada wilayah kelautannya. Presiden Joko Widodo pada tahun 2014 mengeluarkan kebijakan mengenai poros maritim dunia di Indonesia. Hal ini merupakan langkah yang berani untuk lebih fokus terhadap sektor maritim kepulauan Indonesia. Sebagaimana yang diketahui bahwa dari Sabang sampai Merauke, laut menjadi teman baik bagi rakyat Indonesia. Tidak hanya menjadi wadah untuk mempersatukan, namun terdapat kekayaan alam yang memberikan manfaat yang besar bagi Indonesia. Pada bab ini akan dibagi menjadi dua bagian, yaitu: Faktor-faktor yang mempengaruhi potensi Indonesia menjadi poros maritim dunia, Peran BRI dalam mendukung poros maritim dunia di Indonesia. Dengan begitu, dapat diketahui mengenai latar belakang dan kapabilitas Indonesia untuk menjadi poros maritim dunia, dan mengenai keputusan Indonesia untuk bekerja sama dengan Tiongkok melalui BRI dalam mewujudkan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia.

2.1 Faktor-faktor yang mempengaruhi potensi Indonesia menjadi poros maritim dunia

Konsep poros maritim dunia Indonesia merupakan konsep yang sudah lama menjadi perhatian pemerintah Indonesia sejak tahun 1990an, akan tetapi, konsep ini baru mendapat perhatian lebih pada tahun 2014. Pada dasarnya Poros Maritim Dunia (PMD) merupakan suatu visi bagi Indonesia yang ingin memanfaatkan Kondisi geografis Indonesia yang berdampingan dengan dua

samudera dan dua benua dan kekayaan sumber daya alamnya terutama pada laut, hal ini telah disebutkan oleh Presiden Republik Indonesia Joko Widodo pada KTT *East Asia Summit* ke-9 di Myanmar, dimana beliau mengatakan bahwa sebagai negara pulau maritim, Indonesia seharusnya menjadi poros di dunia (Kuncoro 2015). Maka dari itu, Poros Maritim Dunia yang menjadi ambisi Indonesia tersebut dapat dikatakan sebagai penanda tentang perubahan yang akan dilakukan oleh Indonesia terutama yang berfokus kepada sektor maritim. PMD dapat dikatakan memiliki konsep yang sama dengan BRI milik Tiongkok atau *Act East* milik India. Namun, PMD berfokus kepada wilayah Indonesia saja, sedangkan BRI dan *Act East* memiliki cakupan kawasan.

Indonesia memiliki faktor-faktor pendukung yang dapat menjadikannya sebagai poros maritim dunia. Faktor utama yang mempengaruhi potensi Indonesia untuk menjadi poros maritim dunia adalah Indonesia berada di peringkat ke-enam sebagai salah satu negara dengan pulau terbanyak di dunia dengan 17.508 pulau dan dijuluki sebagai negara kepulauan (Armavillia 2023). Selain itu, Indonesia juga menduduki peringkat kedua dengan negara dengan garis pantai terpanjang di dunia setelah Kanada dengan panjang mencapai kurang lebih 99.083 Km (Firmansyah 2022). Dengan kondisi geografis yang mendukung Indonesia untuk dapat menjadi poros maritim dunia, diperlukan konsep atau kebijakan yang dapat diimplementasikan untuk menjalankan aktivitas ekonomi maritim yang matang sehingga cita-cita Indonesia untuk menjadi poros maritim dunia dapat tercapai. Presiden Joko Widodo sebagai Presiden Republik Indonesia yang memberikan gagasan poros maritim dunia di Indonesia memberikan konsep yang disebut dengan “lima pilar” yang dapat diimplementasikan dalam proses perwujudan

poros maritim dunia. Pilar pertama disebut dengan budaya maritim, pilar kedua adalah pengelolaan maritim, pilar ketiga yaitu pengembangan maritim, pilar keempat yaitu menjaga diplomasi maritim, dan pilar yang terakhir yaitu kedaulatan maritim (Jannah 2020). Kelima pilar tersebut dapat dikatakan sebagai konsep untuk dapat mewujudkan poros maritim dunia di Indonesia. Menurut KBBI, “konsep” memiliki arti sebagai sebuah rancangan untuk mendasari suatu peristiwa yang masih bersifat abstrak.

Pada dasarnya kemampuan sumber daya manusia (SDM) juga menjadi faktor yang mempengaruhi potensi Indonesia menjadi poros maritim dunia. Tidak berguna hanya dengan lima pilar namun tidak memiliki sumber daya manusia yang kompeten untuk dapat menjalankan pilar-pilar tersebut. Dr. Riant Nugroho sebagai Ketua Umum MAKPI mengatakan bahwa kunci utama pada sektor maritim ada pada sumber daya manusia dan Dr. Riant juga mengatakan bahwa Indonesia belum membentuk suatu institusi yang dapat menghasilkan sumber daya manusia yang kompeten akan sektor maritim (Puspa and Mahardika 2023). Badan Riset Inovasi Nasional (BRIN) mendorong riset pada sektor maritim dengan meresmikan Organisasi Riset Ilmu Pengetahuan Sosial dan Humaniora (OR IPSH) yang diharapkan akan berkolaborasi dengan perguruan tinggi sehingga dapat menghasilkan pemuda yang tertarik pada sektor maritim (Badan Riset Inovasi Nasional 2022).

Faktanya Indonesia merupakan negara yang memiliki populasi terbesar keempat di dunia. Dengan begitu, SDM Indonesia sudah pasti berlebih, berdasarkan hasil proyeksi Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2020-2023, pemuda dan pemudi di Indonesia pada rentang usia 20-24 tahun berada di angka kurang lebih 22 ribu

jiwa. Angka yang cukup banyak bagi Indonesia untuk dapat menanamkan pemahaman mengenai sektor maritim (Badan Pusat Statistik 2023). Untuk mewujudkan Indonesia emas 2045 yang salah satu fokus ada pada sektor maritim, sangat diperlukan keikutsertaan para pemuda dan pemudi Indonesia. Kurangnya pemahaman mengenai maritim, menjadikan hal tersebut tantangan bagi Indonesia untuk dapat mewujudkan gagasan poros maritim dunia di Indonesia. Sehingga, hal tersebut perlu di fokuskan juga, karena sumber daya alam Indonesia terutama yang ada di laut sangat berlimpah dan memiliki potensi besar bagi Indonesia yang harus dikelola oleh SDM yang berkompeten.

Indonesia terdapat kelompok masyarakat yang berada di wilayah pesisir yang dimana mereka tinggal dan sangat bergantung pada laut. Namun, tidak semua masyarakat yang berada di wilayah pesisir memiliki pemahaman lebih lanjut mengenai laut. Karakteristik dan pemahaman mereka di batasi oleh kegiatan yang mereka lakukan sehari-hari seperti tambak, pengelolaan hasil tangkap, nelayan, dan sebagiannya (Madjid 2018). Di sisi lain, dengan predikat Indonesia sebagai negara maritim, akan tetapi para masyarakat yang bergantung hidup di wilayah laut merupakan masyarakat yang terbelakang. Hal ini dipengaruhi oleh faktor ekonomi, dimana pendapatan mereka berdasarkan kondisi cuaca, sumber daya, transportasi, dan akses. Dengan kondisi mereka yang terbelakang membuat para masyarakat pesisir juga sulit untuk mendapatkan akses pendidikan yang lebih tinggi (Putra et al. 2022). Dengan begitu, pemberdayaan mengenai sektor maritim pada masyarakat terkhususnya pada masyarakat yang tinggal di wilayah pesisir sudah seharusnya dilakukan demi mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim.

Selain kemampuan sumber daya manusia (SDM), Indonesia membutuhkan kemampuan teknologi yang mumpuni untuk dapat menunjang berjalannya gagasan poros maritim dunia di Indonesia. Kemampuan teknologi menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi potensi Indonesia untuk mencapai gagasan poros maritim dunia. Dalam hal ini, untuk dapat mengelola sumber daya alam yang tersedia, Indonesia harus memiliki kemampuan teknologi yang lebih modern, selain untuk menjalankan ekonomi maritim, dengan kemampuan teknologi yang memiliki kapabilitas maka keamanan maritim bagi kedaulatan Indonesia akan sangat terbantu (Al Syahrin 2018). Jika mengambil contoh masyarakat pesisir seperti nelayan, tidak semua nelayan memiliki teknologi yang mumpuni untuk dapat menjelajahi laut Indonesia, hal ini mengakibatkan berkurangnya pendapatan mereka (Sitorus 2018). Ilustrasi tersebut dapat menjadi contoh jika suatu negara tidak memiliki kemampuan teknologi yang mumpuni.

Sudah seharusnya pemerintah memfokuskan pengembangan atau modernisasi teknologi untuk masyarakat pesisir seperti para nelayan. Salah satu cara untuk melihat keseriusan negara dalam mendukung kemajuan teknologi daerah terutama di sektor maritim adalah dengan melihat Rancangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara yang diberikan kepada sektor tersebut. Komisi IV DPR RI pada bulan september lalu telah menyetujui APBN untuk Kementerian Kelautan Perikanan sebesar kurang lebih 8 Triliun yang dimana telah dibagi kedalam beberapa sektor, diantara ada Direktorat Pengawasan Sumber Daya Laut sebesar kurang lebih 1,135 Triliun dan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia sebesar kurang lebih 1,449 Triliun (Komisi IV DPR RI 2023). APBN tersebut merupakan milik Kementerian Kelautan dan Perikanan untuk tahun 2024,

dengan anggaran sebesar itu, pemerintah cukup serius dalam memfokuskan perkembangan maritim Indonesia.

Berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi potensi Indonesia dalam mewujudkan poros maritim dunia, pada dasarnya telah mewakili beberapa pilar-pilar yang telah dipaparkan sebelumnya. Seperti halnya pilar satu sampai tiga yang memang membutuhkan ketiga faktor tersebut. Dengan ketiga faktor tersebut, membuktikan bahwa Indonesia memiliki kapasitas untuk mewujudkan mimpinya sebagai negara poros maritim dunia. Keseriusan Indonesia juga didukung dengan visi poros maritim dunia yang telah masuk ke dalam Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 mengenai Kebijakan Kelautan Indonesia. Sehingga, proses Indonesia untuk menuju visi tersebut sudah menjadi sebuah tindakan bukan lagi hanya sekedar bacaan. Namun, tidak ada suatu negara yang sempurna, Indonesia memiliki beberapa tantangan yang menjadikan hal tersebut sebuah keterbatasan yang harus disempurnakan. Sesuai dengan pilar keempat dari gagasan tersebut, dengan menegakkan diplomasi maritim, Indonesia dapat menjalin kerja sama dengan negara lain.

Seperti halnya Tiongkok yang telah menjalin hubungan baik dengan Indonesia selama kurang lebih 70 tahun. Tiongkok sendiri tertarik untuk melakukan investasi ke Indonesia melalui proyek ambisius Tiongkok yang ingin menegakkan kembali jalur sutera yang dikenal dengan sebutan *Belt and Road Initiative*. Proyek ini memiliki dua komponen yang salah satunya dikenal dengan Jalur Sutera Maritim abad ke 21, komponen ini akan menyatukan benua Eurasia, dan Indonesia merupakan salah satu negara yang akan menjadi penghubungnya. Posisi Indonesia sangat penting bagi Tiongkok untuk dapat merealisasikan proyek

BRI ini. Hal ini membuat Indonesia dan Tiongkok memiliki visi yang sama pada sektor maritim. Untuk memperlancar kepentingan nasional Indonesia, BRI memiliki peran penting untuk mewujudkan poros maritim dunia di Indonesia.

Kebudayaan maritim termasuk salah satu pilar yang telah direncanakan menjadi bagian dari proses menuju poros maritim Indonesia yaitu dengan menjaga dan melestarikan kembali kebudayaan maritim di Indonesia. Budaya maritim menjadi salah satu aspek penting dalam visi Indonesia, sebagaimana yang diketahui bahwa sejarah Indonesia juga kuat di wilayah perairan sehingga hal ini tidak hanya menjadi sebuah identitas negara, namun juga menjadi sebuah landasan bahwa warisan Indonesia juga terdapat di wilayah tersebut. Budaya maritim yang diturunkan tidak hanya sekedar metode penangkapan ikan namun banyak hal yang telah diturunkan. Sebagai contoh pada Suku Sangihe yang berasal dari Sulawesi Utara, mereka memiliki pengetahuan mengenai karakteristik laut, sehingga mereka mengetahui kapan pasang dan surutnya air laut, untuk membantu mereka dalam proses penangkapan ikan (Kambey, Aling, and Dien 2020). Pada dasarnya, menjadikan budaya maritim sebagai pilar utama memiliki peran penting dalam mewujudkan poros maritim dunia, masyarakat Indonesia sudah seharusnya mulai peduli kembali dengan laut, sehingga dengan menjaga laut berarti menjaga kebudayaan Indonesia.

Selain dari sisi masyarakat yang menjaga, pemerintah sebagai aktor penting dalam negara harus memperhatikan keamanan dan ketahanan kedaulatan laut Indonesia. Banyaknya kapal asing yang masuk merupakan salah satu permasalahan laut yang di alami oleh Indonesia, permasalahan ini akan lebih merugikan Indonesia terutama masyarakat lokal yang mengadu nasib di laut yaitu

nelayan. Tidak semua nelayan di Indonesia memiliki teknologi yang mumpuni untuk menjelajahi laut, sehingga ketika ada kapal asing yang masuk dan mengambil kekayaan alam Indonesia secara *Illegal*, maka hal ini akan menyebabkan kerugian bagi Indonesia. Direktorat Penanganan dan Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan telah mencatat bahwa pada tahun 2023 telah terjadi peningkatan tindak pidana kelautan dan perikanan (Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan 2023). Peningkatan kasus tersebut membuktikan bahwa Indonesia masih kurang dalam penanganan keamanan laut, akan tetapi, kasus yang terjadi pada tahun 2021 lebih banyak di banding pada tahun 2023 terutama yang berkaitan dengan kegiatan *Illegal Fishing*.

Untuk menanggapi permasalahan tersebut, tindakan Indonesia telah di atur pada Peraturan Presiden Nomor 16 tahun 2017 yang dimana untuk memberantas praktik *Illegal Fishing* Indonesia akan menindak salah satunya adalah dengan menenggelamkan kapal *Illegal* tersebut (Hendropriyono 2019). Tindakan ini terbukti efektif, dibuktikan dengan meningkatnya pendapatan hasil tangkap ikan oleh para nelayan lokal berdasarkan data dari Kementerian Kelautan dan Perikanan. keamanan dan ketahanan kelautan Indonesia untuk mendukung visi poros maritim dunia Indonesia telah di terbitkan dalam kebijakan tersebut, hal ini membuktikan bahwa Indonesia sudah mulai memfokuskan kembali dalam hal pengelolaan laut. Pada dasarnya, praktik *Illegal Fishing* tidak hanya dilarang oleh kebijakan nasional, akan tetapi, telah di atur pada hukum internasional yang tertuang pada *Code of Conduct* (Putri 2017). Keamanan laut memiliki kunci penting dalam menjaga wilayah negara, masuknya hal ini ke dalam pilar yang

telah disebutkan merupakan suatu hal yang harus ditegakkan. Selain itu, bagi negara kepulauan seperti Indonesia, keamanan laut akan memberikan dampak positif bagi pariwisata dan ekonomi.

Pariwisata merupakan salah satu sektor yang memiliki peran penting bagi perkembangan suatu negara. Berjalannya sektor pariwisata dengan baik, akan memberikan pengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi negara. Pariwisata maritim merupakan salah satu tujuan wisata yang selalu di kunjungi oleh para wisatawan baik wisatawan mancanegara (Wisman) maupun wisatawan lokal. Bali merupakan salah satu daerah wisata yang sering dikunjungi oleh para wisatawan terutama wisatawan mancanegara, hal ini dibuktikan dengan meningkatnya persentase pengunjung Wisman dari tahun 2022 ke tahun 2023. Ketertarikan para wisatawan mancanegara ke Bali membuat daerah tersebut lebih terkenal dibanding negaranya sendiri yaitu Indonesia. Namun, sisi baiknya adalah Kemenparekraf Sandiaga Uno mengatakan bahwa salah satu penyumbang devisa pada sektor pariwisata Indonesia adalah wilayah Bali (Yanwardhana 2021). Sehingga mempengaruhi Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia yang pada tahun 2021 sebesar 2.4 naik pada tahun 2022 menjadi 3.6 dan pada tahun 2023 naik menjadi 4.1 persen (Hendriyani 2023). Hal ini membuktikan bahwa sektor pariwisata juga mempengaruhi perekonomian negara.

2.2. Peran BRI dalam mendukung poros maritim dunia di Indonesia

Sebagaimana yang diketahui sebelumnya bahwa *Belt and Road Initiative* merupakan proyek ambisius milik Tiongkok dibawah kepemimpinan Xi Jinping. Tiongkok sangat berambisi untuk dapat menguasai jalur perdagangan maritim

dunia di wilayah Eropa dan Asia, hal ini dibuktikan dengan komponen kedua dari *Belt and Road Initiative* yang dikenal dengan sebutan Jalur Sutera Maritim Abad ke 21. Tiongkok melalui BRI menargetkan beberapa wilayah di Asia salah satunya adalah Indonesia, dengan kata lain, Indonesia memiliki peran penting dalam kesuksesan proyek ambisius milik Tiongkok tersebut. Di sisi lain, Indonesia pada masa kepemimpinan Joko Widodo memiliki visi untuk menjadi poros maritim dunia, namun Indonesia memiliki keterbatasan untuk dapat mewujudkan visi tersebut. Hal ini membuat Tiongkok tertarik untuk memberikan bantuan kepada Indonesia melalui *Belt and Road Initiative*. Dengan begitu, Tiongkok melalui BRI memiliki peran penting bagi Indonesia untuk dapat mewujudkan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Gambar 1. Peta *Belt and Road Initiative* (BRI)



Sumber : Medium.com

Kerja sama antara Indonesia dengan Tiongkok menimbulkan banyak pro dan kontra karena banyaknya spekulasi mengenai latar belakang Tiongkok untuk

dapat menguasai perekonomian dunia. Beberapa pihak mengatakan bahwa proyek ambisius *Belt and Road Initiative* milik Tiongkok merupakan suatu alat geopolitik, namun Tiongkok sendiri memberikan klarifikasi bahwa BRI bukanlah alat geopolitik dan hanya sebatas media kerja sama yang menghasilkan kesepakatan *win-win solution* pada bidang pembangunan infrastruktur (Saraswati 2019). Pernyataan Tiongkok mengenai media kerja sama tersebut telah dibuktikan dengan adanya forum yang dilaksanakan pada tahun 2017 lalu yang diketahui sebagai *China-Indonesia Cooperation Forum : Belt and Road and Global Maritime Fulcrum*. Forum tersebut membahas mengenai kerja sama pembangunan infrastruktur yang berada di luar pulau Jawa yaitu Kalimantan Utara, Sulawesi Utara, dan Sumatera Utara (Kementerian Perindustrian Republik Indonesia 2017). Dengan terlaksananya forum tersebut, maka telah terjadi kesepakatan bahwa untuk mewujudkan gagasan poros maritim dunia Indonesia akan dinaungi Tiongkok melalui BRI.

Penjelasan sebelumnya membuktikan bahwa Tiongkok melalui *Belt and Road Initiatives* memiliki peran penting dalam mendukung poros maritim dunia di Indonesia. Hal ini juga sudah tercatat ke dalam Memorandum Saling Pengertian Antara Indonesia dengan Tiongkok yang “Menyambut dan Mendukung” promosi Jalur Sutera dan Jalur Sutera Maritim dan visi Indonesia untuk poros maritim dunia. Di dalam memorandum tersebut disebutkan juga adanya aktivitas pertukaran barang, teknologi, dan personel. Hal ini menjadi sebuah isu yang berkembang bagi masyarakat Indonesia karena masuknya tenaga kerja asing di wilayah Indonesia yang mengakibatkan semakin sempit lapangan pekerjaan bagi penduduk Indonesia. Namun, faktanya portal informasi Indonesia mencatat,

adanya proyek strategi nasional (PSN) yang berjalan sejak tahun 2016 telah menyerap 11 juta tenaga kerja dan proyek ini masih terus berjalan sehingga masih menciptakan lapangan pekerjaan bagi masyarakat Indonesia (Wisnubroto, Nuraini, and Sari 2022).

Selain adanya pertukaran tenaga kerja, terdapat pertukaran teknologi antara Indonesia dengan Tiongkok, sesuai dengan memorandum. Sesuai dengan penjelasan sebelumnya bahwa, teknologi merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi potensi Indonesia. Dengan teknologi yang mumpuni, sumber daya yang ada pada Indonesia dapat dikelola dengan baik. Akan tetapi, teknologi yang mumpuni berarti membutuhkan sumber daya manusia yang mumpuni juga untuk dapat mengoperasikannya, sehingga teknologi tersebut dapat beroperasi sebagaimana mestinya. Kementerian PUPR mengatakan pada tahap ini, Indonesia sangat membutuhkan tenaga kerja asing, selain kehendak investor yang memiliki standar operasional tersendiri (Direktorat Jenderal Bina Konstruksi 2021). Hal ini tidak akan membuat masyarakat Indonesia kehilangan lapangan pekerja, karena segala hal yang berkaitan dengan tenaga kerja sudah tercantum pada Undang-Undang Cipta Kerja dan Peraturan Pemerintah.

Kerja sama Indonesia Tiongkok melalui BRI memberikan banyak dampak yang cukup signifikan, hal ini dijelaskan oleh Bondan Widyatmoko sebagai Peneliti Pusat BRIN dimana Indonesia mengalami peningkatan di tahun 2022 pada aspek perdagangan. Selain itu, Ketua Departemen Hubungan Internasional UGM Nur Rachmat Yuliantoro juga memberikan pernyataan bahwa BRI memberikan jalan baru bagi industri Indonesia (Badan Riset dan Inovasi Nasional 2023). Duta Besar Tiongkok untuk Indonesia Zhou Khan pada seminar Satu

Dekade Relasi Indonesia-Tiongkok mengatakan bahwa telah terjadi peningkatan pada beberapa aspek sejak BRI berjalan di wilayah Indonesia, aspek perdagangan kedua negara meningkat pada tahun 2022 sekitar 100 miliar dollar AS, dan investasi yang dilakukan Tiongkok di Indonesia terus mengalami peningkatan. Selain itu, pariwisata kedua negara juga mengalami peningkatan, dan tentunya pengembangan infrastruktur Indonesia yang telah disepakati terus di dukung oleh Tiongkok, beberapa darinya sudah menghasilkan untuk Indonesia seperti pembangkit listrik (Kedutaan Besar Tiongkok untuk Indonesia 2023).

Peran BRI dalam mendukung poros maritim dunia di Indonesia pada dasarnya tidak terlepas dari kapabilitas Indonesia untuk dapat mewujudkan visi tersebut. Indonesia memiliki faktor-faktor yang mendukung potensi untuk mewujudkan mimpinya. Tiongkok tanpa Indonesia akan sulit untuk dapat mewujudkan proyek ambisius *Belt and Road Initiative*, karena Indonesia berada di posisi yang sangat strategis untuk mewujudkan proyek tersebut. Indonesia dengan BRI bekerja sama untuk mencapai visi Indonesia sebagai negara maritim walaupun pada dasarnya, tidak hanya BRI yang melakukan investasi ke Indonesia. Terdapat beberapa negara lainnya yang mendukung visi Indonesia untuk menjadi poros maritim dunia. Seperti Jepang, Korea Selatan, Hongkong, dan Singapura, namun, *Belt and Road Forum* telah mencatat bahwa kesepakatan kerja sama Indonesia dengan Tiongkok melalui BRI sudah bernilai 200 Triliun, hal ini melebihi penanaman modal asing tertinggi di Indonesia. Terlepas dari peran para pihak dan faktor pendukung, sudah seharusnya Indonesia juga mempersiapkan mental sehingga Indonesia memiliki kemampuan untuk dapat mencapai visinya sebagai poros maritim dunia.

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya mengenai poros maritim dunia yang memiliki konsep yang sama dengan BRI akan tetapi memiliki cakupan yang berbeda. Indonesia memutuskan untuk bekerja sama dengan Tiongkok melalui BRI karena Indonesia berharap bahwa aktivitas pembangunan tidak menggunakan APBN dan menggunakan skema *B2B* (Business to Business). Tiongkok merupakan negara yang setuju untuk menggunakan skema tersebut disaat negara lain kesulitan untuk menyetujui kesepakatan yang ditawarkan oleh Indonesia. Maka dari itu, Indonesia memutuskan untuk bekerja sama dengan Tiongkok melalui BRI dan telah menawarkan beberapa proyek kepada BRI untuk mendapatkan investasi. Pada KKI atau Kebijakan Kelautan Indonesia yang diterbitkan berdasarkan Perpres Nomor 16 tahun 2017 mengatakan bahwa visi poros maritim dunia dapat berintegrasi dengan beberapa inisiatif lain, salah satunya adalah BRI, hal ini juga sesuai dengan pilar PMD yaitu diplomasi maritim. Maka dari itu, dapat dikatakan bahwa posisi poros maritim dunia di BRI merupakan suatu sinergitas inisiatif dua negara yang bekerja sama untuk mencapai kepentingan nasional.

Kemampuan Indonesia untuk menjadi poros maritim dunia dapat dibuktikan dengan adanya perkembangan-perkembangan pada setiap pilar yang menjadi acuan untuk dapat mewujudkan visi poros maritim dunia Indonesia. Dari pilar pertama hingga yang terakhir menunjukkan beberapa perkembangan, walaupun masih terdapat tantangan-tantangan yang akan dihadapi oleh Indonesia sebagai negara yang berkembang. Tertuangnya visi poros maritim dunia di Indonesia ke dalam Kebijakan Kelautan Indonesia membuktikan bahwa visi ini akan memiliki keberlanjutan, hanya bagaimana setiap aspek menyikapi hal

tersebut. Berlanjutnya kerja sama Indonesia dengan Tiongkok melalui BRI menunjukkan bahwa Indonesia serius untuk mewujudkan mimpinya tersebut. Sebagaimana yang diketahui sebelumnya bahwa Tiongkok melalui BRI memiliki visi yang sama dengan Indonesia terutama pada bidang maritim, hal ini menunjukkan ketergantungan dua negara dalam mewujudkan kepentingan nasionalnya masing-masing.

BAB III

Analisis Interdependensi Kompleks Indonesia dengan Tiongkok dalam visi Poros Maritim Dunia

Pada bab ini akan menjelaskan mengenai implementasi model penelitian yang digunakan oleh penulis yaitu *Interdependence Complex* oleh Robert O. Keohane dan Joseph S. Nye seperti yang telah dijelaskan sebelumnya pada bab I. Implementasi model penelitian ini akan menggunakan tiga karakteristik utama pada model *Interdependence Complex* yaitu *Multiple Choice*, *Multiple Issues*, dan *Military is Not Relevant* yang akan menjadikan bab ini memiliki tiga sub bab yang akan membahas mengenai implementasi ketiga karakteristik utama model penelitian pada penelitian. Model penelitian ini berasumsi bahwa untuk dapat mencapai kepentingan nasional tidak perlu menggunakan kekuatan militer, selain itu penyelesaian masalah juga dapat dicapai dengan menggunakan *soft power*. Pada *Interdependence Complex* juga mengatakan bahwa negara bukan satu-satunya aktor, namun terdapat aktor lain seperti transnasional dan perusahaan multinasional yang memiliki peran sama pentingnya yang dapat mempengaruhi kebijakan. Penggunaan model penelitian ini bersinggungan dengan permasalahan yang terdapat pada penelitian ini.

3.1 *Multiple Choice*

Sebagaimana yang diketahui bahwa pada model penelitian *Interdependence Complex* menekankan bahwa terdapat banyak cara untuk dapat menjalin hubungan. Pada dasarnya, model penelitian ini menentang apa yang

telah dikatakan *Realisme*, seperti halnya, negara merupakan aktor yang terpenting, dalam berhubungan dengan negara lain lebih mengutamakan kepentingan sendiri, dan kekuatan merupakan hal yang penting untuk mencapai kepentingan negara. Pada *Interdependence Complex*, menunjukkan hal yang berlawanan. Negara memiliki tanggung jawab untuk memenuhi kebutuhan rumah tangganya sendiri. Namun, hal tersebut tidak akan berjalan dengan lancar selamanya karena setiap negara memiliki keterbatasan masing-masing, sehingga dibutuhkannya bantuan dari negara lain. Sikap saling membutuhkan ini disebut juga dengan “interdependensi” dan untuk mencapainya tidak harus menggunakan *power*. Maka dari itu, *Interdependence Complex* percaya bahwa terdapat beberapa cara untuk dapat mencapai hal tersebut seperti halnya *Interstate*, *Transnational*, dan *Transgovernmental*.

3.1.1 Interstate

Interstate merupakan salah satu bentuk aktivitas suatu negara dalam menjalin hubungan dengan negara lain maupun beberapa negara untuk dapat mencapai kepentingan satu sama lain. Indonesia dan Tiongkok merupakan dua negara yang telah menjalin kerja sama yang saling menguntungkan dan dapat dikatakan sebagai hubungan *interstate*. Seperti pada penjelasan sebelumnya bahwa Tiongkok memiliki suatu proyek ambisius yang dikenal dengan sebutan *Belt and Road Initiatives* (BRI) yang dulu lebih dikenal dengan sebutan *One Belt One Road* (OBOR). Indonesia sebagai salah satu negara di Asia Tenggara menjadi komponen penting dalam pembangunan proyek ambisius BRI milik Tiongkok tersebut karena proyek tersebut akan melewati perairan Indonesia. Di sisi lain, Indonesia memiliki mimpi untuk mewujudkan visi sebagai poros maritim dunia

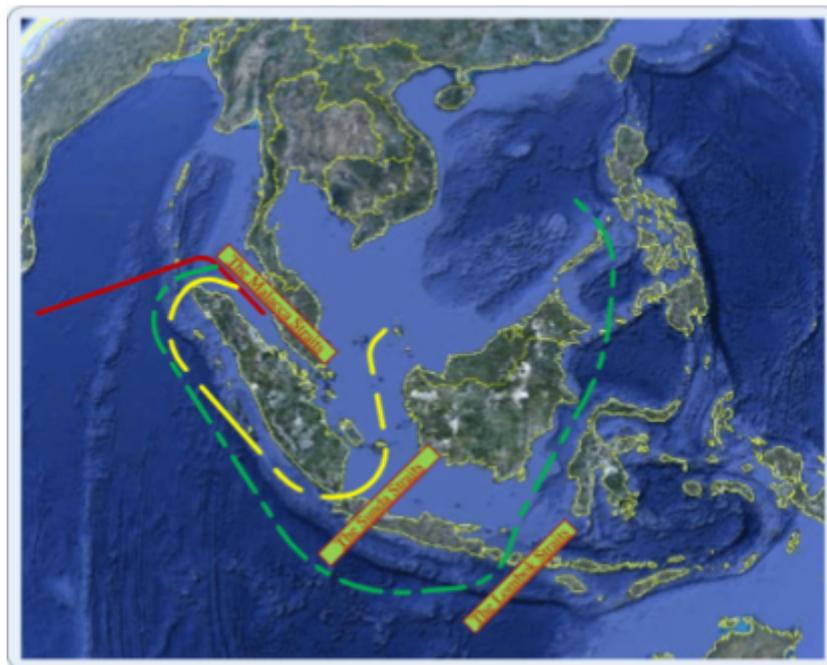
yang tidak lain adalah Indonesia mulai fokus untuk mengembangkan sektor maritimnya.

Mimpi Indonesia untuk dapat menjadi poros maritim dunia memiliki banyak tantangan yang harus dihadapi seperti kemampuan perekonomian Indonesia, teknologi yang mumpuni, dan sumber daya manusia (SDM), sehingga membutuhkan bantuan dari negara lain untuk dapat mewujudkan visi tersebut. Kesamaan visi terhadap dua negara tersebut yaitu Indonesia dan Tiongkok dalam pengembangan sektor maritim membuat hubungan kerja sama kedua negara tersebut semakin membaik, hal ini juga dilatarbelakangi dengan hubungan yang saling membutuhkan antara kedua negara yang dimana Tiongkok membutuhkan Indonesia untuk dapat menjalankan proyek *Belt and Road Initiative*, begitu juga sebaliknya, Tiongkok melalui BRI merupakan investor terbesar Indonesia yang hanya memfokuskan kepada investasi infrastruktur yang mencakup sektor transportasi, pembangunan, dan energi, selain itu juga memfokuskan kepada investasi pada sektor pariwisata dan teknologi (Alamsyah 2023).

Hubungan Indonesia dengan Tiongkok melalui BRI memberikan pengaruh yang besar bagi Indonesia, baik itu pada aspek ekonomi, politik, dan sosial Indonesia. Sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwa investasi Tiongkok melalui BRI merupakan investasi yang berfokus kepada hal-hal yang cukup spesifik seperti investasi pada pembangunan. Pelabuhan Kuala Tanjung merupakan salah satu proyek pembangunan yang didukung oleh BRI, proyek yang terletak di wilayah Sumatera Utara tersebut merupakan salah satu proyek yang dapat mewujudkan mimpi Indonesia sebagai poros maritim dunia. Terhitung pada bulan Maret 2019 pelabuhan kuala tanjung sudah dapat beroperasi melayani

kapal-kapal Internasional dan kapal logistik yang memiliki ukuran yang cukup besar, beroperasinya pelabuhan tersebut diperkirakan akan melayani kegiatan ekspor dan impor sekitar 600 kontainer perminggunya (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia 2019). Hal ini akan memberikan pengaruh kepada aspek ekonomi Indonesia.

Gambar 2. Peta Selat Malaka



Sumber : (Qu and Meng, 2012)

Pada dasarnya hal penting dari proyek pelabuhan kuala tanjung adalah menargetkan perairan selat malaka yang dimana merupakan lokasi perairan yang sangat strategis. Pertahunnya ada sekitar 70.000 kapal yang melewati perairan selat melaka yang diperkirakan sehari ada kurang lebih 200 kapal yang melewati perairan tersebut (Qu and Meng 2012). Selat malaka merupakan jalur perairan yang memotong dua samudera dan menghubungkan perekonomian dunia, sehingga menjadi jalur yang sangat penting bagi dunia. Tiongkok merupakan

salah satu negara yang memiliki kepentingan pada wilayah ini. Tiongkok membutuhkan cadangan minyak mentah yang diimpor dari Timur Tengah melalui selat Malaka kurang lebih 5 juta barel per harinya dan diperkirakan akan terus meningkat dari tahun ke tahun (Suproboningrum 2018). Melihat hal ini, membuktikan bahwa sebagian negara terutama Tiongkok sangat bergantung kepada selat Malaka.

Selain mempengaruhi aspek ekonomi, proyek pelabuhan Kuala Tanjung menjadi jalan bagi Indonesia ketika Terusan Kra di Thailand telah dibuka, sebagaimana yang diketahui bahwa BRI tidak hanya berfokus kepada Indonesia, namun Asia Tenggara dan Thailand merupakan salah satunya. Hal ini mempengaruhi strategi politik luar negeri Indonesia karena Terusan Kra tidak sesuai dengan visi Indonesia untuk menjadi poros maritim dunia yang dimana untuk memberikan pengaruh kepada kawasan (Alunaza SD 2020). Akan tetapi, seperti yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa, Tiongkok melalui BRI ingin membangkitkan kembali jalur sutera maritim, dan Terusan Kra di Thailand merupakan salah satunya. Disisi lain, kerja sama Indonesia dengan Tiongkok mencakup perjanjian mengenai penggunaan mata uang lokal yang disebut dengan BCSA atau *Bilateral Currency Swap Agreement* yang memungkinkan kedua negara tetap menggunakan mata uang lokal dalam menjalin kerja sama sehingga perekonomian masing-masing negara dapat terdorong (Haryono 2022). Duta Besar Indonesia untuk Tiongkok Djauhar Oratmangun mengatakan bahwa kerja sama Indonesia dengan Tiongkok memiliki potensi untuk dapat mewujudkan visi Indonesia, hal ini dibuktikan dengan adanya peningkatan nilai investasi pada tahun 2022 (Nafi 2022).

Peningkatan investasi tersebut telah dibuktikan oleh kementerian keuangan yang mengatakan bahwa pada Januari 2023 lalu, aktivitas ekspor dan impor Indonesia mengalami peningkatan baik itu pada sektor migas maupun non-migas, hal ini membuat neraca perdagangan Indonesia mengalami surplus terhitung tahun 2020 lalu (Kementerian Keuangan Indonesia 2023). Hubungan Indonesia dengan Tiongkok merupakan hubungan yang kompleks, masing-masing negara memiliki kepentingan sendiri, namun, juga saling membutuhkan satu sama lain. Hubungan yang telah terjalin cukup lama ini memiliki sifat yang dinamis, namun kedua negara tidak pernah menggunakan *hard power* untuk mencapai kepentingan mereka. Dalam konteks *Belt and Road Initiative* dan Poros Maritim Dunia, Indonesia dengan Tiongkok menjalin hubungan dengan sangat baik. Seperti penjelasan sebelumnya bahwa terdapat kepentingan Indonesia juga dalam proyek BRI Tiongkok, begitu juga sebaliknya.

Tabel 1. Pengaruh pada kedua negara berdasarkan aspek

No	Aspek	Indonesia	Tiongkok
1	Ekonomi	<ul style="list-style-type: none"> ● Peningkatan nilai perdagangan ● Pembangunan infrastruktur ● Peningkatan investasi 	<ul style="list-style-type: none"> ● Peningkatan nilai perdagangan ● Pemasaran teknologi
2	Politik	<i>Billateral Currency Swap Agreement (BCSA)</i>	
		<ul style="list-style-type: none"> ● Strategi politik luar negeri Indonesia 	<ul style="list-style-type: none"> ● Hubungan politik dengan Indonesia
3	Sosial	<ul style="list-style-type: none"> ● Peningkatan kerja sama vokasi ● Lapangan pekerjaan selama proyek berlangsung 	<ul style="list-style-type: none"> ● <i>Sister City</i> dengan provinsi Indonesia ● Peningkatan wisatawan dari Indonesia

3.1.2 Transnational

Robert O. Keohane dan Joseph S. Nye mengatakan bahwa negara bukanlah aktor yang paling dominan. Transnasional merupakan aktivitas yang melintasi batas wilayah yang dilakukan oleh aktor non-negara setidaknya satu aktor (Hamonangan 2020). Hal yang dimaksud adalah mengenai suatu kebijakan yang dapat dipengaruhi tidak hanya oleh kepentingan negara, akan tetapi aktor non-negara juga memiliki kepentingan sendiri sehingga dapat mempengaruhi suatu kebijakan tanpa adanya campur tangan kepentingan negara. Pada konteks global politik ekonomi, aktor *Multinational Cooperation* (MNC) atau perusahaan multinasional merupakan aktor non-negara yang penting dalam mempengaruhi dunia internasional. Pada konteks Indonesia dengan Tiongkok melalui *Belt and Road*, perusahaan multinasional menjadi salah satu komponen penting dalam mempengaruhi kebijakan dalam kerja sama dua negara tersebut. Hal ini dikarenakan, Indonesia yang tidak ingin menggunakan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dalam pembangunan infrastruktur tersebut melainkan menggunakan skema *B2B* atau skema bisnis ke bisnis.

Sebagai aktor penting dalam bisnis internasional, perusahaan multinasional atau MNC dapat memiliki anggaran yang lebih besar dibanding GDP suatu negara (Bakry 2020). Sebagai contoh salah satu perusahaan multinasional milik Tiongkok yaitu *Industrial and Commercial Bank of China* (ICBC) pada tahun 2023 memiliki aset sebesar 5.53 triliun US Dollar (Hidayah 2023), sedangkan GDP Indonesia pada tahun 2023 ada di angka 5.296 triliun US Dollar (Santika 2023). Hal ini membuktikan bahwa perusahaan multinasional juga dapat menjadi aktor penting dalam menjalankan suatu kebijakan, karena

pengaruhnya dalam transaksi nasional. Indonesia dengan mimpi untuk mewujudkan visi poros maritim dunia di Indonesia menolak penggunaan APBN untuk melakukan pembangunan, dan lebih memilih untuk menggunakan skema bisnis ke bisnis yang telah di sampaikan kepada beberapa negara, dan Tiongkok yang tertarik melakukan investasi ke Indonesia setuju untuk melakukan skema bisnis ke bisnis.

Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) merupakan salah satu proyek Indonesia Tiongkok yang menggunakan skema *B2B*. Pada pengembangan proyek KCIC, Tiongkok memberikan pinjaman sebesar 75% dan sisanya merupakan dana dari *joint-venture* dari beberapa perusahaan BUMN Indonesia dan beberapa perusahaan Tiongkok salah satunya adalah *China Railway International* (sumber: KCIC.co.id). Pada dasarnya, hadirnya KCIC merupakan jawaban bagi permasalahan kemacetan yang selalu melanda tol Jakarta ke Bandung, walaupun terdapat jalur alternatif lain, akan tetapi, jalur tol tersebut merupakan satu-satunya jalur yang paling cepat untuk bepergian antara kedua kota tersebut. Selain itu, KCIC merupakan salah satu proyek yang masuk ke dalam perencanaan *Belt and Road Initiative* milik Tiongkok, sehingga terlaksananya pembangunan KCIC merupakan bentuk perwujudan dari telah terlaksananya investasi Tiongkok di Indonesia (Wijaya 2020). Kereta Cepat Indonesia China telah masuk ke dalam proyek strategis nasional yang dimana telah tercantum pada PerPres No.3 Tahun 2016, hal ini membuktikan keseriusan Indonesia dalam membangun transportasi yang lebih baik di Indonesia.

Selain KCIC, terdapat Proyek Strategis Nasional (PSN) yang menjadi salah satu proyek yang akan mengembangkan sektor maritim Indonesia. BRI telah

memasukkan proyek ini ke dalam program jalan tol laut yang akan berfokus pada konektivitas laut dan pengembangan pelabuhan (Chan 2022). Proyek tersebut yaitu Pelabuhan Kuala Tanjung, proyek ini merupakan salah satu proyek strategis nasional Indonesia yang mulai beroperasi sejak tahun 2018. Proyek ini diperkirakan akan menjadi pelabuhan yang akan merasakan *demand* seperti Singapore dan Malaysia, maka dari itu pelabuhan ini akan berhubungan dengan pelabuhan kedua negara tersebut (KPIP.go.id). Pada tahun 2019, Pelindo sebagai perusahaan yang memegang pengembangan Kuala Tanjung menjalin kerja sama dengan salah satu pelabuhan milik Tiongkok yaitu Zhejiang Provincial Seaport Investment & Operation Group (KIKT 2019). Dengan kerja sama ini, Pelindo mencatat terdapat peningkatan aktivitas pada pelabuhan pada periode 2019-2020.

Tiongkok merupakan salah satu negara dengan perusahaan multinasional yang cukup banyak berinvestasi di Indonesia, hampir di setiap sektor terdapat MNC milik Tiongkok. Pada konteks Indonesia dengan Tiongkok melalui BRI, terdapat MNC Tiongkok yang memegang pengembangan proyek-proyek di Indonesia. Hal ini sesuai dengan kesepakatan sebelumnya mengenai skema *B2B* sesuai keinginan Indonesia, sebagaimana yang diketahui bahwa skema tersebut berfokus pada menawarkan produk kepada bisnis lain. Berikut merupakan daftar beberapa MNC yang memegang pengembangan proyek di Indonesia melalui kesepakatan BRI.

Tabel 2. Daftar Perusahaan Multinasional milik Tiongkok

No	Perusahaan Multinasional
1.	China Development Bank
2.	China Railway International Co

3.	China Railway Group
4.	Sinohydro
5.	Zhejiang Seaport Group

Pada tabel merupakan beberapa perusahaan multinasional yang berinvestasi di Indonesia, terutama pada pengembangan proyek KCIC dan proyek pelabuhan Kuala Tanjung melalui *Belt and Road*.

3.1.3 Transgovernmental

Seperti kata Keohane dan Nye “*Multiple Choice Connect Societies*”. *Transgovernmental* merupakan salah satu bentuk aktivitas yang dimaksud oleh Keohane dan Nye, dimana negara bukan lagi aktor yang paling dominan, namun terdapat komponen lain yang dapat mempengaruhi suatu keputusan. *Transgovernmental* merupakan suatu aktivitas lintas batas yang dimana yang bergerak merupakan para aktor yang berada pada tingkat lokal suatu negara (Safiyah, Alam, and Affandi 2021). Beberapa pemerintah lokal Indonesia memiliki hubungan *Transgovernmental* tersebut pada beberapa negara seperti Bandung dengan Jerman atau Surabaya dengan Busan. Pada dasarnya di Indonesia, kebijakan luar negeri masih dipegang oleh pemerintah pusat sebagai satu kesatuan dari keseluruhan negara, namun ada beberapa pengecualian bagi para aktor tersebut. Layaknya kebijakan Indonesia mengenai otonomi daerah, dimana masing-masing daerah bertanggung jawab terhadap wilayahnya masing-masing, akan tetapi dalam konteks ini mereka harus sejalan dengan kepentingan nasional Indonesia (Safiyah, Alam, and Affandi 2021).

Telah dijelaskan sebelumnya bahwa KCIC atau Kereta Cepat Indonesia China merupakan proyek infrastruktur hasil kerja sama Indonesia dengan Tiongkok melalui BRI. Proyek ini juga merupakan proyek pendukung bagi Indonesia untuk mewujudkan ambisi Indonesia mengenai Poros Maritim Dunia, maka dari itu, KCIC yang direncanakan akan menghubungkan Jakarta dengan Bandung menjadi proyek strategis nasionalnya Indonesia. Hal ini telah dibuktikan dengan adanya dasar hukum Perpres No.3 Tahun 2016 dimana penetapan proyek tersebut menjadi proyek strategis nasional, selain itu pada tahun 2015, terdapat Perpres yang dikeluarkan untuk mempercepat proses penyelenggaraan proyek KCIC dan dikeluarkan kembali pada tahun 2021 (Kcic.co.id). Dengan hal ini, pemerintahan lokal baik dari pihak wilayah Jakarta dan yang akan dilaluinya maupun pihak Bandung dan yang akan dilaluinya tidak dapat memberikan tanggapan, mengingat status proyek tersebut sebagai proyek strategis nasional (PSN). Begitu juga dengan Pelabuhan Kuala Tanjung yang terletak di wilayah Sumatera Utara yang telah ditetapkan sebagai PSN, dimana gubernur Sumut mendukung penuh proses pengembangan infrastrukturnya.

Selain pemerintah lokal, *transgovernmental* juga merujuk kepada *International Organization* (IO) atau Organisasi Internasional. Menurut Keohane dan Nye, organisasi internasional memiliki peran penting dalam fenomena *transgovernmental*, hal ini dikarenakan menurut Keohane dan Nye, kepentingan Organisasi Internasional sama pentingnya dalam mempengaruhi kebijakan (Keohane and Nye 1974). Pada konteks kerja sama Indonesia dengan Tiongkok melalui *Belt and Road Initiative* melibatkan salah satu Organisasi Internasional yaitu *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB). Seperti yang telah dijelaskan

pada latar belakang, bahwa AIIB dibentuk oleh Xi Jinping yang berfungsi sebagai Bank yang mendanai segala bentuk pembangunan infrastruktur, salah satunya adalah proyek ambisius *Belt and Road Initiative* (BRI). Sebagaimana yang diketahui, bahwa Indonesia saat ini melakukan kerja sama dengan Tiongkok melalui *Belt and Road Initiative* yang memiliki kesamaan visi dengan Indonesia yang ingin mewujudkan Poros Maritim Dunia. AIIB sendiri merupakan sebuah *Development Bank* yang dibentuk oleh Tiongkok yang berfokus kepada investasi infrastruktur di kawasan Asia pada berbagai sektor, dan sebagai jawaban bagi pembangunan kawasan Asia ditengah kurangnya dana *World Bank* untuk pembangunan kawasan Asia (Fanny, Arifianti, and Augusta 2019). Indonesia sebagai salah satu anggota mitra, sejak 2016 telah menggunakan AIIB untuk membantu pengembangan infrastruktur, hingga beberapa proyek lainnya yang telah di ajukan kepada AIIB, seperti yang tertera pada tabel.

Tabel 3. Daftar Proyek Bank Investasi Infrastruktur Asia di Indonesia

Tahun Persetujuan	Anggota	Sektor	Jenis Pembiayaan	Nama Proyek	Jumlah Pembiayaan	STATUS
2023	Indonesia	Infrastruktur Kesehatan	Berdaulat	Indonesia: Modernisasi Sistem Kesehatan	Pembiayaan yang disetujui: USD999 Juta	Disetujui
2023	Indonesia	<i>CRF-Economic Resilience/Policy Based Financing</i>	Berdaulat	Indonesia: Peningkatan Produktivitas melalui program pengembangan Sumber Daya Manusia	Pembiayaan yang disetujui: USD500 Juta	Disetujui
2023	Indonesia	<i>Economic Resilience / Policy Based Financing</i>	Berdaulat	Indonesia: Daya Saing Modernisasi Industri dan Akselerasi Perdagangan	Pembiayaan yang disetujui: USD500 Juta	Disetujui

—	Indonesia	Transportasi	Berdaulat	Indonesia: Proyek Jalan Toll Trans Sumatera – Cinto Kenang ke Sentjalang	Pendanaan yang diajukan: USD1,200 Juta	Diajukan
2022	Indonesia	Energi	Berdaulat	Indonesia: Pengembangan <i>Pumped Storage</i> Pembangkit Listrik Tenaga Air di Sistem Jawa Bali	Pembiayaan yang disetujui: USD230 Juta	Disetujui
—	Indonesia	Transportasi	Berdaulat	Indonesia: Proyek Jembatan Bintan Batam	Pendanaan yang diajukan: USD300 Juta	Diajukan

sumber : aiib.org

Pada dasarnya, AIIB dan BRI merupakan agenda besar Tiongkok, dimana AIIB dapat menjadi alat untuk memperkenalkan BRI kepada dunia begitu juga sebaliknya. Hal ini dikarenakan, setiap proyek yang didukung oleh BRI, akan mendapatkan pendanaan dari AIIB. Berdasarkan tabel di atas, dapat dibuktikan bahwa, AIIB merupakan salah satu kunci penting dalam pembangunan infrastruktur Indonesia di berbagai sektor. Namun, pada konteks untuk mewujudkan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia melalui BRI dapat dilihat pada proyek Trans Sumatera yang telah diajukan ke AIIB dengan dana sebesar 1.200 miliar US Dollar. Proyek tol Trans Sumatera tersebut direncanakan akan menghubungkan keseluruhan wilayah Sumatera, proyek pelabuhan kuala tanjung akan tersambung dengan tol Trans Sumatera sehingga memudahkan akses dan akan berdampak kepada perputaran ekonomi Indonesia. *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) milik Tiongkok merupakan organisasi internasional yang memiliki peran penting dalam kerja sama Indonesia dengan Tiongkok terutama kerja sama melalui BRI.

Interstate, Transnational, dan Transgovernmental merupakan bukti bahwa banyak cara dalam mencapai kepentingan nasional tanpa adanya melibatkan kekerasan menurut Robert O. Keohane dan Joseph S. Nye. Hubungan Indonesia dengan Tiongkok yang telah terjalin dari awal kemerdekaan Indonesia, tidak terlepas dari kekuatan *Soft Power* Tiongkok dalam mengambil hati Indonesia. Selain itu, Tiongkok merupakan salah satu negara di kawasan Asia dengan pertumbuhan GDP tercepat di dunia. Melihat hal tersebut, Indonesia sebagai negara berkembang yang saat ini sedang berfokus kepada pengembangan infrastruktur dengan senang hati menerima Tiongkok sebagai mitra kerja samanya, hal ini juga di dukung dengan Indonesia dan Tiongkok memiliki visi yang sama dalam sektor maritim. Kerja sama Indonesia dan Tiongkok telah membuktikan bahwa penggunaan *Soft Power* dapat mencapai kepentingan nasional masing-masing negara dengan konsep Interdependensi atau saling membutuhkan.

3.2 Multiple Issues

Robert O. Keohane dan Joseph S. Nye pada teori *Interdependensi Complex* berasumsi bahwa saat ini permasalahan atau isu-isu yang di alami oleh negara tidak memiliki batasan yang jelas antara hal tersebut mengancam kebijakan negara atau tidak, sehingga hal ini membuat negara memiliki banyak permasalahan tanpa ada skala prioritas yang jelas. Permasalahan tersebut dapat dikatakan berasal dalam negara maupun luar negara. Menurut Keohane dan Nye, isu-isu tersebut akan menimbulkan koalisi yang berbeda-beda sehingga menimbulkan tingkat konflik yang berbeda-beda (Keohane and Nye 2012). Pada

dasarnya, teori ini memperjelas bahwa saat ini permasalahan negara tidak lagi hanya mengenai kekuatan nasional, melainkan terdapat isu-isu lain yang sama pentingnya, bahkan lebih penting dari sekedar kekuatan nasional. Isu-isu tersebut akan dikategorikan berdasarkan beberapa aspek, yaitu aspek ekonomi, politik, dan sosial.

3.2.1 Ekonomi

Pada konteks kerja sama Indonesia dengan Tiongkok melalui BRI meliputi ketiga aspek tersebut. Sebagaimana yang diketahui bahwa kerja sama Indonesia dengan Tiongkok terutama pada proyek BRI merupakan kerja sama pada aspek ekonomi. perekonomian erat hubungannya pada beberapa bidang, dapat dikatakan aspek ekonomi merupakan sebuah kunci menuju pintu ke bidang lainnya. Pada kegiatan kerja sama antar negara, aspek ekonomi merupakan salah satu bentuk permasalahan yang dapat menghubungkan kedua negara tersebut. Untuk dapat mewujudkan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia, Indonesia dihadapi dengan berbagai macam permasalahan, salah satunya adalah permasalahan ekonomi. Indonesia memiliki kekayaan sumber daya alam yang mumpuni untuk dapat mewujudkan mimpi tersebut, namun, Indonesia belum memiliki kapabilitas untuk dapat mengelola keseluruhan kekayaannya. Sehingga, melihat kesamaan visi dengan Indonesia, Tiongkok tertarik untuk berinvestasi ke Indonesia melalui BRI tersebut dalam rangka pengembangan maritim.

Sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa Indonesia sendiri dalam pengembangan infrastruktur tersebut, menolak untuk menggunakan APBN namun memilih menggunakan skema *B2B* (Business to Business). Tidak terdapat alasan yang jelas mengapa Indonesia menolak menggunakan APBN untuk

mewujudkan mimpinya sebagai poros maritim dunia. Namun, berdasarkan pemahaman umum, APBN atau Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara merupakan rancangan keuangan negara yang telah disusun oleh pemerintah untuk satu tahun kedepan yang didalamnya terdapat kesejahteraan rakyat dan kedaulatan negara. Dengan begitu, penggunaan APBN akan sangat berpengaruh kepada negara jika digunakan secara tidak bijak. Maka dari itu, Indonesia memilih skema *B2B* yang dimana di dalamnya melibatkan perusahaan milik Indonesia dan perusahaan milik Tiongkok, tanpa mempengaruhi pendanaan negara.

3.2.2 Politik

Selain aspek ekonomi, terdapat aspek politik yang juga menjadi salah satu isu yang dapat mempengaruhi negara, baik itu dari negara lain atau perusahaan multinasional. Ketertarikan Tiongkok untuk dapat berinvestasi ke Indonesia dengan dalih kesamaan visi dan keinginan untuk membantu Indonesia dalam melakukan pengembangan. Tidak terlepas dari keunggulan ekonomi Tiongkok yang merupakan negara yang berada di peringkat kedua dengan GDP tertinggi di dunia. Tiongkok memberikan investasi yang cukup besar kepada Indonesia melalui BRI dan setuju menggunakan skema *B2B* dalam pembangunan infrastruktur disaat negara lain menawarkan skema pemerintah dengan pemerintah. Kesepakatan BRI memuat beberapa perjanjian mengenai penggunaan bahan baku yang diharuskan membeli dari Tiongkok, dan beberapa perusahaan milik Tiongkok yang bertaraf multinasional memegang pengembangan infrastruktur milik Indonesia.

Pada konteks Indonesia dengan Tiongkok melalui BRI, Kemenlu Indonesia dengan Kemenlu Tiongkok pada tahun 2021 telah menandatangani

MoU mengenai penguatan kerja sama Indonesia dengan Tiongkok yang dimana didalamnya terdapat kerja sama Indonesia dengan Tiongkok melalui BRI untuk mewujudkan poros maritim dunia (Kementerian Luar Negeri Indonesia 2021). Dalam kerja sama Poros Maritim Dunia (PMD) dengan BRI tersebut, melibatkan beberapa MNC untuk dapat mewujudkannya, hal ini dikarenakan skema *B2B* yang diinginkan oleh Indonesia. Strategi Tiongkok dalam menyetujui penggunaan skema *B2B* sangat meyakinkan Indonesia untuk dapat menjalin kerja sama mengenai pembangunan infrastruktur. Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung merupakan proyek yang mengawali kerja sama Indonesia dengan Tiongkok yang melibatkan MNC Tiongkok, *China Development Bank* (CDB) merupakan permasalahan yang ditakutkan oleh masyarakat Indonesia, karena bank tersebut merupakan bank yang berfokus kepada pengembangan Tiongkok, artinya kepemilikan proyek tersebut di pegang oleh Tiongkok (BRIN 2023). Namun, General Manager KCIC mengatakan bahwa hal tersebut diawasi oleh OJK Indonesia.

3.2.3 Sosial

Hubungan kerja sama antara Indonesia dengan Tiongkok terutama melalui BRI tidak hanya memberikan dampak kepada aspek ekonomi dan politik saja. Terdapat aspek sosial yang terpengaruhi akibat dari kerja sama Indonesia dengan Tiongkok. Pengaruh yang dihasilkan dari kerja sama kedua negara tersebut bisa menghasilkan dampak yang positif maupun negatif. Sebagai salah satu negara yang memberikan banyak investasi kepada Indonesia, Tiongkok juga memberikan pengaruh yang signifikan kepada Indonesia. Dengan berbekal kesamaan visi, Indonesia melalui BRI bergantung kepada Tiongkok untuk dapat mewujudkan visi

poros maritim dunia. Namun, perjanjian yang diberikan Tiongkok, menyudutkan posisi Indonesia, hal ini dikarenakan mengharuskan Indonesia untuk membeli bahan baku dari Tiongkok sebesar 70 persen dan menggunakan tenaga kerja dari Tiongkok (Rakhmat 2019). Hal ini membuat khawatir para tenaga kerja lokal karena semakin sempitnya lapangan pekerjaan akibat tenaga asing.

Namun, hal tersebut sudah dijelaskan sebelumnya bahwa seiring banyaknya proyek strategis nasional Indonesia yang berjalan, telah menyerap lapangan pekerjaan sebanyak 11 juta tenaga pekerja lokal (Wisnubroto, Nuraini, and Sari 2022). Selain itu, telah dijelaskan oleh Kementerian PUPR bahwa penggunaan tenaga kerja asing hanya untuk mengoperasikan teknologi yang cukup rumit (Direktorat Jenderal Bina Konstruksi 2021). Permasalahan ini juga telah dijelaskan pada Kebijakan Kelautan Indonesia pada Bab V mengenai pengembangan sumber daya manusia (SDM) dan peningkatan kesejahteraan yang meliputi perluasan lapangan pekerjaan. Di sisi lain, kerja sama Indonesia dengan Tiongkok dapat memberikan dampak yang positif bagi Indonesia. Kesenjangan sosial yang dialami oleh Indonesia saat ini salah satu akibatnya adalah kurangnya akses, terutama di wilayah pelosok Indonesia. Kerja sama kedua negara tersebut terutama melalui BRI, akan menjawab permasalahan yang di alami oleh Indonesia melalui pembangunan infrastruktur.

Proyek Kereta Cepat Indonesia China yang menghubungkan Jakarta dengan Bandung merupakan salah satu proyek hasil kerja sama Indonesia dengan Tiongkok. Dengan hadirnya kereta cepat ini, KCIC mengklaim bahwa Jakarta ke Bandung saat ini hanya 45 menit dengan kecepatan 350 Km/h. Bagi para pebisnis dengan jam produktif yang sangat tinggi, hal ini akan sangat efisien tentunya.

Pulau Sumatera merupakan salah satu pulau yang telah dibangun jalan tol yang direncanakan akan menghubungkan keseluruhan pulau Sumatera dari Lampung hingga Aceh. Berdasarkan laporan *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB), bahwa Trans Sumatera merupakan salah satu proyek yang didanai oleh Tiongkok. Selain itu, pelabuhan Kuala Tanjung yang terletak di pulau Sumatera bagian utara yang menjadi salah satu proyek yang akan mewujudkan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia juga merupakan hasil kerja sama Indonesia dengan Tiongkok (Nainggolan 2015).

Selain dari pengaruh yang dihasilkan dari kedua proyek hasil kerja sama kedua negara Indonesia dengan Tiongkok melalui BRI untuk mewujudkan Poros Maritim Dunia, terdapat beberapa penguatan kerja sama lain yang mempengaruhi aspek sosial seperti adanya penguatan kerja sama vokasi bagi kedua negara, lalu pemerintah Tiongkok juga menyediakan beasiswa untuk melakukan studi atau melanjutkan studinya di Tiongkok yaitu *Belt and Road Scholarship* yang dikhususkan bagi warga negara yang negaranya tergabung pada *Belt and Road* . Bagi negara yang sedang berfokus kepada pengembangan dan hilirisasi akan berhadapan dengan berbagai macam pengaruh dari berbagai macam aspek seperti yang telah dijelaskan sebelumnya yang berdasarkan tiga aspek yaitu ekonomi, politik, dan sosial. Optimisme Indonesia dibuktikan dengan perpanjangan kesepakatan kerja sama Indonesia dengan Tiongkok seperti yang telah dijelaskan sebelumnya oleh bapak Joko Widodo sebagai Presiden Republik Indonesia pada *Belt and Road Forum* (Wisnubroto, Nuraini, and Sari 2022).

3.3 Military Role

Military is not relevant merupakan salah satu karakteristik utama pada teori *Interdependence Complex* yang dimana menurut Keohane dan Nye, pada dunia kontemporer kekuatan militer tidak lagi menjadi permasalahan utama (Keohane and Nye 2012). Kerja sama Indonesia dengan Tiongkok merupakan kerja sama ekonomi, walaupun pada dasarnya Tiongkok lebih unggul dibanding Indonesia, namun, Tiongkok lebih mengutamakan pendekatan *soft power* dibanding menggunakan kekuatan militer. Walaupun, hubungan Indonesia dengan Tiongkok sempat mengalami penurunan, akan tetapi, permasalahan tersebut tidak membuat hubungan kedua negara tersebut retak. Beberapa hal yang dilakukan oleh Tiongkok untuk mendapatkan hati Indonesia menggunakan *soft power* seperti, investasi, pinjaman dana, pertukaran budaya, hingga memberikan pendanaan bagi pelajar Indonesia (Amalia 2018). Usaha Tiongkok mendekat ke Indonesia terbukti dengan kerja sama Indonesia yang sedang berlangsung saat ini.

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwa hubungan Indonesia dengan Tiongkok bersifat dinamis. Laut China Selatan merupakan kasus sengketa yang telah lama menjadi permasalahan Indonesia dengan Tiongkok, permasalahan ini sempat membuat hubungan Indonesia dengan Tiongkok memanas, akan tetapi, Tiongkok tidak hanya berhadapan dengan satu negara melainkan dengan beberapa negara ASEAN. Di sisi lain, sesuai dengan kesepakatan kerja sama yang telah ditanda tangani, bahwa kerja sama Indonesia dengan Tiongkok melalui BRI untuk mewujudkan poros maritim dunia menyangkut hal-hal keamanan maritim kedua negara tersebut. Sesuai dengan pilar-pilar yang telah di sampaikan sebelumnya, untuk mewujudkan poros maritim dunia, keamanan maritim harus ditegakkan

yang telah tercantum pada Kebijakan Kelautan Indonesia. Walaupun tidak menggunakan *Hard Power* namun kedua negara tetap menjalin kerja sama yang berkaitan dengan militer seperti halnya keamanan negara.

Berdasarkan penjelasan di atas, sesuai dengan karakteristik utama *Interdependensi Complex*. Kerja sama Indonesia dengan Tiongkok melalui BRI merupakan kerja sama ekonomi yang tidak jauh dari saling ketergantungan pada kedua negara tersebut. Terdapat *Multiple Choice* yang dilakukan oleh Tiongkok dan Indonesia untuk dapat mewujudkan agenda penting kedua negara, lalu disisi lain juga terdapat *Multiple Issues* yang menjadi tantangan dan hambatan kedua negara tersebut. Hal yang paling penting dalam kerja sama kedua negara tersebut adalah tanpa adanya intervensi yang berlebihan dari salah satu negara, sehingga kepentingan nasional tercapai tanpa mengganggu kedamaian dunia. Pada saat ini, Indonesia membutuhkan Tiongkok untuk dapat mewujudkan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia dan Tiongkok membutuhkan Indonesia sebagai salah satu komponen penting dalam mewujudkan proyek *Belt and Road Initiative* (BRI).

Bab IV

Penutup

4.1 Kesimpulan

Hubungan Indonesia dengan Tiongkok merupakan hubungan yang telah terjalin cukup lama. Inisiatif yang di inisiasi oleh Tiongkok yaitu proyek *Belt and Road Initiative* (BRI), menjadi agenda besar Tiongkok yang mencuri perhatian dunia. BRI sendiri memiliki dua komponen penting dalam pelaksanaannya yaitu

The Silk Road Economic Belt dan *The 21st Maritime Silk Road*. Kedua komponen ini direncanakan menghubungkan jalur perekonomian dan pembangunan infrastruktur di kawasan Eurasia. Keseriusan Tiongkok dalam menjalankan proyek BRI ini mendapat dukungan hampir keseluruhan negara. Pada dasarnya, BRI ini dulu lebih dikenal dengan sebutan *One Belt One Road* (OBOR), yang bertujuan untuk membangkitkan konsep *Silk Road* Tiongkok yang direncanakan akan lebih modern. Masing-masing komponen menargetkan dua kawasan yang berbeda seperti komponen pertama yang menargetkan kawasan Asia Tengah dan komponen kedua menargetkan kawasan Asia Selatan dan Asia Tenggara.

Indonesia merupakan salah satu negara di kawasan Asia Tenggara dan menjadi negara yang cukup berpengaruh kawasan tersebut. Indonesia adalah salah satu negara yang mendukung inisiasi proyek BRI milik Tiongkok dan melakukan kerja sama melalui proyek tersebut. Ketertarikan Tiongkok untuk berinvestasi ke Indonesia melalui BRI dilatarbelakangi posisi Indonesia yang akan dilewati oleh perencanaan proyek tersebut. Sehingga, dapat dikatakan Indonesia merupakan salah satu komponen penting dalam realisasi proyek BRI. Di sisi lain, Indonesia saat ini ingin memfokuskan pembangunan infrastruktur dan memiliki visi sebagai poros maritim dunia (PMD). Hadirnya BRI milik Tiongkok yang memiliki kesamaan visi dalam pembangunan maritim membuat Indonesia tertarik untuk dapat bekerja sama demi pembangunan infrastruktur dan untuk dapat mewujudkan visi poros maritim dunia.

Melihat hubungan kerja sama Indonesia dengan Tiongkok yang saling memiliki ketergantungan dalam mencapai kepentingan nasionalnya, kerangka pemikiran *Interdependensi Complex* merupakan kerangka pemikiran yang dapat

digunakan sebagai landasan untuk dapat memberikan jawaban atas penelitian tersebut. *Interdependensi Complex* merupakan tulisan Robert O. Keohane dan Joseph S. Nye, yang berasumsi bahwa hubungan kerja sama dari para aktor merupakan jalan yang dapat digunakan untuk mencapai kepentingan nasional tanpa harus menggunakan *Great Power*; selain itu, Keohane dan Nye juga mengatakan bahwa negara bukan lagi sebagai aktor dominan dalam pengambilan keputusan. Pada kerangka pemikiran tersebut, terdapat tiga karakteristik utama yang menjadi landasan dalam penelitian yaitu *Multiple Choice* yang didalamnya juga terdiri dari *Interstate*, *Transnational*, dan *Transgovernmental*. Karakteristik selanjutnya yaitu *Multiple Issues* dan terakhir yaitu mengenai tidak menggunakan kekuatan militer. Hubungan kerja sama Indonesia dengan Tiongkok memiliki ketiga karakteristik utama dari teori tersebut yang membuat teori ini menjadi relevan ketika diimplementasikan ke penelitian ini.

Tabel 4. Analisis Interdependensi Kompleks Indonesia terhadap Tiongkok

No.	Variabel	Hasil Analisis
1.	<i>Multiple Choice</i>	<p>Interstate</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hubungan Diplomatik: Relasi Indonesia-Tiongkok terjalin sejak 1950an, menekankan kerja sama infrastruktur pada 2014 s.d.2023 2. Poros Maritim Dunia: Indonesia berambisi menjadi Poros Maritim Dunia, dan untuk mewujudkannya membutuhkan penanaman modal asing. 3. BRI dan Investasi Tiongkok: Melalui proyek BRI, Tiongkok melakukan penanaman modal guna mendukung ambisi Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia. <p>Transnational</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Penggunaan skema B2B Indonesia-Tiongkok: Dalam menjalankan pengembangan proyek akan melibatkan perusahaan multinasional (MNC) sesuai dengan kesepakatan kedua negara

No.	Variabel	Hasil Analisis
		<p>2. Peran Penting MNC: Keterlibatan MNC memiliki peran penting dalam mempengaruhi proses pengambilan keputusan mengenai pengembangan proyek, terutama pada keputusan negara.</p> <p>Transgovernmental Bank Investasi Infrastruktur Asia (AIIB) sebagai Bank tingkat Organisasi Internasional (OI) yang memiliki peran penting dalam kerja sama Indonesia-Tiongkok sebagai aktor non-negara yang menjadi perantara antara kedua negara.</p>
2.	<i>Multiple Issues</i>	<p>Ekonomi</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kerja sama Ekonomi: Menjalin kerja sama ekonomi, Tiongkok berinvestasi ke Indonesia melalui BRI yang dapat mempengaruhi perkembangan ekonomi kedua negara 2. Kebutuhan Indonesia untuk mewujudkan visi: Untuk dapat mewujudkan visi, Indonesia membutuhkan bantuan ekonomi dari negara lain. 3. Investasi Tiongkok melalui BRI: Melalui BRI, Tiongkok memberikan investasi kepada Indonesia sesuai dengan yang diinginkan, dan memperkuat kerja sama ekonomi untuk dapat mewujudkan visi Poros Maritim Dunia. <p>Politik Keputusan Indonesia menjalin kerja sama dengan Tiongkok melalui BRI, merupakan hasil dari pengaruh strategi politik Tiongkok yang mendukung ambisi Poros Maritim Dunia sesuai dengan apa yang diinginkan oleh Indonesia.</p> <p>Sosial</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kesepakatan kerja sama BRI Indonesia-Tiongkok: Lapangan pekerjaan bagi pekerja lokal menjadi isu sosial yang berkembang karena kesepakatan kerja sama melalui BRI mengharuskan penggunaan tenaga kerja dari Tiongkok. Namun, seiring berjalannya proyek, lapangan pekerjaan akan semakin banyak. 2. Pengembangan sejalan dengan visi BRI: KCIC merupakan bukti bahwa pengembangan infrastruktur Indonesia-Tiongkok berjalan sesuai dengan visi BRI mengenai “Konektivitas”.
3.	<i>Military Role</i>	<p>Pada kerja sama Indonesia-Tiongkok, kedua negara cenderung menggunakan <i>Soft Power</i> daripada <i>Hard Power</i>. Sesuai dengan karakteristik teori Interdependensi Kompleks.</p>

4.2 Rekomendasi

Perkembangan kerja sama Indonesia dengan Tiongkok masih akan terus berlanjut sesuai dengan apa yang telah dijelaskan mengenai Indonesia sepakat untuk memperpanjang kerja sama dengan Tiongkok. Hal ini membuktikan bahwa akan ada terus pembahasan mengenai kerja sama Indonesia dengan Tiongkok, dan masih terdapat proyek-proyek pengembangan Indonesia yang masih akan

dikembangkan. Terlebih lagi mengenai Poros Maritim Dunia dan *Belt and Road Initiative*. Berdasarkan penelitian ini, masih jauh dari kata sempurna, masih terdapat banyak hal yang dapat dibahas terutama dari sudut pandang Tiongkok yang setuju untuk bekerja sama dengan Indonesia dan apa saja yang mereka dapat dari kerja sama tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Alamsyah, Muhammad R. 2023. "INVESTASI CINA MELALUI BELT AND ROAD INIATIVE (BRI) DAN PENGARUHNYA TERHADAP EKONOMI INDONESIA." *JOM FISIP* 10, no. 1 (Juni): 1-13.
- Al Syahrin, M. N. 2018. "Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut Indonesia." *Indonesian Perspective* 3, no. 1 (Januari-Juni): 1-17.
- Alunaza SD, Hardi. 2020. "Dampak Geostrategi China Melalui Pembangunan Thai Kra Canal Terhadap Kebijakan Luar Negeri Indonesia di Asia Tenggara." *Sorotan Kebijakan Luar Negeri Indonesia di Mata Akademisi Muda Indonesia*, (Januari), 107-121.
<https://www.jstor.org/stable/resrep25407.11>.
- Amalia, Ridha. 2018. "electronicChina's Soft Power to Indonesia: Opportunities and Challenges." *Indonesian Journal of International Relations* 2, no. 1 (April): 15-26. <https://doi.org/10.32787/ijir.v2i1.32>.
- Armavillia, Kurnia E. 2023. "7 Negara Dengan Jumlah Pulau Terbanyak." GoodStats Data.
<https://data.goodstats.id/statistic/elmaarmavillia/7-negara-dengan-jumlah-pulau-terbanyak-GJXiZ>.
- Badan Pusat Statistik. 2023. *STATISTIK INDONESIA 2023 Statistical Yearbook of Indonesia 2023*. Jakarta: Badan Pusat Statistik Indonesia.
- Badan Riset dan Inovasi Nasional. 2023. "Potensi dan Tantangan Implementasi Belt and Road Initiative bagi Ekonomi Indonesia." BRIN.

<https://brin.go.id/news/116126/potensi-dan-tantangan-implementasi-belt-and-road-initiative-bagi-ekonomi-indonesia>.

Badan Riset Inovasi Nasional. 2022. "OR IPSH Tetapkan Tiga Riset Flagship."

BRIN. <https://brin.go.id/news/102269/or-ipsh-tetapkan-tiga-riset-flagship>.

Bakry, Umar S. 2020. *Ekonomi Politik Internasional*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

BRIN. 2023. "Indonesia dan Tiongkok Berkolaborasi Majukan Infrastruktur Indonesia." BRIN.

<https://www.brin.go.id/news/116168/indonesia-dan-tiongkok-berkolaborasi-majukan-infrastruktur-indonesia>.

Chan, Louis. 2022. "ASEAN in Focus: Indonesia as an Investment Destination." Belt and Road.

<https://beltandroad.hktdc.com/en/insights/asean-focus-indonesia-investment-destination>.

Dinas PMTSP Jabar. 2017. "DPMPTSP Jawa Barat." DPMPTSP Jawa Barat.

<https://dpmptsp.jabarprov.go.id/web/blog/1125-Provinsi-Jawa-Barat-Teken-4-MoU-Sister-Province-di-RRT-dalam-Satu-Pekan-ini>.

Direktorat Jenderal Bina Konstruksi. 2021. "Penggunaan Tenaga Kerja Asing Di Sektor Konstruksi Untuk Mendukung Pembangunan Infrastruktur - Direktorat Jenderal Bina Konstruksi." Direktorat Jenderal Bina Konstruksi.

<https://binakonstruksi.pu.go.id/informasi-terkini/sekretariat-direktorat-jenderal/penggunaan-tenaga-kerja-asing-di-sektor-konstruksi-untuk-mendukung-pembangunan-infrastruktur/>.

- Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan. 2023. "Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan." KKP. <https://kkp.go.id/djpsdkp>.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. 2022. "Pelabuhan Kuala Tanjung Disiapkan Untuk Menjadi Transshipment Port Indonesia." Portal Hubla. <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/12697/pelabuhan-kuala-tanjung-disiapkan-untuk-menjadi-transshipment-port-indonesia>.
- Fanny, Cindy R., Dwi N. Arifianti, and Erlandi D. Augusta. 2019. "Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) Sebagai Bentuk Hegemoni Baru Tiongkok." *Nation State: Journal of International Studies* 2, no. 1 (Juni): 71-87.
- Firmansyah, Rangga H. 2022. "10 Negara dengan Garis Pantai Terpanjang di Dunia, Indonesia Salah Satunya." GoodStats. <https://goodstats.id/article/10-negara-dengan-garis-pantai-terpanjang-di-dunia-indonesia-salah-satunya-vL3l2>.
- Hamonangan, Iskandar. 2020. "Pasar, Tata Kelola Dan Hubungan Transnasional Di Era Globalisasi Dan Implikasinya Terhadap Ketahanan Politik Dunia." *JURNAL KETAHANAN NASIONAL* 26, no. 1 (April): 55-70. <http://dx.doi.org/10.22146/jkn.52695>.
- Haryono, Erwin. 2022. "Bank Indonesia Dan The People's Bank Of China Sepakat Perbarui Perjanjian Swap Bilateral Dalam Mata Uang Lokal Masing-Masing Negara." Bank Indonesia. https://www.bi.go.id/id/publikasi/ruang-media/news-release/Pages/sp_242322.aspx.

- Hendriyani, I Gusti Ayu D. 2023. "Siaran Pers: Menparekraf: Pencapaian Target Parekraf 2023 Perlu Ditopang dengan Deregulasi." Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif.
<https://www.kemenparekraf.go.id/berita/siaran-pers-menparekraf-pencapaian-target-parekraf-2023-perlu-ditopang-dengan-deregulasi>.
- Hendropriyono, Diaz. 2019. "Sekretariat Kabinet Republik Indonesia | Indonesia Layak Jadi Negara Poros Maritim Dunia." Sekretariat Kabinet.
<https://setkab.go.id/indonesia-layak-jadi-negara-poros-maritim-dunia/>.
- Hidayah, Ayyi. 2023. "10 Bank Terbesar di Dunia, 1-4 Dikuasai China! Ada Indonesia?" CNBC Indonesia.
<https://www.cnbcindonesia.com/market/20230330084133-17-425721/10-bank-terbesar-di-dunia-1-4-dikuasai-china-ada-indonesia>.
- Jannah, Rikhul. 2020. "Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia – Keluarga Mahasiswa Ilmu Perikanan." KMIP UGM.
<https://kmip.faperta.ugm.ac.id/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia/>.
- Kambey, Melinda A., Djuwita R. Aling, and Christian R. Dien. 2020. "EKSISTENSI BUDAYA MARITIM KELOMPOK NELAYAN KELURAHAN MALALAYANG DUA, KOTA MANADO, PROVINSI SULAWESI UTARA." *AKULTURASI_jurnal ilmiah agrobisnis perikanan* 8, no. 1 (April): 136-146.
- Kedutaan Besar Tiongkok untuk Indonesia. 2023. "Kemitraan Strategis Komprehensif Tiongkok-Indonesia Satu Dekade ke Depan Akan Lebih Baik, Begitu Juga Pembangunan Bersama Belt and Road Tiongkok-Indonesia Satu Dekade ke Depan." Kemitraan Strategis

Komprehensif Tiongkok-Indonesia Satu Dekade ke Depan Akan Lebih Baik, Begitu Juga Pembangunan Bersama Belt and Road

Tiongkok-Indonesia Satu Dekade ke Depan_Embassy of the People's Republic of China in the Republic of ...

http://id.china-embassy.gov.cn/indo/sgyw/202310/t20231025_11168155.htm.

Kementerian Keuangan Indonesia. 2023. "Kinerja Ekspor-Impor Indonesia Catatkan Pertumbuhan yang Cukup Kuat." Kementerian Keuangan. <https://www.kemenkeu.go.id/informasi-publik/publikasi/berita-utama/Kinerja-Ekspor-Impor-Indonesia-Cukup-Kuat>.

Kementerian Luar Negeri Indonesia. 2021. "Indonesia Dan Tiongkok Sepakat Perkuat Kolaborasi Untuk Dorong Pemulihan Ekonomi Dan Tangkal Pandemi | Portal Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia." Kemlu. <https://kemlu.go.id/portal/id/read/2069/berita/indonesia-dan-tiongkok-sepakat-perkuat-kolaborasi-untuk-dorong-pemulihan-ekonomi-dan-tangkal-pandemi>.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2019. "Pelabuhan Kuala Tanjung Siap Beroperasi Sebagai Hub Internasional 02/03." Portal Hubla. <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/5233/pelabuhan-kuala-tanjung-siap-beroperasi-sebagai-hub-internasional-02-03>.

Kementerian Perindustrian Republik Indonesia. 2017. "Kemenperin: Dirjen PPI dan Dirjen KPAII Kemenperin Hadiri China-Indonesia Cooperation Forum." Kementerian Perindustrian.

<https://kemenperin.go.id/artikel/17713/Dirjen-PPI-dan-Dirjen-KPAII-Kem-enperin-Hadiri-China-Indonesia-Cooperation-Forum>.

Keohane, Robert O., and Joseph S. Nye. 1974. "Transgovernmental Relations and International Organizations." *World Politics* 27, no. 1 (Oktober): 39-62.

<http://www.jstor.org/stable/2009925?origin=JSTOR-pdf>.

Keohane, Robert O., and Joseph S. Nye. 2012. *Power and Interdependence*. N.p.: Longman.

KIKT. 2019. "Port Of Rotterdam dan Zhejiang Seaport Kerja Sama dengan Pelindo 1 Kembangkan Kuala Tanjung PIE." *Prima Pengembangan Kawasan*.

<https://www.kikt.co.id/port-of-rotterdam-dan-zhejiang-seaport-kerja-sama-dengan-pelindo-1-kembangkan-kuala-tanjung-pie/>.

Komisi IV DPR RI. 2023. "Parlementaria Terkini - Dewan Perwakilan Rakyat." *Parlementaria Terkini - Dewan Perwakilan Rakyat*.

<https://www.dpr.go.id/berita/detail/id/46343/t/Komisi%20IV%20Setujui%20Pagu%20Anggaran%20Tahun%202024%20KKP%20Sebesar%20Rp8,033%20Triliun>.

KPIP. n.d. "Pelabuhan Internasional Hub Kuala Tanjung." *KPPIP*. Accessed January 3, 2024.

<https://kppip.go.id/proyek-prioritas/pelabuhan/pelabuhan-internasional-hub-kuala-tanjung/>.

Kuncoro, Frandi. 2015. "Membangun Kekuatan Nasional Dengan Mewujudkan Visi Poros Maritim Dunia." *Jurnal Pertahanan* 5, no. 2 (Agustus):

175-190.

- Kusumawardhana, Indra. 2023. "Diplomasi Triangular China Terhadap Indonesia Dalam Mengantisipasi Dilema Malaka Melalui Belt Road Initiative." *The Journalish: Social and Government* 4 (2): 173-189.
<https://doi.org/10.55314/tsg.v4i2.485>.
- Madjid, Adnan. 2018. "MEMBANGUN KESADARAN MASYARAKAT MARITIM DALAM PERSPEKTIF BELA NEGARA." *WIRA* 74, no. 58 (Oktober): 6.
- Ministry of Foreign Affairs of The Republic of Indonesia. n.d. Data Perjanjian Luar Negeri. Accessed December 19, 2023. <https://treaty.kemlu.go.id/>.
- Nafi, Muchamad. 2022. "Indonesia dan Cina Bisa Sinergikan Poros Maritim Dunia - Djauhari Oratmangun Halaman 2 - Wawancara Katadata.co.id." Katadata.
<https://katadata.co.id/muchamadnafi/indepth/6376b62908996/indonesia-dan-cina-bisa-sinergikan-poros-maritim-dunia?page=2>.
- Nainggolan, Poltak P. 2015. "KEBIJAKAN POROS MARITIM DUNIA JOKO WIDODO DAN IMPLIKASI INTERNASIONALNYA." *Politica* 6, no. 2 (Agustus): 167-190. <http://dx.doi.org/10.22212/jp.v6i2.312>.
- "PA3KN - DPR RI." n.d. PA3KN - DPR RI. Accessed December 30, 2023.
<https://pa3kn.dpr.go.id/km/kamus>.
- Puspa, Hibar B., and Muhammad F. Mahardika. 2023. "Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia, Akankah Menjadi Angan? - ITS News." Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS).
<https://www.its.ac.id/news/2023/07/31/indonesia-menuju-poros-maritim-dunia-akankah-menjadi-angan/>.

- Putra, Ilham M., M. Alifsyah, M. R. Effendy, Rizky N. Tanjung, and Fikry Irawan. 2022. "MEMBANGUN KESADARAN MASYARAKAT MARITIM DALAM PERSPEKTIF BELA NEGARA." *Ijtimaiyya: Jurnal Pengembangan Masyarakat Islam* 15, no. 1 (Juni): 15-34.
- Putri, Dwiyantri. 2017. "Kebijakan Pemerintah Indonesia dalam Menangani Illegal Fishing di Indonesia." *Gema Keadilan* 4, no. 1 (Oktober): 157-169.
<https://doi.org/10.14710/gk.2017.3778>.
- Qu, Xiaobo, and Qian Meng. 2012. "The Economic Importance of the Straits of Malacca and Singapore: An Extreme Scenario Analysis." *Transportation Research Part E: Logistic and Transportation Review* 48, no. 1 (Januari): 258-265. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tre.2011.08.005>.
- Rakhmat, Muhammad Z. 2019. "Understanding Indonesians' Souring Sentiment Toward China – The Diplomat." *The Diplomat*.
<https://thediplomat.com/2019/06/understanding-indonesians-souring-sentiment-toward-china/>.
- Safiyah, Haritsa, Gilang N. Alam, and R.M.T N. Affandi. 2021. "Hubungan Luar Negeri Aktor Subnasional: Kasus Kabupaten Garut di Indonesia dan Danyang-gun di Korea Selatan." *JISPO : Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik* 11 (2): 219-240. <https://journal.uinsgd.ac.id/>.
- Santika, Erlina F. 2023. "Pertumbuhan Ekonomi RI Turun Jadi 4,94% per Kuartal III 2023." *Databoks*.
<https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2023/11/06/pertumbuhan-ekonomi-ri-turun-jadi-494-per-kuartal-iii-2023>.

- Saraswati, Ni Made V. 2019. "Menilik Perjanjian Indonesia-Cina dalam Kerangka Belt and Road Initiative (BRI) dalam Perspektif Ketahanan Nasional." *Jurnal Kajian Lemhannas RI* 38 (Juni): 55-72.
- Siahaan, Wilmar J., Windra P. Humang, Abdy Kurniawan, and Rosita Sinaga. 2019. "Pelabuhan Kuala Tanjung Sebagai Pelabuhan Hub Internasional Ditinjau dari Aspek Jaringan Pelayanan." *Warta Penelitian Perhubungan* 31 (2): 83-92. <http://dx.doi.org/10.25104/warlit.v31i2.963>.
- Sitorus, Hasan. 2018. *Membangun Maritim dan Perikanan*. Depok: Literatur Media Sukses.
- Suproboningrum, Lintang. 2018. "Peran Diplomasi Maritim dalam Keberhasilan Patroli Terkoordinasi Indonesia-Malaysia-Singapura untuk Menekan Angka Pembajakan dan Perompakan Laut di Selat Malaka." *Jurnal Hubungan Internasional* 9, no. 1 (Juni): 19-38.
- Tantri, Erlita, Paulus R. Yuniarto, Rita Pawestri, and Wabilia Husnah. 2021. "ANALISIS BUDAYA DAN IMPLIKASI SOSIAL EKONOMI DALAM PRAKTIK SABUK JALAN TIONGKOK." *Jurnal Kajian Wilayah* 12, no. 1 (Mei): 105-120.
- Wijaya, Handriyanto. 2020. "AKTUALISASI KEBIJAKAN CHINA ONE BELT AND ONE ROAD DI INDONESIA MELALUI PEMBANGUNAN KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG." *Jurnal Dinamika Global* 5, no. 1 (Juni): 109-122.
- Wisnubroto, Kristantyo, Ratna Nuraini, and Elvira I. Sari. 2022. "Menghitung Penyerapan Tenaga Kerja dari Proyek Strategis Nasional." [Indonesia.go.id](https://indonesia.go.id) - Menghitung Penyerapan Tenaga Kerja dari Proyek Strategis Nasional.

<https://indonesia.go.id/kategori/editorial/5486/menghitung-penyerapan-tenaga-kerja-dari-proyek-strategis-nasional%3Flang%3D1>.

Yanwardhana, Enwir. 2021. "Sandi Uno: Bali Penyumbang Devisa Terbesar di Pariwisata RI." *CNBC Indonesia*, December 22, 2021.

<https://www.cnbcindonesia.com/news/20211222193439-4-301297/sandi-uno-bali-penyumbang-devisa-terbesar-di-pariwisata-ri>.