

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Penelitian**

Secara historis, laut merupakan wilayah penting yang berperan sebagai media mobilisasi bagi berbagai aktivitas manusia di dunia yang meliputi aktivitas perdagangan bahkan perang. Terkait hal ini, Tiongkok merupakan salah satu negara yang secara tradisional sangat aktif dalam memanfaatkan laut dan kekuatan maritimnya. Tiongkok sendiri memiliki luas garis pantai sepanjang kurang lebih 18.000 kilometer, memiliki banyak pelabuhan modern yang terbuka tiap tahunnya, serta unggul dalam hal pembuatan kapal dan sistem navigasi. Hal ini menjadikan rute maritim menjadi media dan akses yang sangat baik bagi mobilitas barang dan manusia, khususnya terkait aktivitas perdagangan (Chaturvedy. 2014 :6).

Dalam hal ini, negara memiliki peran dalam memberikan bahan dasar kepentingan nasional yang mana menjadi pandangan masyarakat internasional terhadap negara yang menjalin hubungan, dimana kepentingan nasional ini terdapat dalam kebijakan luar negerinya. Dengan begitu, secara konseptual, Kepentingan nasional dipergunakan untuk menjelaskan perilaku politik luar negeri dari suatu Negara (Sitepu. 2011:163).

Sementara itu, kepentingan ekonomi suatu negara merupakan suatu kepentingan yang diperlukan untuk tetap menjamin keberlangsungan hidup sebuah negara, dan untuk mencapainya dapat dilakukan dengan cara berinteraksi dengan negara lain. (Herawati. 2015:841).

Tiongkok sudah mulai fokus terhadap pembangunan ekonominya, semenjak pemerintahan Deng Xiaoping di masa silam. Tiongkok sendiri selalu berusaha menciptakan lingkungan yang damai untuk mendukung pembangunan ekonominya. Tidak heran jika Tiongkok berkembang pesat dan menjadi negara dengan pertumbuhan ekonomi tercepat. Hingga saat ini, kepentingan ekonomi menjadi kepentingan utama dari Tiongkok. Hal ini terlihat dari kebijakan yang dibuat pada masa pemerintahan Presiden Tiongkok saat ini, Xi Jinping, yaitu kebijakan *Belt And Road Initiative* (BRI). Dalam kebijakan BRI ini terdapat kepentingan ekonomi Tiongkok. Dalam membentuk kebijakan ini, Tiongkok tentunya telah mempertimbangkan kepentingan dan keuntungan yang akan didapat untuk negaranya, terutama kepentingan ekonomi yang menjadi kepentingan utamanya untuk menjamin keberlangsungan negaranya. Tiongkok berusaha menjalin hubungan negaranya dengan negara lain di Asia, Eropa, dan Afrika untuk mau bekerjasama dalam pembangunan infrastruktur pada jalur yang telah ditentukan untuk melakukan berbagai kerjasama-kerjasama untuk menjamin akses pasar dan sumber dayanya guna semakin meningkatkan kekuatan ekonomi negaranya.

Berdasarkan Analisa yang dibuat oleh World Bank, BRI adalah upaya ambisius Tiongkok untuk meningkatkan kerja sama regional dan konektivitas dalam skala trans-benua. Inisiatif ini bertujuan untuk memperkuat jaringan infrastruktur, perdagangan, dan investasi antara Tiongkok dan sekitar 65 negara lain yang secara kolektif memiliki lebih dari 30 persen PDB global, 62 persen populasi, dan 75 persen dari cadangan energi yang diketahui.

(<https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>. Diakses tanggal 24 November 2018).

Kebijakan *Belt and Road Initiative* dapat mengubah lingkungan ekonomi di mana ekonomi di wilayah tersebut beroperasi. Kerja sama regional pada infrastruktur transportasi dan reformasi kebijakan yang baru dan lebih baik dapat secara substansial mengurangi biaya perdagangan dan meningkatkan konektivitas, yang mengarah ke perdagangan dan investasi lintas batas yang lebih tinggi dan pertumbuhan yang lebih baik di kawasan ini. Misalnya, waktu pengiriman dari Tiongkok ke Eropa Tengah sekitar 30 hari, karena sebagian besar barang bepergian melalui laut. Waktu pengiriman dengan kereta api sekitar setengahnya, tetapi mengingat infrastruktur saat ini, jauh lebih mahal. Oleh karena itu, meningkatkan kapasitas dan jaringan infrastruktur kereta api dapat secara radikal mengubah waktu perjalanan rata-rata. Waktu dan pengurangan biaya akan memiliki konsekuensi signifikan untuk barang-barang tertentu yang berdampak pada pilihan moda dan arus total perdagangan internasional.

(<https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>. Diakses tanggal 24 November 2018).

Konsep kebijakan luar negeri *Belt and Road Initiative* (BRI) pertama diperkenalkan oleh presiden Tiongkok, Xi Jinping, pada kunjungannya ke Kazakhstan dan Indonesia pada tahun 2013.

(<https://www.fbicgroup.com/sites/default/files/The%20Silk%20Road%20Economic%20Belt%20and%2021st%20Century%20Maritime%20Silk%20Road%20MAY%202015.pdf>. Diakses tanggal 25 November 2018).

Kementerian Perdagangan Tiongkok awalnya memahami *Belt and Road Initiative* hanya sebagai solusi ekspor bagi sektor manufaktur baja ke wilayah barat Tiongkok, namun kemudian berhasil menjadi kebijakan luar negeri Tiongkok untuk menciptakan suatu koridor ekonomi dengan memadukan kekuatan geopolitik dan geoekonomi negara-negara *Middle Power* di Eropa, Asia, dan Afrika, dengan Tiongkok sebagai pusatnya. Untuk mendukung infrastruktur jalur tersebut, Tiongkok menyediakan dana sebesar USD 124 miliar ( $\pm$  Rp 1.649 triliun). ([http://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info\\_singkat/Info%20Singkat-IX-10-II-P3DI-Mei-2017-230.pdf](http://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Info%20Singkat-IX-10-II-P3DI-Mei-2017-230.pdf). Diakses tanggal 29 November 2018). Lima poin utama untuk membangun jalur ini adalah dengan :

1. Memperkuat komunikasi kebijakan yang mendukung kerja sama ekonomi;
2. Koneksi jalan & infrastruktur dengan koridor transportasi yang besar;
3. Fasilitas perdagangan yang menekankan pada pengurangan dan penghapusan halangan dagang & investasi (*Trade Barriers*);
4. Kerja sama keuangan yang berfokus pada penyelesaian mata uang untuk mengurangi biaya transaksi dan risiko finansial; serta
5. Hubungan *People-to-People* (Jinping. 2017).

BRI sendiri terdiri dari *Silk Road Economic Belt* (Sabuk Ekonomi Jalur Sutera) yang menghubungkan Tiongkok ke Asia Tengah dan Selatan dan seterusnya hingga ke Eropa yang terdiri dari jaringan rute kereta api, jalan raya, jaringan pipa minyak dan gas, dan proyek infrastruktur lainnya & *New Maritime Silk Road* (Jalur Sutera Maritim Baru), yang menghubungkan Tiongkok dengan negara-negara Asia Tenggara, negara-negara Teluk, Afrika Utara, dan ke Eropa

yang aktif dalam proyek dan rencana untuk meningkatkan pelabuhan, perbaikan saluran, dan pekerjaan lain yang saling berkaitan (LaRouche. 2014: 29). Melalui jalur ini rencananya akan dibangun sekitar 6 koridor ekonomi lainnya untuk menghubungkan negara-negara lain dengan Jalur Kereta dan Jalan, salah satunya adalah *The New Eurasia Land Bridge Economic Corridor* dan koridor-koridor ekonomi lainnya, antara lain: Tiongkok-Mongolia-Rusia; Tiongkok-Asia Tengah-Asia Barat; semenanjung Tiongkok-Indocina; Tiongkok-Pakistan; dan Bangladesh-Tiongkok-India-Myanmar.

Dalam pembangunan Jalur Maritim, Tiongkok berperan dengan berinvestasi. Investasi yang besar telah dilakukan untuk memfasilitasi pelabuhan di lokasi-lokasi yang telah direncanakan lainnya. Salah satu proyek pelabuhan berprofil tinggi di Asia Tenggara adalah Gwadar di Pakistan, yang dioperasikan oleh China Overseas Port Holdings dan dibangun oleh China Harbour Engineering Company (<http://www.hellenicshippingnews.com/chinas-maritimesilk-road-project-advances/>. Diakses tanggal 27 November 2018).

Potensi Tiongkok dan sejumlah negara pada jalur sutra modern memberikan peluang bagi peningkatan transaksi perdagangan ekspor impor negara-negara di sepanjang jalur sutra modern, termasuk Indonesia pada Jalur Sutra Maritim. Program BRI sendiri sejalan dengan program Pemerintah Indonesia dalam pembangunan Poros Maritim Dunia dan Konektivitas ASEAN.

Indonesia sendiri dikabarkan mendapat manfaat dari *Belt dan Road Initiative* Tiongkok yang ambisius karena meningkatkan konektivitas dengan negara-negara tetangganya di Asia Tenggara di tengah dorongan infrastruktur

negara di sektor maritim. Tiongkok dilaporkan tertarik untuk berinvestasi dalam pengembangan pelabuhan internasional dan kawasan industri di beberapa lokasi di Indonesia di bawah kebijakan *New Maritime Silk Road* yang termasuk dalam strategi *Belt and Road Initiative*. Sebagian besar proyek-proyek *Belt and Road Initiative* di Indonesia didanai melalui pinjaman jangka panjang dengan suku bunga rendah dari bank-bank Tiongkok, dengan beberapa proyek dilaporkan dilakukan oleh perusahaan-perusahaan Tiongkok. Meski belum mendominasi, investasi Tiongkok di Indonesia mengalami tren meningkat. Utang dari swasta Tiongkok bahkan meningkat pesat. Menurut data BKPM, investasi dari Tiongkok pada Kuartal I tahun 2018 (Januari-Maret) mencapai US\$ 676,2 juta naik 12,7% dari periode yang sama tahun sebelumnya di angka US\$ 599,5 juta. Pada tahun 2017, investasi dari Tiongkok mencapai US\$ 3,36 miliar naik dari tahun sebelumnya di level US\$ 2,66 miliar. (<https://www.bkpm.go.id/id/publikasi/detail/berita/bkpm-dan-bank-of-china-perkuat-kerja-sama-investasi>. Diakses tanggal 9 April 2019).

Presiden Jokowi sendiri telah menyambut BRI, atau versi sebelumnya disebut dengan *One Belt One Road* (OBOR). Sejak mengambil kursi kepresidenan pada tahun 2014, Presiden Jokowi telah melihat BRI sejalan dengan visinya sendiri untuk mengangkat posisi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD), yang mengacu pada negara maritim atau kekuatan strategis yang mengangkangi lautan Hindia dan Pasifik, maka gagasan Indonesia sebagai kekuatan Indo-Pasifik. Jokowi tidak menganggap Jalur Sutra Maritim Baru (*New Maritime Silk Road*) sebagai saingan atau menantang ambisi Indonesia sendiri untuk menjadi kekuatan maritim. Dalam pandangannya, keduanya tidak hanya gratis, mereka juga saling

menguatkan.(<http://tenggara.id/assets/source/Insights/BRI-Briefing-Paper-English.pdf>. Diakses tanggal 2 Desember 2018).

Era kepemimpinan Presiden Jokowi dinilai sebagai masa terbaik terkait kedekatan hubungan bilateral antara Indonesia dengan Tiongkok, dimana hubungan bilateral Indonesia-Tiongkok semakin menguat dan berbagai kerjasama pun mulai dilakukan oleh kedua negara. Dalam kunjungan kenegaraan Jokowi yang diterima langsung presiden Tiongkok Xi Jinping, kedua negara tersebut terlibat dalam pembicaraan yang masif mengenai penguatan kerjasama di bidang ekonomi khususnya sektor perdagangan, keuangan, infrastruktur, perindustrian, pariwisata, hingga hubungan antar masyarakat. Selain membahas kerjasama perdagangan hingga isu kawasan, kedua presiden pun menyetujui kerjasama bilateral demi mensinergikan gagasan Poros Maritim Dunia dan inisiatif Jalur Sutra Maritim Baru. Gagasan Poros Maritim Dunia sendiri disepakati guna merealisasikan konektivitas maritim di kawasan melalui pembangunan infrastruktur. (<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150329104005-92-42712/jokowi-kuatkan-kerjasama-ekonomi-indonesia-tiongkok>. Diakses tanggal 23 Februari 2019).

Objektifitas pembangunan infrastruktur Indonesia di bawah pemerintahan Joko Widodo adalah Pembangunan Maritim. Pengertian maritim disini tidak hanya sekedar membangun industri kelautan melainkan posisi geografis Indonesia yang sebagai negara kepulauan, maka pembangunan infrastruktur diharapkan menyesuaikan kontur dan karakter wilayah di seluruh Indonesia.

(<http://www.kemenperin.go.id/artikel/10025/Industri-Maritim-Butuh-Kebijakan-Kuat>. Diakses tanggal 3 Desember 2018).

Pada akhir Maret 2015, Presiden Jokowi melakukan kunjungan ke Tiongkok untuk menemui Xi Jinping. Agenda kunjungan ini sebagai tindak lanjut dari janji investasi yang sebelumnya disampaikan saat APEC. Sehingga ada rencana investasi Tiongkok di Indonesia yang bernilai sebesar US\$ 63,4 miliar. Kemudian, Xi Jinping dalam rangka menghadiri pegelaran Konferensi Asia Afrika (KAA) di Indonesia. Sekaligus untuk bertemu dengan Jokowi. Termasuk mengikuti ritual berjalan kaki di depan Gedung Merdeka, Bandung. Seiring dengan hubungan Indonesia dan Tiongkok semakin jelas ketika para Menteri yang langsung menindaklanjuti pertemuan antar pimpinan negara di kemudian hari. Ada Menko Perekonomian Sofyan Djalil, Menteri Keuangan Bambang Brodjonegoro, Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Rini Soemarno yang menandatangani berbagai kesepakatan. Beberapa proyek kerja sama Indonesia dan Tiongkok di antaranya Kerjasama Ekonomi antara Menko Perekonomian RI dan Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi Republik Rakyat Tiongkok (RRT), Kerjasama Pembangunan Industri dan Infrastruktur antara Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi RRT dengan Menteri BUMN dan MoU antara Menteri BUMN dengan Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi RRT Untuk Proyek Pembangunan Kereta Cepat Jakarta–Bandung. (<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2967104/era-jokowi-indonesia-china-makin-mesra>. Diakses tanggal 4 April 2019).



Di sela-sela Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) *Asia-Pacific Economic Cooperation* (APEC) 2018 di Port Moresby, Papua Nugini Saat membuka pertemuan bilateral dengan Presiden Joko Widodo (Jokowi), Xi Jinping mengatakan jika Jokowi sudah seperti teman lama baginya. Sebab, telah banyak kerja sama yang dilakukan oleh China dan Indonesia selama ini (<https://www.liputan6.com/bisnis/read/3694840/bertemu-xi-jinping-di-ktt-apec-ini-yang-disampaikan-jokowi>). Diakses tanggal 21 Juni 2019).

Selama berlangsungnya *Belt dan Road Summit* ketiga di Hong Kong pada 28 Juni 2017 lalu, Tiongkok menekankan keseriusan ambisinya untuk mendorong kerjasama ekonomi antar negara, termasuk Indonesia, yang terletak di Jalur Sutra modern ini (<https://jakartaglobe.id/business/heres-how-indonesia-can-benefit-from-Tiongkoks-belt-and-road-initiative/>). Diakses tanggal 7 Desember 2018). Pada 2013, investasi Tiongkok di Indonesia hanya berjumlah sebesar US\$ 297 juta dan menempatkannya pada peringkat 12 negara paling banyak berinvestasi di Indonesia. Namun Kemudian pada 2015, investasi Tiongkok berhasil naik ke peringkat sembilan dengan nilai US\$ 628 juta. Diperkirakan bahwa investasi Tiongkok ke Indonesia akan terus meningkat setiap tahunnya. Pada 2017, investasi negara itu mencapai US\$ 3,36 miliar, masuk dalam peringkat ketiga terbesar negara yang paling banyak berinvestasi di Indonesia setelah Singapura dan Jepang. Menteri Konselor Ekonomi dan Perdagangan Kedutaan Besar Tiongkok untuk Indonesia Wang Liping mengatakan bahwa investasi Tiongkok ke Indonesia akan terus berlanjut ke tahun-tahun berikutnya melihat bahwa peningkatan investasi Tiongkok ke Indonesia dari Tahun 2017 hingga 2018 mengalami peningkatan

sebesar 27%. (<https://economy.okezone.com/read/2018/04/24/320/1890995/Tiongkok-tingkatkan-investasi-ke-indonesia>. Diakses tanggal 25 Maret 2019).

Akses dana besar yang tersedia dari Tiongkok yang dapat digunakan untuk membiayai program infrastruktur Presiden Jokowi yang dinilai sangat mahal. Indonesia sangat membutuhkan investasi di bidang infrastruktur untuk membantu mempertahankan pertumbuhan ekonomi, menciptakan pekerjaan, meningkatkan pendapatan dan meningkatkan kesejahteraan umum orang Indonesia. Visi Presiden Jokowi tentang Indonesia sebagai negara maritim berarti pertama dan terutama menghubungkan pulau-pulau di negara kepulauan besar dengan layanan pelayaran reguler menggunakan jalan raya maritim. Konektivitas yang lebih baik di Indonesia sangat penting untuk memanfaatkan konektivitas yang lebih baik dengan seluruh dunia. Ini termasuk pembangunan dan pengembangan pelabuhan laut dan industri pembuatan kapal dalam skala besar di seluruh rantai kepulauan.

Demi mewujudkan visi sebagai Poros Maritim Dunia, Presiden Joko Widodo mengundang banyak negara untuk bekerjasama untuk proyek-proyek tersebut dan bersama-sama mengurus konflik laut seperti pelanggaran terhadap batas kedaulatan laut, *illegal fishing*, pembajakan, dan masalah polusi. Kemudian terkait pembangunan infrastruktur, diproyeksi bahwa Poros Maritim Dunia akan membutuhkan dana sebesar Rp. 70 triliun (atau setara US\$ 5,6 juta). Terkait hal ini, Indonesia kemudian sangat terbuka atas terciptanya kerjasama dan penyaluran dana dari berbagai negara, khususnya Tiongkok yang turut memiliki proyek maritim sebagaimana tertuang dalam *New Maritime Silk Road* (NMSR). Oleh karenanya, Indonesia kemudian setuju bergabung kedalam *The Asian Infrastructure Investment*

*Bank* (AIIB) dan mengajukan sebagai salah satu negara pendiri, agar dana yang diperlukan untuk mencapai Poros Maritim Dunia dapat dicapai dari bantuan Tiongkok, *share budget* antar negara pendonor/investor lain, atau seutuhnya dibiayai dari kucuran dana AIIB (<http://www.thejakartapost.com/news/2014/12/13/superimposition-china-s-silk-road-and-indonesia-s-maritime-fulcrum.html>. Diakses tanggal 5 April 2019).

Untuk memudahkan peneliti dalam menganalisa kerjasama antara Indonesia dan China terkait dampak kebijakan luar negeri Tiongkok terhadap hubungan kerjasama Indonesia-Tiongkok, maka peneliti menggunakan penelitian terdahulu sebagai bahan referensi.

Dalam skripsi “Jalur Sutera Maritim sebagai Pemenuhan Strategi Ekonomi Xi Jinping” oleh Cardita Caturwidiasta Prawira dari Universitas Katolik Parahyangan, dimana dalam penelitian ini melihat adanya kekurangan pasokan energi serta ketidakmerataan ekonomi menjadi isu utama dalam strategi ekonomi Tiongkok saat ini. Akses energi yang andal diperlukan untuk mendukung keberlangsungan industrialisasi serta pembangunan wilayah barat yang masih terbelakang dalam hal ekonomi. Jalur Sutera Maritim, yang diinisiatifkan oleh Xi Jinping pada tahun 2013, menjadi salah satu solusi untuk mengamankan pasokan energi yang andal dan mendorong pembangunan ekonomi daerah barat Tiongkok. Analisis ini dilakukan dengan menggunakan teori *developmental state* yang menjelaskan pengelolaan ekonomi dan politik negara berkembang seperti Tiongkok, dengan menempatkan negara sebagai aktor utama. Teori kedua, *energy security*, menjelaskan elemen-elemen yang dibutuhkan untuk mencapai

keamanan energi. Analisis strategi ekonomi Tiongkok dan inisiatif Jalur Sutera Maritim ini dibatasi sejak adanya industrialisasi tahun 1949 hingga akhir 2015.

Kemudian, dalam skripsi “Pengaruh Inisiatif Obor (*One Belt One Road*) Tiongkok Terhadap Perkembangan Infrastruktur Indonesia Tahun 2017” oleh Rhinanda Avifa Fahmi, dimana dalam penelitian ini membahas tentang proyek *One Belt One Road* (OBOR) yang diinisiasi oleh Tiongkok pada tahun 2013 di Indonesia serta pengaruhnya terhadap perkembangan infrastruktur Indonesia pada tahun 2017. Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk melihat sebesar apa pengaruh Inisiatif OBOR terhadap perkembangan infrastruktur Indonesia, khususnya melihat pesatnya pembangunan fasilitas publik seperti jalan tol, pelabuhan laut, lapangan udara, pembangkit listrik dan sebagainya yang sedang gencar dilakukan oleh pemerintah Indonesia. Teori Neo-liberalisme, konsep kerja sama internasional, serta kepentingan nasional digunakan dalam penelitian ini untuk mendukung analisis mengenai kerja sama OBOR antara Indonesia dan Tiongkok. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode eksplanatif sucsesionist dengan melihat pengaruh variabel “inisiatif OBOR Tiongkok” terhadap variabel “perkembangan infrastruktur Indonesia.” Adapun data yang diperoleh dalam penelitian ini bersumber dari wawancara, studi kepustakaan serta data-data online. Sebagai kekuatan ekonomi baru dunia, Tiongkok mencanangkan inisiatif OBOR. Indonesia sebagai negara berkembang menjadi salah satu negara anggota OBOR guna meningkatkan perekonomiannya. Dalam pelaksanaannya, kerja sama infrastruktur antara kedua negara terus meningkat yang berefek pada perkembangan

infrastruktur Indonesia secara signifikan, meskipun tidak dapat dimungkiri terdapat banyak kendala yang perlu dihadapi.

Selanjutnya sebagai tambahan, ada pula Jurnal “Kebijakan Belt and Road Initiative (BRI) Tiongkok pada Masa Pemerintahan Xi Jinping” oleh Syaiful Anam & Ristiyani, yang dalam tulisan ini berusaha menjawab pertanyaan tentang mengapa Tiongkok mengeluarkan kebijakan BRI dengan menggunakan perspektif neorealisme yang terdiri dari konsep kepentingan nasional, *balance of power*, dan *hegemonic stability*.

Kemudian Jurnal “*Connectivity Indonesia’s Maritime Global Axis Policy*” oleh Christine Sri Marnani, Freddy Johannes Rumambi, Haposan Simatupang dari Universitas Pertahanan yang mana dalam penelitian ini Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bentuk konektivitas konsep Poros Maritim Dunia (PMD) Indonesia dengan *One Belt One Road* (OBOR) serta melihat implementasi kerja sama dengan Tiongkok dan manfaatnya bagi Indonesia. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif eksplanatif. Dengan menggunakan teknik pengumpulan data observasi, wawancara dengan narasumber dan studi pustaka. Hasil penelitian menemukan bahwa Indonesia memiliki peluang yang besar untuk bersinergi dalam mewujudkan PMD dan Jalur Sutra Maritim Abad ke21 untuk tampil sebagai pemain global. Konsep OBOR termasuk di dalamnya pembangunan Jalur Sutra Maritim, bukan semata dilandasi kepentingan ekonomi tetapi bagian dari strategi politik China untuk keluar dari dominasi AS dan sekutunya. Selain itu untuk membangun pengaruh politik di negara-negara yang masuk dalam pembangunan Jalur Sutra Maritim.

Serta terakhir, Makalah "*The Chinese Belt and Road Initiative*": *Indonesia-China Cooperation and Future Opportunities for Indonesia's Port Cities Development*" oleh Roosmayri Lovina Hermaputi, Gong Jiajia, Hua Chen dari ITB yang mana dalam makalah ini bertujuan untuk menguraikan Inisiatif Satu Sabuk dan Satu Jalan (*One Belt One Road*) (OBOR), dengan menggunakan analisis SWOT mengenai kondisi hubungan dan investasi Tiongkok-Indonesia dan analisis deskriptif mengenai dampak pembangunan kota-kota pelabuhan di Indonesia. Inisiatif Satu Sabuk dan Satu Jalan muncul sebagai strategi baru pemerintah Tiongkok untuk bekerjasama dengan negara-negara tetangga. Inisiatif ini akan merevitalisasi Jalan Sutra dan membangun Jalur Sutra Maritim yang menghubungkan Asia Tenggara melalui Samudra Hindia dengan Timur Tengah dan Afrika Utara. Hal ini menunjukkan kesamaan dengan program Tol Maritim di Indonesia. Keterlibatan Indonesia di Jalur Sutra Maritim menawarkan banyak kesempatan kepada negara-negara asing untuk berinvestasi dan berpartisipasi dalam pembangunan ekonomi di Indonesia.

Ketertarikan peneliti untuk meneliti dan membahas isu tersebut didukung oleh beberapa mata kuliah hubungan internasional, diantaranya sebagai berikut :

1. Ekonomi Politik Internasional, mata kuliah ini membahas kait mengait antara politik dan ekonomi. Bagaimana kekuatan politik dapat memengaruhi interaksi ekonomi. Mata kuliah ini sangat sejalan dengan penelitian ini, dikarenakan peneliti dapat meninjau aspek-aspek politik di dalam kerjasama Indonesia – Tiongkok.

2. Dinamika Politik Internasional, mempelajari berbagai isu yang ada dalam arena politik internasional yang banyak mempengaruhi negara-negara. Dalam penelitian ini, kerjasama Indonesia dan Tiongkok masuk dalam ruang lingkup *Belt and Road Initiative* yang juga merupakan proyek besar Tiongkok dan dapat dikatakan sebagai isu global dalam dinamika politik internasional.
3. Studi Strategis, mempelajari bagaimana negara atau suatu pihak/aktor melihat dan menganalisa suatu probabilitas, sehingga mampu mendapatkan & memaksimalkan keuntungan yang akan ditempuh serta meminimalisir hal-hal yang tidak sesuai dengan tujuan utama. Penerapan berbagai kekuatan untuk mencapai tujuan-tujuan politik, atau secara lebih khusus sebagai *"the theory and practice of the use, and threat of us, of organized force for political purposes"*.
4. Politik Luar Negeri Indonesia, membahas bagaimana landasan, gagasan dan tujuan politik luar negeri yang dianut Indonesia dalam mencapai kepentingan nasionalnya, dengan ini peneliti dapat meninjau secara jelas kerjasama yang dilakukan Indonesia dengan Tiongkok sebagai upaya pemenuhan kepentingan nasional.
5. Bisnis Internasional, salah satu kajian dalam mata kuliah ini adalah meneliti suatu negara apakah layak untuk menjadi tempat berbisnis atau berinvestasi yang disebut sebagai analisis *country risk*. Peneliti dapat melihat aspek-aspek faktor yang melandasi investasi Tiongkok di Indonesia.

## **1.2 Rumusan Masalah**

### **1.2.1 Rumusan Masalah Mayor**

Berdasarkan uraian bab latar belakang ini, yang menjadi rumusan masalah adalah bagaimanakah dinamika hubungan antara Indonesia dan Tiongkok pasca diluncurkannya kebijakan BRI pada tahun 2013 hingga pada masa akhir kepresidenan Jokowi di tahun 2018.

### **1.2.2 Rumusan Masalah Minor**

1. Dengan diluncurkannya Kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) pada tahun 2013, upaya apa saja yang dilakukan oleh Tiongkok dalam mewujudkan kebijakan BRI di Indonesia?
2. Dengan diluncurkannya Kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) pada tahun 2013, Berbagai kendala atau hambatan pun dihadapi oleh Indonesia maupun Tiongkok. Apa saja kendala yang dihadapi oleh Tiongkok dan Indonesia dalam mewujudkan program kerjasama di pasca kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) diluncurkan?
3. Dengan kerjasama yang dilakukan oleh Tiongkok dan Indonesia, bagaimanakah prospek hubungan Tiongkok dan Indonesia ke depan terkait kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI)?

### **1.2.3 Pembatasan Masalah**

Berdasarkan uraian yang peneliti rumuskan dalam latar belakang, hubungan bilateral antara satu negara dengan yang lain setiap waktu selalu tumbuh dan berubah. Dalam penelitian ini lebih ditekankan bagaimana suatu kebijakan luar negeri yang dibuat oleh negara Tiongkok mampu



mempengaruhi hubungan kerjasama antara Tiongkok dengan Indonesia, sejak kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) Tiongkok diluncurkan pada tahun 2013 dengan menyelaraskan selama masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo di tahun 2014 sampai pada masa-masa akhir dari jabatannya sebagai Presiden di akhir tahun 2018 yang hanya dibatasi pada 3 program kerjasama yaitu Pembangunan Transportasi Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung, Pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), serta Kerjasama Maritim. Dengan menggunakan Teori Kepentingan Nasional (Realisme) sebagai pisau analisis untuk memudahkan penelitian yang dilakukan.

### **1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian**

#### **1.3.1 Maksud Penelitian**

Penelitian ini dimaksudkan untuk mengetahui bagaimana sejarah & perkembangan hubungan bilateral antara Tiongkok dengan Indonesia, Apa hal yang menyebabkan Indonesia mau untuk bekerjasama dengan Tiongkok dalam kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI), serta untuk mengetahui bentuk-bentuk kerjasama yang dilakukan dengan adanya kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) Tiongkok terhadap Indonesia.

#### **1.3.2 Tujuan Penelitian**

1. Dengan diluncurkannya Kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI), peneliti akan berusaha memberikan penjelasan bagaimana kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) Tiongkok dapat berperan dalam meningkatkan hubungan kerjasama antara Indonesia dan Tiongkok.

2. Sebuah program kerja sama seringkali dihadapkan pada berbagai kendala atau hambatan, maka peneliti akan memeparkan apa saja kendala yang dihadapi dan solusi yang diambil oleh Tiongkok juga Indonesia di bawah kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI).
3. Kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) mengeluarkan biaya yang tak sedikit dalam upaya pelaksanaannya, serta berbagai kemungkinan yang akan terjadi di masa mendatang. Maka, peneliti akan berusaha memberikan gambaran bagaimana prospek kerja sama yang dilakukan oleh Tiongkok dan Indonesia terkait kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) di masa mendatang.

#### **1.4 Kegunaan Penelitian**

Diharapkan penelitian ini dapat digunakan sebagai informasi yang dapat dijadikan referensi perkuliahan, memperkaya pengetahuan, serta digunakan untuk menempuh Seminar Usulan Penelitian pada Program Studi Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Komputer Indonesia.

##### **1.4.1 Kegunaan Teoritis**

Penelitian ini diharapkan dapat berguna untuk memperkaya pengetahuan mengenai kebijakan *Belt and Road Initiative* Tiongkok secara umum, Hubungan Luar Negeri Bilateral Indonesia dan Tiongkok, serta bagaimana prospek kerja sama yang dilakukan oleh Tiongkok dan Indonesia terkait kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) di masa mendatang.

### 1.4.2 Kegunaan Praktis

Bagi lembaga akademik, manfaat yang didapat dari penelitian ini adalah untuk memberikan informasi dan data di dalam program studi Hubungan Internasional yang berhubungan dengan permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini seperti informasi mengenai kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) Tiongkok, perkembangan hubungan kerjasama bilateral antara Indonesia dengan Tiongkok, serta bagaimana kebijakan *Belt and Road Initiative* Tiongkok tersebut mampu menguntungkan Indonesia.

Bagi masyarakat, manfaat yang didapat dari penelitian ini adalah memberikan pengetahuan kepada masyarakat mengenai perkembangan dari hubungan bilateral Indonesia dengan Tiongkok, Kebijakan *New Maritime Silk Road* yang mana merupakan bagian dari Kebijakan *Belt and Road Initiative* Tiongkok, serta dampak kebijakan *Belt and Road Initiative* Tiongkok terhadap hubungan kerjasama bilateral Indonesia dan Tiongkok.

Bagi peneliti, manfaat yang didapat dari penelitian ini adalah mengetahui tentang perkembangan hubungan bilateral antara Indonesia dengan Tiongkok, kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) Tiongkok terhadap Indonesia, serta bagaimana kebijakannya dinilai dapat menguntungkan Indonesia.