

## **IMPLEMENTASI KONSEP KEBIJAKAN ONE BELT ONE ROAD (OBOR) CHINA DALAM KERANGKA KERJASAMA PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DI INDONESIA**

**<sup>1</sup>Muhammad Fahrizal, <sup>2</sup>Artha Yudilla, <sup>3</sup>Rio Sundari**

<sup>1,2,3</sup>Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Islam Riau, Pekanbaru

Email: [muhammadfahrizal@student.uir.ac.id](mailto:muhammadfahrizal@student.uir.ac.id)

### **ABSTRACT**

*This article discusses the One Belt One Road OBOR Initiative launched by Xi Jinping in 2013, focusing on the role of the initiative in realizing Zhongguomeng. The OBOR initiative is a new infrastructure development project that uses the concept of the New Silk Road that covers geopolitical and geo-economic aspects to connect the Eurasian region with China as its center. The author begins the research by interpreting the background that prompted the Chinese government to implement the OBOR Initiative using historical approaches and qualitative studies, then analyzing the extent to which the OBOR policy can be useful for Xi Jinping to achieve the Zhongguomeng target. The Silk Road was later promoted to become China's new slogan in various international forums. In the view of the current Chinese leader, the concept of the New Silk Road is also known as the "One Belt One Road". China then added another concept, the 21st Century Maritime Silk Road which was seen as an effort to strengthen relations with countries in South and Southeast Asia including one with Indonesia which focused on maritime trade and acceleration. infrastructure development in order to increase economic growth. The results show that the OBOR Initiative has a role as a tool to realize Zhongguomeng through the development of infrastructure that supports the flow of industrial trade, provides a unifying platform for China, and global peace cooperation relations. Indonesia as a developing country is one of the OBOR member countries to improve its economy. In its implementation, infrastructure cooperation between the two countries continues to increase which has a significant impact on Indonesia's infrastructure development, although it cannot be denied that there are many obstacles that need to be faced.*

**Keywords:** *OBOR, Xi Jinping, New Silk Road, infrastructure.*

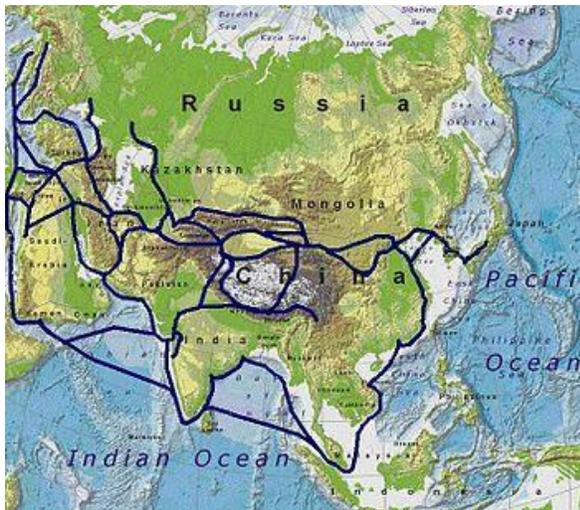
## A. Pendahuluan

Inisiasi One Belt One Road (OBOR) merupakan bentuk kerjasama yang dilakukan oleh Tiongkok dengan berbagai negara di dunia untuk membangun sebuah jalur perdagangan yang pada zaman dahulu merupakan jalur yang dilewati oleh pedagang dari Eropa ke Cina. OBOR merupakan salah satu bentuk dari fenomena globalisasi yang menciptakan efek *borderless* bagi setiap negara yang dilaluinya. Fokus utamanya adalah investasi infrastruktur, material konstruksi, kereta api, jalan raya, mobil, real estate, jaringan listrik, besi, dan baja. OBOR merupakan proyek konektivitas ambisius Tiongkok melalui pembangunan infrastruktur dan jalur transportasi darat dan laut yang menghubungkan negaranya dengan kawasan Asia, Eropa, dan Afrika. Tiongkok memulai pembangunan negaranya berdasarkan ideologi komunisme dan sosialisme setelah Mao Tse-Tung mengumumkan berdirinya Republik Rakyat Tiongkok pada tanggal 1 Oktober 1949. Kemudian, pada tahun 1978, setelah kematian Mao Tse-Tung, Deng Xiaoping bersama dengan Partai Komunis Tiongkok (PKT) dan kekuatan kapitalis dunia kemudian melakukan liberalisasi perdagangan guna meningkatkan perekonomian negara. Deng Xiaoping pernah mengungkapkan bahwa menjadi kaya adalah mulia. Ungkapan memang sekedar ungkapan, namun nilai yang tertanam di dalamnya telah mampu mendorong Tiongkok untuk

tidak pernah tanggung-tanggung dalam berinvestasi. Salah satu investasi terbesar Tiongkok selama dekade ini adalah inisiasi One Belt One Road (OBOR).

OBOR memiliki dua prinsip utama, yaitu One Belt dan One Road. *One Belt* mengacu pada *Silk Economic Road* atau rute perdagangan yang melalui jalur sutra berbasis daratan dari Tiongkok, Asia Tengah, Asia Timur, Asia Selatan, Timur Tengah hingga Eropa yang juga akan didukung dengan jalur rel, jalan raya, dan jaringan pipa baru. Sedangkan, One Road mengacu pada 21st Century Maritime Silk Road atau sebuah jalur sutra berbasis laut yang menghubungkan Tiongkok dengan Asia Tenggara, Asia Selatan, Afrika, Timur Tengah dan Eropa. Istilah jalur sutra sendiri pertama kali diperkenalkan oleh ahli Geografi dan penjelajah asal Jerman, Ferdinand von Richthofen, pada tahun 1877 Masehi, yang menyebut rute tersebut sebagai 'Seidenstrasse' (jalan sutra) atau 'Seidenstrassen' (rute sutra). Jalur sutra adalah jaringan rute perdagangan kuno yang didirikan secara resmi selama Dinasti Han yang menghubungkan kawasan dunia kuno dari Asia ke Eropa dalam perdagangan antara tahun 130 SM - 1453 M. Kemudian, pada masa Dinasti Han (206 SM-220 M) peran sutra menjadi sangat penting. Sutra digunakan oleh kerajaan pada masa itu sebagai persembahan guna memperlerat hubungan diplomasi dengan kerajaan-kerajaan lain. Pedagang asing yang datang

ke daratan Tiongkok untuk menjual barang pecah belah Romawi, tekstil katun India, rempah-rempah dan wewangian, batu permata, tekstil wol sangat meminati kain sutra asal Tiongkok. Tiongkok mulai memproduksi sutra guna memenuhi permintaan di rute khusus yang kemudian menjadi jalur perdagangan, komunikasi dan transportasi di Eurasia. Pada masa selanjutnya, jalur ini disebut dengan Jalur Sutra.



Gambar Rute Jalur Sutra

Istilah 'jalur sutra' pertama kali digunakan oleh seorang geographer Jerman, Ferdinand von Richthofen pada abad ke-19. Karena pada pada masa itu komoditas utama perdagangan dari Tiongkok yaitu sutra. Jalur Sutra benua terbagi menjadi dua jalur yaitu jalur utara dan selatan yang meluas dari pusat perdagangan Cina Utara dan Cina Selatan, adapun rute utara melewati Bulgar-Kipchak ke Eropa Timur dan Semenanjung Crimea, dan dari sana menuju ke Laut

Hitam, Laut Marmara, dan Balkan ke Venezia. Sementara rute selatan melewati Turkestan-Khorasan menuju Mesopotamia dan Anatolia, dan kemudian ke Antiokia di Selatan Anatolia menuju ke Laut Tengah atau melalui Levant ke Mesir dan Afrika Utara.

Inisiatif OBOR dibangun atas dasar historis, empiris dan praktis. Berdasarkan sejarah, jalur sutra adalah jalur perdagangan yang telah ada sejak ribuan tahun lalu dan Tiongkok berinisiatif untuk kembali menghidupkan jalur tersebut. Secara empiris, nilai "perdamaian dan kerja sama, keterbukaan dan inklusif, saling belajar dan saling menguntungkan" telah tertanam dalam diri masyarakat sepanjang jalur sutra dari generasi ke generasi dan mendorong kemakmuran serta pembangunan negara-negara di sepanjang jalur ini. Secara praktis, kondisi internasional dan domestik negara di sepanjang jalur saat ini semakin rumit dan pertumbuhan ekonomi dunia sedang lemah. Oleh karena itu, Tiongkok berinisiatif membangun kembali jalur sutra dengan tujuan agar negara-negara sepanjang jalur dapat bekerja sama dengan saling menguntungkan untuk menghadapi tantangan ekonomi, sosial dan politik internasional. Inisiasi OBOR adalah upaya yang dilakukan Tiongkok untuk mendapatkan keuntungan. Melalui pembangunan OBOR, transaksi miliaran dolar terjadi. Negara-negara di seluruh dunia, terutama 64 negara yang memiliki akses langsung terhadap wilayah yang

dilalui OBOR dengan antusias merespons inisiasi tersebut.

Konektivitas global merupakan salah satu tujuan utama dari inisiasi OBOR telah menciptakan potensi dan tantangan tersendiri bagi Indonesia, karena bersinggungan dengan kepentingan nasional. Indonesia sudah meneken 23 nota kesepahaman antara pebisnis Indonesia dan Tiongkok dalam KTT One Belt, One Road Forum kedua di Beijing, Tiongkok. Inisiasi OBOR dikelola oleh sebuah kelompok kecil yang terdiri dari the National Development and Reform Commission (NDRC), Kementerian Luar Negeri dan Kementerian Perdagangan Tiongkok yang dipimpin oleh Wakil Perdana Menteri Zhang Gaoli. Namun, di sisi lain, OBOR juga menjadi tantangan bagi Indonesia antara lain di bidang ekonomi yakni persaingan produk lokal dengan produk asal Tiongkok dan tenaga kerja domestik dengan tenaga kerja asal Tiongkok, di bidang pertahanan maritim yaitu di Selat Malaka, Kepulauan Natuna, Laut Tiongkok Selatan, ancaman *transnasional crime* bagi keamanan maritim.

Indonesia melihat pentingnya OBOR sebagai sarana peningkatan ekonomi negara melalui pembangunan infrastruktur dengan menggunakan investasi dari Tiongkok. Selain itu, OBOR juga dapat mendukung tujuan Indonesia untuk menjadi poros maritime dunia. Dalam hal ini, kedua negara menggunakan OBOR sebagai sarana untuk meningkatkan

perekonomian dan pembangunan infrastruktur. Namun, dalam pelaksanaan pembangunan proyek-proyek OBOR di Indonesia, kedua negara tampaknya dipersulit dengan kondisi infrastruktur dasar yang kurang memadai, birokrasi dan peraturan yang berbelit-belit, tidak adanya kepastian hukum serta minimnya sumber daya manusia yang bersertifikat. Hal ini merupakan tantangan bagi Indonesia untuk terus memperbaiki kekurangan-kekurangan tersebut guna menarik minat investor Tiongkok di Indonesia.

Berdasarkan penjabaran di atas, maka penulis tertarik untuk melihat bagaimana pengaruh yang ditimbulkan OBOR Tiongkok terhadap pembangunan infrastruktur di Indonesia. Apakah OBOR Tiongkok memberikan pengaruh yang signifikan terhadap perkembangan infrastruktur Indonesia atau mungkin tidak. Khususnya jika melihat minimnya nilai investasi OBOR Tiongkok di Indonesia dibandingkan Negara lain di Asia Tenggara. Terdapat beberapa alasan utama yang menjadikan kucuran dana dari Tiongkok sedikit tersendat, salah satunya adalah regulasi dan birokrasi di Indonesia yang cukup membingungkan dan menyulitkan. Penegakan hukum di Indonesia masih cukup lemah. Sehingga, investor memiliki kekhawatiran besar terhadap sengketa hukum dan berbagai masalah lain yang mungkin terjadi dalam proses pelaksanaan proyek. Selain itu, sistem birokrasi yang berbelit-belit juga

menyulitkan pengusaha asing, khususnya Tiongkok yang ingin berinvestasi di Indonesia.

penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang Implementasi Konsep Kebijakan One Belt One Road (OBOR) China dalam Kerangka Kerjasama Pembangunan Infrastruktur di Indonesia. Adapun pertanyaan penelitian ini sebagai berikut: Menganalisis potensi dan tantangan OBOR bagi Indonesia, peneliti menggunakan metode kualitatif dengan konsep kepentingan nasional dan keamanan maritime? Bagaimana pengaruh yang ditimbulkan OBOR Tiongkok terhadap pembangunan infrastruktur di Indonesia?

## **B. Metode**

Penelitian ini dilakukan dengan mengumpulkan dan menggunakan pendekatan kualitatif terhadap data sekunder yang hasil publikasi dari buku-buku, artikel, jurnal, artikel berita, juga mendokumentasikan dan press release yang dikumpulkan dari situs resmi organisasi atau pemerintah yang terkait dengan topik penelitian. Lokasi Penelitian ini dilaksanakan di kota Pekanbaru dengan teknik pengumpulan data yang digunakan adalah studi kepustakaan (library research), Pemilihan metode kualitatif dalam penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan dan mengeksplorasi fenomena yang diteliti, dalam hal ini potensi dan tantangan OBOR bagi kepentingan nasional Indonesia di bidang maritim. Dalam penelitian ini,

sumber pengumpulan data yang digunakan adalah studi literatur yang diperoleh dari buku, jurnal, website resmi dan dokumen-dokumen terkait dengan Inisiasi OBOR. Data yang diperoleh kemudian dianalisis menggunakan konsep kepentingan nasional dan keamanan maritime.

Menurut Nazir dalam bukunya yang berjudul “Metode Penelitian”, studi kepustakaan adalah penelitian yang dilakukan dengan mengumpulkan informasi sebanyak-banyaknya tentang topik yang dibahas dalam penelitian melalui sumber-sumber kepustakaan seperti buku, skripsi, disertasi, jurnal, artikel dan sumber lain yang berkaitan.<sup>38</sup> Sedangkan, menurut Sugiono, studi kepustakaan adalah penelitian tentang nilai, budaya dan norma yang berkembang dalam lingkungan sosial yang diteliti dengan menggunakan kajian teoretis, literatur ilmiah dan referensi lain yang berkaitan.

Metode penulisan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode induktif yaitu metode penulisan yang dimulai dengan data-data atau fakta yang bersifat khusus, kemudian diambil suatu kesimpulan umum. Secara singkat, penelitian induktif menggunakan fakta dan kasus sebagai tumpuan. Adapun teori yang digunakan dalam penelitian hanya sebagai penunjang saja. Sehingga, teori yang kurang sesuai sering kali dapat disanggah ataupun dimodifikasi sebab teori sosial tidak bersifat mutlak.

### **C. Hasil Penelitian dan Pembahasan**

Implementasi merupakan suatu tindakan atau pelaksanaan dari sebuah rencana yang sudah disusun secara matang dan terperinci. Implementasi biasanya dilakukan setelah perencanaan sudah dianggap sempurna. Menurut Nurdin Usman, implementasi adalah bermuara pada aktivitas, aksi, tindakan atau adanya mekanisme suatu sistem, implementasi bukan sekedar aktivitas, tapi suatu kegiatan yang terencana dan untuk mencapai tujuan kegiatan. Menghubungkan antara tujuan kebijakan dan realisasinya dengan hasil kegiatan pemerintah. Ini sesuai dengan pandangan Van Meter dan van Horn bahwa tugas implementasi adalah membangun jaringan yang memungkinkan tujuan kebijakan publik direalisasikan melalui aktivitas instansi pemerintah yang melibatkan berbagai pihak yang berkepentingan.

Pada tahun 1966, Mao Tse-Tung yang saat itu menjabat sebagai ketua Partai Komunis Tiongkok (PKT) meluncurkan Revolusi Kebudayaan yang berlangsung hingga tahun 1976. Kebijakan Mao tersebut menimbulkan pertikaian dalam masyarakat dan pada akhirnya menyebabkan kesengsaraan bagi masyarakat Tiongkok. Namun, setelah kematian Mao, Deng Xiaoping muncul dengan reformasi ekonomi sekitar tahun 1978. Jika Mao Tse-Tung menggunakan ideologi Komunisme dalam setiap

kebijakan politik dan ekonominya, berbeda dengan Deng Xiaoping yang memiliki pandangan berbeda. Melihat kegagalan Mao, Deng memilih menerapkan Kapitalisme dalam sistem perekonomian Tiongkok dan Komunisme dalam sistem politiknya. Salah satu bentuk kebijakan “kapital” Deng Xiaoping adalah dengan membuka Tiongkok terhadap dunia. Tiongkok mulai menjalin kerja sama dengan Amerika Serikat, Jepang dan negara-negara yang selama ini dimusuhi Mao Tse-Tung. Reformasi ekonomi Deng Xiaoping mulai membuahkan hasil. Pada tahun 1980-an, perekonomian Tiongkok mulai bangkit atas dukungan dari peningkatan jumlah wira usaha yang tidak hanya terdiri dari para pemilik pabrik, tetapi juga para pejabat pemerintah. PDB Tiongkok yang pada tahun 1965 sebesar 6,4% meningkat menjadi 10,1% pada tahun 1980.

Kerjasama internasional dapat mencakup berbagai bidang, seperti kerjasama politik, sosial, budaya, ekonomi dan sebagainya. Kerjasama ekonomi tentunya merupakan kerjasama dengan keuntungan paling nyata. Inisiasi OBOR merupakan bentuk kerjasama yang dilakukan oleh Tiongkok dengan berbagai negara di dunia untuk membangun sebuah jalur perdagangan yang pada zaman dahulu merupakan jalur yang dilewati oleh pedagang dari Eropa ke Tiongkok. Indonesia melihat pentingnya OBOR sebagai sarana peningkatan ekonomi negara melalui pembangunan

infrastruktur dengan menggunakan investasi dari Tiongkok. Selain itu, OBOR juga dapat mendukung tujuan Indonesia untuk menjadi poros maritime dunia. Dalam hal ini, kedua negara menggunakan OBOR sebagai sarana untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan infrastruktur. Kerjasama internasional adalah upaya yang perlu dilakukan untuk memperoleh Power, terutama menurut aliran Neo Liberalisme. Kerjasama internasional adalah hubungan timbal-balik yang terjadi antara negara-negara guna meningkatkan hubungan baik dan mendapat keuntungan. Menurut Immanuel Kant, kerja sama merupakan pilihan paling rasional yang dapat diambil oleh sebuah negara. Pada sistem yang anarki, negara akan memilih pilihan yang paling rasional guna mencapai kepentingan nasionalnya. Negara memilih bekerjasama sebab hal tersebut dapat memenuhi kepentingannya. Dibandingkan dengan konflik yang diungkapkan oleh Realis, kerja sama tampaknya lebih rasional. Selain itu, konsep "Prisoner's Dilemma" juga digunakan dalam Neo Liberalisme di mana kerjasama menjadi penentunya.

One Belt One Road atau juga dikenal dengan Jalur Sutra Baru (New Silk Road Economic Belt) yang terdiri dari Jalur Sutra Ekonomi dan Jalur Sutra Maritim abad ke-21 (21st Maritime Silk Road). Jalur Sutra Ekonomi merujuk kepada Jalur Sutra kuno yang berfungsi sebagai jalur aktivitas perdagangan dan

pertukaran budaya sepanjang 10.000km mulai dari Tiongkok hingga ke Roma. Catatan sejarah Jalur Sutra kuno ini dapat dilacak kembali hingga ke masa Dinasti Han (206 sebelum Masehi hingga tahun 220 Masehi) ketika Duta Besar Zhang Qian dikirim untuk membina hubungan persahabatan ke negara-negara di wilayah Barat Jauh Tiongkok. Sedangkan jejak sejarah Jalur Sutra Maritim dapat dilacak hingga ke masa Dinasti Song (960-1279), di mana kekaisaran Tiongkok memulai pelayaran ke kawasan Asia Tenggara yang pada saat itu dikenal dengan Nanyang. Pada masa ini, Dinasti Song mulai membangun hubungan luar negeri dengan kerajaan-kerajaan di kawasan Nanyang.

Jalur Sutra Ekonomi bertujuan untuk meningkatkan kerjasama ekonomi Tiongkok dengan negara-negara di kawasan Asia Tengah. Upaya meningkatkan kerja sama ekonomi ini menjadi penting seiring dengan meningkatnya pengaruh politik global Tiongkok yang dipersepsikan sebagai potensi ancaman bagi negara-negara di Asia Tengah. Indikasi dari persepsi ini dapat kita lihat dari manuver-manuver politik yang dilakukan oleh negara-negara di kawasan ini dalam menjaga hubungannya dengan Rusia dan Tiongkok. Sementara itu Jalur Sutra Maritim bertujuan untuk memperbaiki hubungan Tiongkok dengan negara-negara di Asia Selatan dan Asia Tenggara dengan menekankan pada kerjasama di bidang keamanan jalur perdagangan maritim.

Inisiatif Jalur Sutra Maritim abad ke-21 bertujuan untuk menetralsir persepsi negative negara-negara Asia Tenggara dan Asia Selatan terhadap Tiongkok dengan menekankan pada kerjasama ekonomi yang meliputi kerja sama keuangan, proyek pembangunan infrastruktur (seperti pembangunan jalan dan rel kereta api), dan upaya meningkatkan kerja sama di bidang keamanan. Ide tentang Jalur Sutra Maritim Abad ke-21 juga memberi penekanan pada pentingnya aspek maritim dari peningkatan kerjasama Tiongkok dengan negara-negara di Asia Tenggara dan Asia Selatan melalui penguatan ekonomi maritim dan kerjasama teknis dan ilmiah di bidang lingkungan hidup.

OBOR pertama kali di inisiasikan oleh presiden Tiongkok, Xi Jinping pada bulan September 2013 dengan tujuan untuk meningkatkan perekonomian dunia serta menciptakan sebuah jalur perdagangan baru yang memiliki peluang bisnis yang lebih besar bagi Tiongkok. OBOR terdiri atas dua jalur perdagangan yaitu jalur perdagangan darat yang disebut New Silk Road Economic Belt dan jalur perdagangan laut yang disebut 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road. Konsep New Silk Road Economic Belt dicetuskan oleh Presiden Xi Jinping pada saat kunjungan pertamanya ke Kazakhstan tahun 2013. Jalur perdagangan darat ini dimulai dari wilayah Xi'An di Tiongkok, daratan Asia Tengah, Rusia, hingga mencapai Jerman. Jalur lainnya akan menghubungkan

Tiongkok bagian Selatan ke Singapura melintasi daratan ASEAN dan jalur lainnya lagi dimulai dari Asia Tengah hingga Asia Barat. Jadi, jalur darat ini akan menghubungkan Tiongkok dengan Asia Tengah, Asia Barat, Timur Tengah, dan Eropa. Sementara itu, konsep 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road atau Jalur Sutra Maritim abad ke-21 diumumkan Presiden Xi Jinping pada saat melakukan kunjungan ke Indonesia pada Oktober 2013. Jalur laut ini dibangun sebagai upaya untuk mempererat hubungan Tiongkok dengan Asia Selatan dan Asia Tenggara yang berfokus pada perdagangan maritime. 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road akan menghubungkan kawasan pesisir tenggara Tiongkok - Fuzhou dan Quanzhou di provinsi Fujian, Guangzhou dan Zhanjiang di Guangdong, Beihai di Guangxi dan Haikou di Hainan sampai ke Eropa melalui Laut Tiongkok Selatan dan Samudra Hindia dalam satu jalur, dan Pasifik Selatan di jalur yaninisiatif



Gambar Peta Jalur OBOR

Dalam konteks inisiatif OBOR, pemerintahan Tiongkok menunjukkan bahwa upaya untuk mencapai

kepentingan Tiongkok adalah dengan meningkatkan stabilitas regional melalui kerjasama yang lebih erat dengan negara-negara tetangganya. Langkah pertama untuk menciptakan stabilitas di kawasan yang memiliki makna penting bagi Tiongkok adalah melalui berbagai dialog dan pertemuan tingkat tinggi. Hal inilah yang menjadi alasan pemerintahan Tiongkok untuk meningkatkan hubungan bilateral negaranya dengan negara-negara lain menjadi kemitraan strategis (*strategic partnership*). Salah satu elemen penting yang ditawarkan oleh pemerintahan Tiongkok melalui inisiatif OBOR sebagai mekanisme kerjasama multilateral adalah kerjasama di bidang keuangan sebagai sarana untuk menekan biaya transaksi (*transaction cost*). Untuk mencapai tujuan ini, salah satu usulan yang disampaikan di Beijing adalah melembagakan kerja sama ini dengan membentuk Yayasan Jalur Sutra (*The Silk Road Fund*) dan Bank Penanaman Modal Infrastruktur Asia (*Asian Infrastructure Investment Bank*).

Menurut Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), terdapat empat sektor yang menjadi tujuan utama investasi Tiongkok, antara lain *smelter*, *electronic appliances*, infrastruktur, dan industri minuman. Penanaman modal dalam sektor infrastruktur di Indonesia merupakan salah satu upaya Tiongkok guna merealisasikan inisiatif OBOR. Investasi yang masuk ke Indonesia memang tidak hanya didominasi oleh Tiongkok, namun modal yang masuk dari Tiongkok sedikit-banyak berpengaruh

terhadap perkembangan dan kemajuan pembangunan infrastruktur. Selanjutnya, kemajuan infrastruktur akan meningkatkan perekonomian Indonesia. Hingga saat ini, Indonesia dan Tiongkok masih aktif bekerja sama dalam berbagai bidang, seperti ekonomi, infrastruktur, sains dan teknologi. Kerja sama ekonomi dan Infrastruktur antara Indonesia dan Tiongkok terus meningkat setiap tahun khususnya setelah proyek OBOR dijalankan. Hal ini terlihat dari naiknya peringkat Tiongkok yang berakumulasi dengan Hong Kong sebagai negara sumber investasi terbesar kedua di Indonesia pada tahun 2017 setelah mengalahkan Jepang, dengan Singapura di posisi pertama. Penanaman modal dalam sektor infrastruktur di Indonesia merupakan salah satu upaya Tiongkok guna merealisasikan inisiatif OBOR. Investasi yang masuk ke Indonesia memang tidak hanya didominasi oleh Tiongkok, namun modal yang masuk dari Tiongkok berpengaruh terhadap perkembangan dan kemajuan pembangunan infrastruktur. Selanjutnya, kemajuan infrastruktur akan meningkatkan perekonomian Indonesia.

Dengan luasnya cakupan negara yang akan terlibat dalam inisiatif OBOR ini, berbagai tantangan tidak dapat dihindari dalam pelaksanaannya. Berbagai tantangan pelaksanaan inisiatif OBOR ini dapat kita kelompokkan ke dalam tiga kategori, yaitu *tensi keamanan di kawasan*, *persaingan negara-negara besar*, dan *kelemahan internal Tiongkok sendiri*. Terkait dengan *tensi keamanan kawasan*, Tiongkok telah

berupaya untuk meyakinkan negara-negara di kawasan bahwa kebangkitan kekuatan globalnya adalah kebangkitan yang damai (peaceful rise). Inisiatif OBOR sendiri tidak terlepas dari kampanye kebangkitan damai Tiongkok. Hal ini dapat kita lihat dari komentar berbagai pejabat Tiongkok yang menyatakan bahwa inisiatif OBOR merupakan visi ekonomi yang ambisius untuk menciptakan keterbukaan dan kerjasama dalam mekanisme multilateral, sebagai proyek yang sistematis yang berlandaskan semangat Jalur Sutra dalam rangka membangun satu komunitas yang memiliki kesamaan kepentingan, nasib dan tanggung jawab. Dengan semangat yang sama, Presiden Xi Jinping dalam pidatonya pada saat Conferensi on Interaction and Confidence Building Measures in Asia (CICA) menyebutkan "New Asian Security Concept" dan slogan "Asian Community of Common Destiny" di bulan Mei 2014. Akan tetapi, upaya pemerintah Tiongkok tersebut belum berhasil meyakinkan negara-negara di kawasan. Hal ini disebabkan oleh negara-negara di kawasan yang tidak sepenuhnya percaya terhadap niat damai Tiongkok dan ketegangan bilateral dengan negara-negara tertentu. Walaupun di satu sisi Tiongkok mengkampanyekan slogan komunitas Asia memiliki kesamaan nasib, namun di aspek lain Tiongkok menunjukkan tindakan agresif yang mendapat banyak tantangan dari negara-negara kawasan.

Permasalahan berikutnya dalam pelaksanaan inisiatif OBOR adalah persaingan antara negara-negara besar. Inisiatif OBOR tidak terlepas dari konteks lingkungan strategis global yang dihadapi Tiongkok seperti Amerika Serikat yang ingin mengembalikan fokus kebijakan luar negerinya ke Asia, keinginan Rusia untuk kembali menjadi aktor dominan di kawasan Asia Selatan, dan India yang merupakan pesaing terdekat Tiongkok di kawasan. Oleh karena itu, negara-negara besar yang juga memiliki kepentingan geopolitik dan geoekonomi masing-masing akan memandang inisiatif OBOR sebagai ancaman bagi kepentingan mereka dan akan menggunakan kekuatannya untuk membendung inisiatif Tiongkok tersebut. Inisiatif OBOR tidak lepas dari konteks persaingan Tiongkok dengan Amerika Serikat, OBOR merupakan strategi Tiongkok yang tepat guna menggeser posisi sentral Amerika Serikat dalam persaingan politik regional, bahkan global. Pidato Presiden Xi Jinping mengenai "New Asian Security Concept" dan slogan "Asian Community of Common Destiny" pada dasarnya menekankan bahwa negara-negara Asia cukup kuat dan bijak untuk mengurus keamanan Asia. Secara implisit, pernyataan ini menyatakan bahwa negara-negara Asia tidak membutuhkan kehadiran kekuatan ekstraregional, yakni Amerika Serikat, untuk ikut mengurus keamanan di Asia.

Dalam konteks persaingan antara Amerika Serikat dengan Tiongkok tersebut, Amerika Serikat berusaha

membendung inisiatif OBOR dengan mengintensifkan negosiasi multilateral melalui gagasan 'Kemitraan Lintas Pasifik (Trans-Pacific Partnership, TPP). Kehadiran kerjasama TPP ini telah menimbulkan berbagai kecurigaan di Tiongkok bahwa Amerika Serikat akan kembali menggunakan kebijakan yang akan membendung (containment policy) dan mencoba untuk menggagalkan kebangkitan kekuatan Tiongkok. Persaingan gagasan kerja sama multilateral antara OBOR dan TPP tidak dapat dinafikan karena TPP merupakan blok perdagangan terbesar yang ada di kawasan Asia Pasifik, dan lebih daripada itu, Amerika Tidak mengikutsertakan Tiongkok dalam TPP. Gagasan TPP Amerika Serikat ini tampaknya tidak dapat dilepaskan dari pernyataan Menteri Luar Negeri Hillary Clinton yang menyebutkan bahwa Amerika Serikat akan mempertahankan kepentingannya di Asia Tengah melalui gagasan Jalur Sutra Baru (New Silk Road Initiative). Melalui gagasan ini, Amerika Serikat akan mempromosikan kerja sama regional di sector ekonomi, energi dan transportasi di kawasan Asia

Tengah dan Asia Selatan.

### **1. Orientasi Politik Luar Negeri Era Pemerintahan Presiden Jokowi**

Realitas politik di Indonesia menunjukkan bahwa peran presiden dalam merumuskan, mengarahkan, dan menjalankan orientasi politik luar negeri tetaplah penting. Presiden baru yang

terpilih melalui pemilihan presiden (pilpres) dapat mempengaruhi orientasi politik luar negeri Indonesia. Presiden baru memiliki platform politik, terutama politik luar negeri, yang berbeda dalam menentukan sikap negara terhadap negara lain, baik di tingkat bilateral, regional, maupun multilateral. Presiden memang bukan lagi satu-satunya aktor dalam politik luar negeri Indonesia. Demokratisasi pasca 1998 telah mendorong diversifikasi aktor-aktor domestik yang mempengaruhi perumusan kebijakan luar negeri Indonesia, seperti kelompok LSM, akademisi, pusat-pusat studi (think tanks), media, dan korporasi. Demokrasi juga memberi peran diplomasi bagi lembaga legislatif dan yudikatif. Namun demikian, presiden sebagai bagian terpenting dari eksekutif tetap merupakan aktor utama dalam perumusan dan pelaksanaan politik luar negeri, termasuk di Indonesia. Meski aktor-aktor lain juga memiliki peran yang meningkat dalam diplomasi, namun peran dan pengaruh itu tidak sedominan presiden melalui kementerian luar negeri.

Pemerintahan Presiden Jokowi akan menempatkan diplomasi ekonomi sebagai intisari dari diplomasi Indonesia. Diplomasi ekonomi sebagai dasar bagi upaya sistematis pemerintahan Jokowi untuk menegaskan manfaat diplomasi bagi masyarakat Indonesia. Jika SBY menerjemahkan praktik Polugri dalam million friends and zero enemy, bahwa Polugri Jokowi didasarkan pada poros maritim dunia. Tujuan utama diplomasi

maritim adalah Jalesveva Jayamahe, yaitu untuk mengembalikan Indonesia sebagai negara maritim. Samudera, laut, selat dan teluk adalah masa depan peradaban kita. Reorientasi tersebut perlu dilakukan mengingat Jokowi-JK memiliki desain visi dan misi Polugri yang berciri khusus, yaitu menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Gagasan poros maritim mencoba mengangkat kembali identitas bangsa sebagai suatu kekuatan maritim di antara Samudera India dan Samudera Pasifik. Melalui gagasan ini, bangsa Indonesia akan secara optimal memanfaatkan potensi geografis, geostrategis, dan geoekonomi yang merupakan faktor penting bagi dinamika hubungan internasional di kedua samudera. Reorientasi tersebut tentu saja dilakukan tanpa perlu mengubah doktrin Polugri bebas dan aktif, sebagaimana telah ditegaskan Presiden Jokowi pada pidato pelantikannya.

Yang menarik adalah kehadiran Presiden “Jokowi” pada KTT ASEAN di Nayphidaw, Myanmar yang dilaksanakan pada 12-13 November 2014. tidak memperoleh pemberitaan sehearing-bingar pada KTT APEC di Beijing (Tiongkok). Sebagai “pemain” baru, Presiden Jokowi memang sangat ditunggu komitmennya terhadap ASEAN. Pada KTT ke-25 itu, Presiden Jokowi menyampaikan gagasan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Indonesia menyadari sebuah transformasi besar sedang terjadi di abad ke-21 ini. Pusat gravitasi geo-ekonomi dan geo-politik dunia sedang bergeser dari

Barat ke Asia. Pergeseran itu menempatkan laut sebagai prioritas bagi masa depan kawasan. Jalur laut yang menghubungkan dua samudera strategis Samudera Hindia dan Samudera Pasifik merupakan jalur strategis bagi lalu lintas perdagangan dunia. Orientasi poros maritim dunia akan menggeser arena politik luar negeri tidak sekedar ditingkat global dan regional, namun juga di tingkat domestik. Melalui poros maritime dunia, Jokowi akan lebih menegaskan manfaat diplomasi global dan regional dapat dirasakan masyarakat Indonesia, khususnya dalam peningkatan pembangunan dan pemanfaatan sumber daya maritim di Indonesia.

Dari berbagai persoalan bilateral yang ada, Indonesia dihadapkan pada satu persoalan yang sama dengan ketiga negara itu, yaitu perbatasan laut yang masih konfliktual. Persoalan mengenai batas maritim atau laut dengan negara-negara tetangga ini harus segera diselesaikan oleh pemerintahan Jokowi. Visi dan misi Jokowi menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia harus diwujudkan dan ditegakkan dalam konteks hukum internasional melalui batas-batas negara yang jelas. Selain menegaskan kedaulatan wilayah, kejelasan batas negara Indonesia dengan negara tetangga juga memperkuat otoritas pemerintah atas berbagai sumber daya alam dan manusia di wilayah perbatasan itu. Persoalan batas maritim ini menjadi tantangan berat bagi diplomasi maritime pemerintahan Jokowi, khususnya Mentri

Luar Negeri Indonesia Retno Marsudi. Adapun bentuk-bentuk penyelesaian delimitasi batas maritim melalui perundingan antara Indonesia-Singapura dapat menjadi contoh sukses bagi perundingan dengan negara-negara lain. Perjanjian itu diharapkan semakin meningkatkan hubungan bilateral Indonesia dengan negara-negara tetangga. Janji kampanye Presiden Jokowi menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia perlu ditunjukkan dengan kebijakan dan tindakan nyata untuk menjaga kedaulatan wilayah maritim Indonesia.

Jika dikaitkan dengan konflik di wilayah perairan Laut Tiongkok Selatan, meliputi berbagai insiden yang terjadi, pembekuan dialog antara Tiongkok dan negara-negara yang mengklaim lainnya, dan berbagai peringatan-peringatan yang dilontarkan oleh berbagai negara. Inisiatif Jalur Sutra Maritim Abad ke-21 tampaknya juga merupakan upaya dari pemerintah Tiongkok untuk mendinginkan suasana di wilayah ini. Walaupun pemerintah Tiongkok tampaknya tidak menawarkan sesuatu yang benar-benar baru dalam inisiatif Jalur Sutra Maritim Abad ke-21 ini, namun tawaran tersebut disampaikan dengan menggunakan bahasa yang lunak, dengan menjanjikan berbagai keuntungan ekonomi, dan mekanisme pengaturan keamanan yang tampaknya akan menguntungkan negara-negara ASEAN. Stabilitas keamanan maritim di Laut Tiongkok Selatan merupakan kepentingan

keamanan ekonomi Tiongkok yang utama mengingat ketergantungannya terhadap kawasan ini. Sebagai contoh, kawasan Laut Tiongkok Selatan hingga ke Selat Malaka merupakan jalur utama perekonomian Tiongkok. Hampir 85 persen total impor Tiongkok dikirim melalui rute transportasi laut ini, termasuk 80 persen dari impor energinya. Jika dilihat inisiatif OBOR secara keseluruhan, maka hal ini tidak terlepas dari upaya komprehensif Tiongkok untuk mewujudkan keamanannya. Dalam konteks mewujudkan kepentingan keamanannya ini, Tiongkok tidak hanya semata-mata ingin mengamankan jalur laut di wilayah Laut Tiongkok Selatan tetapi juga mengupayakan jalur transportasi alternatif terhadap komoditas ekspor dan impor mereka melalui jalur darat dengan mencari akses menuju Teluk Benggala tanpa harus melalui Selat Malaka.

Uraian analisis di atas menunjukkan bahwa inisiatif OBOR Tiongkok yang terdiri dari Jalur Sutra Ekonomi dan Jalur Sutra Maritim tidak terlepas dari upaya pemerintahan Tiongkok untuk mewujudkan kepentingan keamanannya. Dalam konteks inisiatif OBOR, pemerintahan Tiongkok menunjukkan bahwa upaya untuk mencapai kepentingan Tiongkok adalah dengan meningkatkan stabilitas regional melalui kerja sama yang lebih erat dengan negara-negara tetangganya. Langkah pertama untuk menciptakan stabilitas di kawasan yang memiliki makna penting bagi Tiongkok adalah melalui berbagai dialog

dan pertemuan tingkat tinggi. Hal inilah yang menjadi alasan pemerintahan Tiongkok untuk meningkatkan hubungan bilateral negaranya dengan negaranegara lain menjadi 'kemitraan strategis' (strategic partnership).

## **2. Kepentingan Indonesia dalam Potensi Mega Proyek OBOR 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road**

Tiongkok memberikan penawaran yang sangat menggiurkan untuk mendanai sejumlah proyek infrastruktur hingga sekitar 90% dari kebutuhan biayanya. Besarnya investasi yang datang dari OBOR tentunya akan membantu visi Presiden Jokowi dalam mewujudkan Poros Maritim Dunia. Pembangunan infrastruktur dalam rangka meningkatkan konektivitas laut dapat dilakukan dengan membangun pelabuhan pelabuhan dan tol laut. Pelabuhan utama di sepanjang *21st Century Maritime Silk Road* akan berperan sebagai *sea post* yang menangani kargo dan kapal, serta memasok kebutuhan sumber daya manusia. Salah satu proyek pembangunan infrastruktur yang ditawarkan oleh jalur sutra maritim untuk Indonesia yaitu pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung di Sumatera Utara dan Pelabuhan Bitung di Sulawesi Utara. Pembangunan kedua pelabuhan tersebut bertujuan untuk menciptakan pemerataan ekonomi antar daerah, khususnya di luar Pulau Jawa. Selain pembangunan pelabuhan, proyek investasi lainnya yang dapat di galang melalui OBOR yaitu pembangunan tol laut. Gagasan tol laut

diharapkan dapat memangkas biaya logistik perdagangan domestik ke seluruh pelosok nusantara, sehingga kebutuhan pokok di seluruh negeri juga dapat terpenuhi secara merata. Pada saat yang sama, perekonomian di luar pulau Jawa ini akan terus tumbuh dan berkembang, sehingga kesenjangan antarwilayah dapat terus ditekan. Jadi, dengan adanya infrastruktur yang memadai, hal tersebut dapat mempermudah pemasaran dan perdagangan produk ekspor Indonesia di sepanjang jalur OBOR, serta mengurangi tingkat kesenjangan ekonomi antar daerah.

Selain itu, kerjasama dengan Tiongkok untuk pembangunan infrastruktur maritim di Indonesia dapat dimanfaatkan oleh pemerintah untuk mengembangkan dan me-majukan sektor pariwisata bahari Indonesia. Sektor pariwisata bahari khususnya di wilayah Indonesia timur membutuhkan ketersediaan prasarana dan sarana akomodasi, konsumsi, transportasi, sanitasi, kesehatan, pusat informasi, keamanan, jasa pemandu, fasilitas perdagangan. Dengan adanya pembangunan infrastruktur yang memadai, maka hal tersebut dapat menarik wisatawan lokal dan mancanegara sehingga dapat meningkatkan devisa negara, memberdayakan masyarakat lokal sehingga dapat mengurangi kesenjangan pendapatan daerah di wilayah timur Indonesia.

Berdasarkan penjelasan di atas, maka dapat dianalisis bahwa potensi OBOR dapat digunakan untuk mencapai kepentingan nasional Indonesia karena OBOR sejalan dengan visi Poros Maritim Dunia. Hal ini berkaitan dengan tiga dari lima pilar yang terdapat pada visi Poros Maritim Dunia, yaitu konektivitas maritim, ekonomi maritim, dan budaya maritim. Pembangunan infrastruktur maritim tersebut diharapkan dapat meningkatkan konektivitas jalur-jalur maritim di seluruh pelosok nusantara, yang kemudian berdampak terhadap kegiatan ekonomi maritim Indonesia. Jalur inilah yang kelak digunakan untuk lebih mempercepat proses pembangunan, sekaligus pemeratakan hasil pembangunan. Sehingga, hal ini dapat mendorong pertumbuhan ekonomi Indonesia. Kemudian, pemanfaatan ekonomi berbasis maritim melalui sektor pariwisata bahari dapat mewujudkan budaya maritim bagi masyarakat Indonesia.



Sumber: Bappenas/PT Pelindo

Pada peta jalur sutra maritim yang sudah digambarkan pada bagian pembahasan, dapat dilihat bahwa terdapat beberapa wilayah di Indonesia yang dilewati oleh titik-titik OBOR, hal ini berarti akan ada beberapa titik krusial

yang besar kemungkinan berdampak langsung pada aspek pertahanan dan keamanan maritim Indonesia yaitu; kedaulatan Wilayah Kepulauan Natuna, alur pelayaran kepulauan Indonesia khususnya Selat Malaka dan dinamika keamanan di Laut Tiongkok Selatan. Daratan dan perairan dari Kepulauan Natuna diketahui mengandung sumber daya alam yang melimpah berupa barang tambang seperti pasir kuarsa, gas alam dan minyak bumi. Sumber daya menjadi andalan ialah perikanan laut yang mencapai lebih dari 1 juta ton per tahun dengan total pemanfaatan hanya 36%, yang hanya sekitar 4,3% oleh Kabupaten Natuna dan keberadaan ladang gas yang terletak 225 km di sebelah utara Pulau Natuna dengan total cadangan 222 Trillion Cubic Feet (TCF) dan gas hidrokarbon yang bisa didapat sebesar 46 TCF merupakan salah satu sumber terbesar di Asia. Letak Kepulauan Natuna juga sangat strategis di dekat Laut Tiongkok Selatan menjadikan kawasan Kepulauan Natuna selain menjadi pintu terluar NKRI juga menjadi salah satu *bumper zone* bagi Indonesia dengan negara sekitar seperti Tiongkok, Vietnam, Malaysia, Filipina, dan Brunei. Kondisi geografis tersebut berdekatan dengan sengketa wilayah Laut Tiongkok Selatan yang hingga saat ini masih menjadi kendala utama dalam upaya pemeliharaan perdamaian di kawasan Asia Tenggara. Indonesia dengan Tiongkok pada dasarnya tidak berbenturan atas Kepulauan Natuna karena kepemilikan Indonesia atas

Kepulauan Natuna sudah sangat jelas diatur dalam *United Nations Convention on the Law of Sea* (UNCLOS) 1982. Namun pengakuan hukum internasional atas kepemilikan Indonesia terhadap Kepulauan Natuna termasuk dengan wilayah perairan Natuna, belum juga mampu menutup kegiatan ilegal yang dilakukan oleh negara lain, contohnya yang baru ini terjadi ialah Tiongkok yang menghalangi petugas Indonesia untuk mengamankan kapal Kway Fee 10078 asal Tiongkok yang diduga melakukan illegal fishing di Perairan Natuna.

Berdasar pada kejadian itu Menteri Luar Negeri Indonesia melayangkan nota protes kepada pemerintah Tiongkok yang kemudian menghasilkan kesepakatan kedua belah pihak. Permasalahan *illegal, unreported, unregulated* (IUU) *fishing* menjadi masalah yang sering dihadapi oleh Indonesia di Perairan Natuna, *Destructive Fishing Watch* (DFW) Indonesia menyatakan bahwa, walaupun KKP mengklaim telah berhasil menurunkan aktivitas IUU fishing di Laut Natuna, pada kenyataannya sepanjang 2017 terdapat setidaknya 94 pelanggaran pidana perikanan oleh kapal ikan asing. Jumlah itu merupakan angka tertinggi dibanding tahun-tahun sebelumnya. Jenis pelanggaran yang umumnya terjadi adalah memasuki laut teritorial Indonesia dan anak buah kapal asing. Dengan adanya OBOR dikhawatirkan kegiatan IUU *fishing* meningkat, dikarenakan semakin meningkat pula aktivitas pelayaran. Pertahanan dan keamanan maritime tidak

lepas dari masalah kerawanan di laut. Dari kompleksitas permasalahan keamanan maritim di Indo-Pasifik, sinergi Poros Maritim Dunia dan OBOR sebaiknya dibangun untuk membentuk sistem keamanan maritime bersama dalam menghadapi ancaman aktor non-tradisional seperti perompakan, penyelundupan, *illegal fishing*, dan bencana di laut. Sistem keamanan bersama ini idealnya bersifat inklusif, yang melibatkan seluruh negara yang berkepentingan dengan *leading sector*-nya negara yang menguasai wilayah laut yang diawasi.

Sikap Indonesia dalam sengketa Laut Tiongkok Selatan didasari pada tujuan nasional yang tercantum dalam pembukaan UUD 1945. Selain didasari oleh prinsip Indonesia yang ingin berperan aktif dalam menjaga perdamaian dunia, keberadaan Indonesia dalam upaya pencarian solusi di sengketa Laut Tiongkok Selatan juga merupakan tindakan yang berlandaskan pada kesadaran terhadap konfigurasi geografis Laut Tiongkok Selatan, dimana jika status keamanan di Laut Tiongkok Selatan yang merupakan kawasan sengketa meningkat, maka akan berpengaruh secara langsung pada wilayah kedaulatan Indonesia. Hal ini diperkuat dengan kemampuan Tiongkok yang menggunakan OBOR sebagai satu alat diplomasi ekonomi yang secara teoritis berarti dapat mengarah pada satu kepentingan nasional Tiongkok dalam bidang pertahanan yakni penguasaan penuh terhadap Laut Tiongkok Selatan.

Kemampuan Tiongkok itu sendiri dapat terlihat dari bentuk kebijakan Tiongkok yang agresif.

Berdasarkan pada analisa *scholars* dan *policy makers*, Tiongkok dalam data tahun 1990 – 2009 menunjukkan intensi terhadap laut naik secara signifikan, pemaknaan *sea power* dalam bahasa Tiongkok ialah *haiquan* yang kemudian dapat di-interpretasi ke dalam tiga hal yakni *legal-istic oriented*, *defensive – realism oriented*, dan *offensive realism oriented*. Kenyataan tersebut mengindikasikan bahwa Tiongkok memproyeksikan laut ke dalam bagian yang paling vital, yaitu dengan mengambil sebanyak-banyaknya keuntungan dari kepemilikan laut secara sah dan berdaulat dalam kacamata hukum internasional untuk melakukan aktivitas ekonomi dan militer di laut. Hal ini dilakukan Tiongkok dalam rangka menunjukkan dominasi serta melindungi kepentingannya. Klaim atas Laut Tiongkok Selatan yang diiringi dengan pembangunan pangkalan militer di Kepulauan Spratly menjadi salah satu bukti keseriusan Tiongkok dalam memproyeksikan kekuatannya di laut, meski hingga saat ini hal itu terus menuai protes dari claimant states lainnya.

Kebijakan pertahanan sejatinya dapat mengawal setiap bentuk kebijakan lain yang diambil oleh satu negara, terutama jika kebijakan tersebut berkaitan dengan kebijakan yang berfokus pada pembangunan ekonomi dan hubungan luar negeri. Hal ini yang menjadi landasan agar proses

perencanaan pertahanan negara perlu dipersiapkan secara matang. Mengingat pertahanan adalah satu spektrum ketidakpastian yang menjadikan ancaman, dinamika lingkungan strategis dan hubungan politik luar negeri, serta keamanan nasional sebagai variabel tetap dari berkembangnya strategi pertahanan negara itu sendiri, maka negara harus memperhitungkan segala kemungkinan dari keberadaan kebijakan luar negeri negara lain. Kondisi tersebut berlaku pada Indonesia yang dalam kaitannya dengan keberadaan OBOR ialah Tiongkok menjadikan OBOR sebagai proyek ambisius yang akan menyatukan kawasan Asia dalam satu jalur ekonomi terintegrasi dengan menghubungkan dunia dari Timur ke Barat. Upaya “*connectivity*” yang diunggulkan oleh OBOR ini akan menjadikan wilayah Indonesia sebagai salah satu jalur yang dilewati oleh titik OBOR dan untuk mengawal itu Tiongkok meningkatkan kekuatan postur pertahanannya dan melakukan proyeksi kekuatan di Laut Tiongkok Selatan. Hal ini akan menghasilkan banyak preferensi kebijakan terkait pertahanan yang perlu dipertimbangkan demi menjaga kedaulatan Indonesia. Pemangku kepentingan lainnya yang juga turut berperan dalam upaya menjaga kepentingan nasional Indonesia ialah Kementerian Luar Negeri bersama Kementerian Pertahanan dan TNI khususnya TNI AL, yang dalam hal ini perlu mensinergikan kebijakan yang memperkuat posisi strategis Indonesia di

kawasan. Upaya pemaksimalan kebijakan tersebut dapat dilakukan dengan meningkatkan anggaran postur pertahanan Indonesia dan proyeksi kekuatan laut yang dilalui OBOR yaitu di Selat Malaka dan Kepulauan Natuna.

#### **D. Penutup**

Berdasarkan penjelasan-penjelasan sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa Inisiatif OBOR terinspirasi dari sejarah jalur sutra. Jalur sutra pertama kali diperkenalkan oleh Ferdinand von Richthofen, seorang ahli geografi dan penjelajah asal Jerman sebagai '*Seidenstrasse*' (jalan sutra) atau '*Seidenstrassen*' (rute sutra). Istilah jalur sutra berarti sebuah jalur perdagangan dan transportasi kuno yang menghubungkan Asia hingga Eropa yang dibangun secara resmi oleh dinasti Han dan beroperasi pada tahun 130 SM – 1453 M. Penggunaan istilah “sutra” terinspirasi dari pengaruh bahan sutra dalam sistem perdagangan dan pemerintahan Tiongkok di masa itu. Bahan sutra amat diminati oleh pemerintah lokal hingga pedagang internasional. Pemerintah Tiongkok bahkan menggunakan bahan sutra sebagai upeti dan persembahan kepada Emperor dan para raja. Namun, ketika Vasco da Gama, penjelajah asal Portugis, menemukan jalur laut dari India ke Eropa melalui Tanjung Harapan di Afrika pada abad ke-15, pengaruh jalur sutra mulai terkikis. Argumen yang dibangun oleh kajian-kajian akademik terdahulu

mengenai inisiatif OBOR Tiongkok dapat kita sarikan sebagai berikut. Inisiatif ini tidak terlepas dari dinamika relasi kekuatan dan perebutan pengaruh Tiongkok dan Amerika Serikat di kawasan Asia. Dalam konteks tersebut, Tiongkok melalui inisiatif OBOR pada dasarnya berusaha melakukan depolitisasi persaingan politiknya dengan Amerika Serikat dengan mengkampanyekan program pembangunan ekonomi kawasan yang akan melibatkan partisipasi aktif negara-negara di kawasan melalui mekanisme multilateral. Dengan mengkampanyekan mekanisme kerja sama multilateral tersebut, Tiongkok dapat mengklaim bahwa inisiatif OBOR adalah strategi defensif yang tidak akan mengecilkan kontribusi dan pengaruh negara manapun. Sebagaimana yang telah dijelaskan, inisiatif OBOR merupakan bagian integral dari upaya Tiongkok untuk menjaga stabilitas dalam negeri dan menciptakan perdamaian di kawasan, namun pada saat yang sama juga menunjukkan peningkatan pengaruh globalnya dan posisinya sebagai negara kuat di kawasan Asia.

#### **Daftar Pustaka**

##### **Jurnal**

Ferdinand, Peter. Westward ho—the China dream and ‘one belt, one road’: Chinese foreign policy under Xi Jinping. *International Affairs* 92: 4, 2016.

Lingliang, Zeng. Conceptual Analysis of China’s Belt and Road Initiative: A Road towards a Regional Community

- of Common Destiny. Chinese Journal of International Law, 2016,
- Shicun, W. dan Keyuan, Z. Ed. 2009. Maritime Security in the South Tiongkok Sea: Regional Implications and International Cooperation. Surrey, UK: Ashgate.
- Najamuddin Khairur Rijal. 2019. Smart Maritime Diplomacy: Diplomasi Maritim Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia. Universitas Muhammadiyah Malang, Indonesia.
- Yakti, Probo Daron, and Joko Susanto. 2017. "Poros Maritim Dunia Sebagai Pendekatan Strategi Maritim Indonesia: Antara Perubahan Atau Kestinambungan Strategi ?" *Global & Strategis* 11 (2): 108-25. doi:10.20473/jgs.v11i2.5355.
- Buku**
- James C F. Wang, *Contemporary Chinese Politics : An Introduction*, Penyunting Nur Raclimal Yuliantoro (Yogyakarta:UGM, 2000)
- Robert Jackson dan George Sorensen, *Pengantar Studi Hubungan Internasional*, terj. Dadan Suryadipura (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2009)
- Hubungan Indonesia-Cina Dalam Dinamika Politik, Pertahanan-Keamanan, dan Ekonomi di Asia Tenggara* (p. 153). Jakarta: LIPI Press.
- David Murphy. *One Belt One Road: International Development*
- Finance Withchinese Characteristics dalam Pollution (Canberra: ANU Press, 2016)
- C. Fred Bergsten, et al. *China's Rise: Challenges and Opportunities* (Washington, DC: Peterson Institute For International Economics Center For Strategic and International Studies, 2008)
- Diplomasi Indonesia dan Pembangunan Konektivitas Maritim*, Humphrey Wangke, Edisi 1, (Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2018)
- Ganewati Wuryandari, "Enam Dekade Politik Luar Negeri Indonesia: Sebuah Catatan yang Terlewat", dalam Ganewati Wuryandari (eds.), *Politik Luar Negeri Indonesia di Tengah Pusaran Politik Domestik*, P2P LIPI dan Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2008.
- Suropati, Untung, Yohanes Sulaiman, and Ian Montratama. 2016. *Arungi Samudera Bersama Sang Naga: Sinergi Poros Maritim Dunia Dan Jalur Sutra Maritim Abad Ke-21*. Jakarta: Elex Media Komputindo.S
- John Wong, "Reviving the Ancient Silk Road: China's New Economic Diplomacy", *East Asian Policy*, Singapore: East-Asian Institute, 2014.
- Nazir. *Metode Penelitian*. (Jakarta: Rineka Cipta, 1998)
- Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D* (Bandung: Alfabeta, 2012).

**Website**

<https://en.imsilkroad.com/p/80863.html>

<https://www.cnbcindonesia.com/news/20190513181838-4-72178/apa-itu-obor-jalur-sutra-modern-china-yang-jadi-polemik-ri>

<https://www.kompasiana.com/muhammadfahrulrozzi7860/5b37b76e16835f7e5>

<https://legal.un.org/avl/ha/uncls/uncls.html>

<https://nasional.kompas.com/read/2019/08/07/07214581/poros-maritim-dunia-potensi-indonesia-miliki-model-diplomatik-unik?page=all>

[2226c92/one-belt-one-road-untuk-indonesia?page=all](https://news.detik.com/kolom/d-4709274/poros-maritim-dunia-dan-kemitraan-strategis-indonesia-china)

<https://news.detik.com/kolom/d-4709274/poros-maritim-dunia-dan-kemitraan-strategis-indonesia-china>  
<http://www.indonesiabriefing.com/news/indonesia-targets-maritime-obor-investment-push>