

Kepentingan Indonesia Terhadap *One Belt One Road* (OBOR) Dalam Upaya Mewujudkan Poros Maritim Dunia

Kris Naning Soviyaningsih¹

Abstract

This research figures out the national interest of Indonesian State regarding to One Belt One Road policy initiated by Tiongkok in realizing Indonesian as Global Maritime Fulcrum. The research discusses the problem of foreign policy of Indonesian while as a part of the OBOR initiative to fulfill national interest as a country that has become Global Maritime Fulcrum. The research utilizes in descriptive qualitative research metode along with documentation studies and use concept of foreign policy from the country to seeing the cooperation between Indonesia and Tiongkok. Through this cooperation, OBOR has a role in realizing Indonesian's foreign policy as Global Maritime Fulcrum.

Keywords:

Indonesia; Foreign Policy; OBOR; Global Maritime Fulcrum.

Abstrak

Penulisan ini bertujuan untuk meneliti kepentingan dari Negara Indonesia terhadap *One Belt One Road* yang digagas oleh Tiongkok dalam mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Penulis membahas mengenai kebijakan luar negeri Indonesia dalam bergabung dengan OBOR sebagai upaya untuk pemenuhan kepentingan nasional sebagai negara yang menjadi poros maritim secara global. Penulisan ini menggunakan metode deskriptif kualitatif melalui studi dokumentasi serta konsep yang digunakan berupa kebijakan luar negeri suatu negara dalam melihat kerjasama Indonesia dengan Tiongkok. Melalui kerjasama ini, OBOR memiliki peran dalam mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Kata Kunci:

Indonesia; Kebijakan Luar Negeri; OBOR; Poros Maritim Dunia.

¹ Indonesia International Studies Academic Utilization Community (IISAUC). Email: krisnaningsovia@gmail.com.

A. Pendahuluan

Dewasa ini, hubungan antar aktor di dunia internasional bersifat semakin kompleks. Dengan adanya interaksi serta kerjasama di antara negara-negara di dunia menunjukkan bahwa setiap negara memiliki kecenderungan saling bergantung satu sama lain. Pada dasarnya setiap aktor internasional baik berupa negara maupun non-negara memiliki suatu kepentingan dalam setiap tindakan yang dilakukan terutama pada pembentukan kerjasama dengan negara lain. Kerjasama yang dilakukan merupakan implementasi dari pemenuhan kepentingan pada berbagai macam bidang seperti ekonomi, keamanan, serta sosial budaya. Bentuk kerjasama dapat berlangsung secara bilateral di mana dua aktor saling melakukan interaksi untuk menghasilkan kerjasama yang lebih progresif atau bersifat multilateral dengan beberapa aktor yang terlibat.

Sebagai negara yang memiliki politik luar negeri bersifat bebas aktif seperti yang tercantum dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 1999 tentang Hubungan Luar Negeri, telah memberikan kesempatan bagi Indonesia untuk menjalin kerjasama dengan berbagai negara yang ada di dunia (*Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 1999*). Indonesia menjadi salah satu negara yang patut diperhitungkan sebagai mitra kerjasama, karena memiliki letak wilayah yang sangat strategis pada persilangan dua samudra yaitu Samudra Hindia dan Samudra Pasifik, serta dua Benua Asia dan Australia. Wilayah tersebut merupakan bagian dari lalu lintas jalur perdagangan dunia. Selain itu, Indonesia memiliki unsur demografis yang sangat mendukung posisi negara dalam percaturan dunia di mana penduduk

Indonesia berjumlah sangat banyak yang mampu menjadikannya sebagai pasar yang menguntungkan Soekarno (Ganewati Wuryandari, 2011). Negara yang memiliki hubungan kerjasama dengan Indonesia salah satunya adalah Tiongkok yang mana kedua negara ini telah memiliki hubungan diplomatik sejak tahun 1950 di masa pemerintahan Presiden Soekarno (Ganewati Wuryandari, 2011).

Hubungan diplomatik antara Indonesia dengan Tiongkok memiliki dinamika yang fluktuatif. Hal tersebut dapat ditunjukkan melalui adanya perubahan sikap Indonesia terhadap Tiongkok berdasarkan pada masa kepemimpinan di Indonesia. Pada masa pemerintahan Presiden Soekarno, Indonesia menjalin hubungan bilateral yang baik dengan Tiongkok melalui penandatanganan perjanjian persahabatan pada tahun 1961. Sementara itu, hubungan diplomatik kedua negara mengalami kemunduran pada masa kepemimpinan Presiden Soeharto akibat dari adanya persebaran isu komunis di tahun 1967 yang berujung pada pembekuan hubungan. Kemudian penormalisasian hubungan dilaksanakan pada tahun 1990 yang didorong dengan adanya faktor ekonomi serta krisis ekonomi yang ada di Indonesia (Duta Freindensan, 2017). Di era pemimpin Indonesia yang selanjutnya, hubungan diplomatik keduanya terus mengalami peningkatan seperti yang ada pada era Presiden Habibie, Abdurrahman Wahid, Megawati, Susilo Bambang Yudhoyono, hingga Joko Widodo melalui sektor ekonomi. Dengan demikian dapat dilihat meskipun Indonesia dengan Tiongkok sempat memiliki hubungan yang buruk, kedua negara mampu untuk mempertahankan hubungan kerjasamanya.

Negara Tiongkok merupakan negara maju dengan tingkat pertumbuhan ekonomi yang besar di dunia dengan jumlah penduduk sekitar 1,35 miliar (Tiya Anugerah Esa, 2017). Kemajuan yang terdapat di Tiongkok dimulai sejak adanya reformasi terhadap perekonomian pada masa Deng Xiaoping sebagai pemimpin di Tiongkok di tahun 1978. Kebijakan yang diberikan oleh Deng Xiaoping terhadap sektor ekonomi Tiongkok berupa adanya keterbukaan terhadap politik luar negeri yaitu dengan menerapkan sistem sosialis pasar di mana negara memiliki kewenangan untuk mengakses seluruh aset perekonomian yang dimiliki oleh masyarakat. Di sisi lain, domestik menjadi tujuan utama dalam menangani permasalahan ekonomi yang ada (Zainuddin Djafar, 2008). Dengan demikian, perekonomian di Tiongkok mulai berkembang pesat karena ekonomi pada sektor domestiknya telah stabil. Sehingga Tiongkok di sini kemudian memiliki posisi tawar yang strategis dalam sektor perekonomian.

Pada tahun 2013, Tiongkok mengeluarkan sebuah kebijakan berupa kerjasama yang bersifat lintas batas negara melalui inisiatif *One Belt One Road* atau OBOR. Kebijakan OBOR ini digagas oleh Xi Jinping sebagai Presiden Tiongkok yang menjabat di tahun yang sama dalam Konferensi Tingkat Tinggi *One Belt One Road* di Beijing, Tiongkok. OBOR didefinisikan sebagai sebuah keterbukaan perekonomian Tiongkok melalui skema pembangunan jalur perdagangan yang menghubungkan Benua Asia dengan Benua Eropa serta Afrika. OBOR ini merupakan bentuk revitalisasi atau pembaharuan dari sebuah jalur perdagangan yang sudah ada sejak Dinasti

Han di masa 200 sebelum Masehi (Dwi Resti Pratiwi dan Ade Nurul Aida, 2017). OBOR terdiri dari dua jalur utama yaitu Jalur Sutra Baru yang melalui wilayah di darat serta Jalur Maritim Abad 21 yang melintasi wilayah laut (Medina Kharisma, 2017). Dalam hal ini, OBOR sebagai bentuk dari pembangunan kemitraan kerjasama antara Tiongkok dengan negara-negara yang telah dilalui oleh jalur perdagangan tersebut.

Jalur perdagangan yang digagas oleh Tiongkok ini, memiliki potensi yang menguntungkan dalam membuka perdagangan, pasar, logistik, bantuan infrastruktur, serta investasi bagi negara yang bergabung pada kerjasama OBOR yang bersifat multilateral tersebut. Dalam revitalisasi jalur perdagangan Tiongkok melalui OBOR, Jalur Maritim Abad 21 dinilai cukup strategis bagi negara-negara yang memiliki wilayah perairan dan wilayah laut yang dilalui oleh proyek OBOR. (Rafika Sari, 2017). Terutama bagi Indonesia, dengan luas wilayah yang didominasi oleh maritim serta dilewati oleh jalur OBOR, kebijakan Tiongkok tersebut tentu memiliki peran penting terhadap perkembangan ekonomi Indonesia terutama dalam bidang perdagangan internasional. Apabila dilihat berdasarkan inisiatif OBOR tersebut juga saling bersinergi dengan perencanaan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia atau PMD. Di sisi lain, Indonesia juga memberikan keuntungan bagi pasar produksi Tiongkok melalui demografi yang ada.

Gagasan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dicanangkan oleh Presiden Joko Widodo melalui Konferensi Tingkat Tinggi Asia Timur pada 13 November 2014 di Nay Pyi Taw, Myanmar

(Sekretariat (Kabinet Republik Indonesia, 2014). Dalam KTT Asia Timur, telah disebutkan bahwa Poros Maritim Dunia memiliki lima pilar yang digunakan sebagai upaya untuk pengimplementasiannya di mana dapat membuka peluang besar bagi Indonesia. Perkembangan pada sektor maritim tersebut berlandaskan pada potensi yang dimiliki oleh Indonesia sebagai negara kepulauan. Selain itu, berbagai permasalahan pada wilayah laut Indonesia seperti *illegal fishing*, sengketa wilayah, perompakan laut, dan pelanggaran kedaulatan membuat Indonesia berupaya untuk meningkatkan pengelolaan terhadap keamanan maritim serta meningkatkan kesejahteraan ekonomi melalui sektor laut. Di sisi lain, dengan memiliki wilayah yang strategis sebagai jalur perdagangan dan potensi sumber daya laut yang melimpah, membuat Indonesia optimis dapat mewujudkan negara sebagai poros maritim yang bersifat global (M. Najeri Al Syahrin, 2018).

Keikutsertaan Indonesia dalam penandatanganan proyek OBOR merupakan salah satu langkah awal dalam mewujudkan gagasan Poros Maritim Dunia serta keberhasilan OBOR itu sendiri. Masing-masing negara memiliki faktor internal dan eksternal dalam melakukan kerjasama. Menariknya dalam penelitian ini, terdapat kepentingan dari Indonesia dalam keikutsertaannya pada perealisasi OBOR Tiongkok. Keinginan Indonesia untuk menjadi Poros Maritim Dunia ternyata saling bersinergi dengan OBOR melalui Jalur Maritim Abad 21. Di lain pihak, Tiongkok juga melihat Indonesia sebagai pasar yang potensial. Dengan menelaah urgensi permasalahan di atas maka dapat dirumuskan satu pertanyaan

pokok yaitu bagaimana kepentingan Indonesia terhadap *One Belt One Road* Tiongkok dalam mewujudkan Poros Maritim Dunia.

B. Landasan Konseptual

Penulis menggunakan kebijakan luar negeri sebagai landasan konseptual guna menjelaskan kepentingan Indonesia dalam mewujudkan Poros Maritim Dunia terhadap OBOR yang digagas Tiongkok. Dalam melihat fenomena ini, kebijakan luar negeri digunakan sebagai pendekatan yang mampu menggambarkan serta menjelaskan bahwa tindakan yang dibuat oleh negara dalam menghadapi negara lain dengan tujuan untuk mencapai kepentingan nasional. Secara umum, kebijakan luar negeri didefinisikan sebagai sebuah tujuan, strategi, tindakan, maupun kesepakatan antara pemerintah nasional dalam menjalankan hubungan internasional dengan aktor luar negeri (Anak Agung Banyu Perwita dan Yanyan Mochamad Yani, 2005).

Kebijakan luar negeri menurut K.J. Holsti dijelaskan sebagai sebuah lingkup kebijakan yang meliputi semua tindakan dan aktivitas negara terhadap lingkungan yang berada di wilayah eksternalnya dalam upaya memperoleh suatu keuntungan yang didapatkan dari lingkungan tersebut di mana kondisi internal negara atau aktor menjadi suatu dorongan terhadap tindakan yang dilakukan (Anak Agung Banyu Perwita dan Yanyan Mochamad Yani, 2005).

Konsep kebijakan luar negeri yang dirumuskan oleh Holsti, dibagi ke dalam empat komponen utama yaitu orientasi kebijakan luar negeri, peran nasional, tujuan serta tindakan (K. J., Holsti, 1988).

Dalam hal ini orientasi yang dimaksud adalah arah serta sikap dari kebijakan yang ada ditujukan untuk mengejar apa dan untuk siapa. Lalu peran nasional di sini melihat pada peran aktor negara beserta dengan pemerintahannya untuk membuat suatu kebijakan demi mencapai kepentingan nasional yang ada. Selanjutnya tujuan secara jelas telah menjadi sebuah dasar dan tolak ukur dari kebijakan luar negeri yang kemudian dilaksanakan melalui tindakan.

Selain empat komponen utama tersebut, terdapat strategi dalam kebijakan luar negeri yang diberikan oleh Holsti yang mengacu pada empat variable antara lain struktur sistem internasional di mana dalam tindakan aktor terdapat batasan yang diberikan oleh sistem internasional. Kemudian, terdapat strategi kebijakan luar negeri yang dikaitkan dengan kebutuhan domestik. Selanjutnya kebijakan terhadap ancaman atau dorongan dari luar yang memungkinkan suatu aktor untuk menciptakan suatu kebijakan. Variabel yang terakhir adalah faktor geografis dan topografis yang mana karakteristik wilayah serta sumber daya alam suatu negara mampu menjadi sebuah pilihan orientasi dalam kebijakan (K. J., Holsti, 1988).

Hal yang serupa berkaitan dengan konsep kebijakan luar negeri, juga dikemukakan oleh James N. Rosenau. Menurut Rosenau, kebijakan luar negeri merupakan suatu upaya sebuah negara dengan melalui keseluruhan sikap dan aktivitas yang ada untuk mengatasi serta memperoleh suatu keuntungan dari lingkungan yang bersifat eksternal. Sehingga kebijakan luar negeri ditujukan sebagai bentuk untuk memelihara serta mempertahankan sebuah kelangsungan hidup bernegara. Dalam

mengkaji kebijakan luar negeri maka akan membahas mengenai adanya faktor kehidupan internal serta kebutuhan eksternal yang ditujukan untuk mencapai dan memelihara kedaulatan negara (Anak Agung Banyu Perwita dan Yanyan Mochamad Yani, 2005).

Rosenau dalam menjelaskan kejadian dan situasi di luar negara yang memiliki hubungan serta keterlibatan dengan suatu negara telah dikategorikan melalui tiga konsep berikut, *pertama*, kebijakan luar negeri disebutkan sebagai sebuah kumpulan orientasi yang menjadi pedoman bagi pembuat keputusan atau kebijakan dalam menghadapi kondisi eksternal melalui pengalaman sejarah dan keadaan strategis yang mampu memberikan nilai tukar negara dalam lingkup politik internasional. *Kedua*, kebijakan luar negeri sebagai sebuah instrumen strategi dalam komitmen dan rencana ketika bertindak dalam menghadapi lingkungan eksternal yang secara spesifik cukup memadai apabila digunakan untuk menjawab peluang serta tantangan dari luar negeri. Selanjutnya kebijakan luar negeri dapat diartikulasikan dalam pernyataan formal pada konferensi. *Ketiga*, kebijakan luar negeri sebagai bentuk perilaku serta aksi yang bersifat empiris untuk mencapai sasaran yang lebih spesifik dalam mencapai kepentingan nasional melalui media ekonomi dan politik (Anak Agung Banyu Perwita dan Yanyan Mochamad Yani, 2005).

Sehingga, apabila melihat tindakan dari Indonesia melalui keikutsertaan negara pada OBOR yang menjadi kebijakan Tiongkok sebagai sarana untuk perwujudan Poros Maritim Dunia, maka dapat dikatakan bahwa Indonesia telah melaksanakan kebijakan luar negerinya

terhadap OBOR. OBOR di sini digunakan sebagai sarana atau alat untuk mewujudkan kepentingan dari Indonesia. Dengan demikian, kebijakan luar negeri mampu untuk menjelaskan penelitian ini karena adanya berbagai macam faktor yang mempengaruhi kepentingan Indonesia terhadap OBOR baik bersifat internal maupun eksternal.

C. Pembahasan

Letak Geografis dan Demografis Indonesia

Secara sederhana, penjelasan terhadap definisi dari letak geografis merupakan posisi suatu wilayah seperti negara berdasarkan pada kenyataan yang ada di permukaan bumi dengan fenomena faktor geografis yang membatasi seperti berada di antara pegunungan, gunung, sungai, lautan, benua maupun samudra (Tukidi, dkk, 2018). Letak geografis antara wilayah yang satu dengan yang lain sangat beragam. Indonesia sendiri merupakan negara yang berada di kawasan Asia khususnya Asia Tenggara yang memiliki bentuk negara kepulauan dengan jumlah pulau sebanyak 17,504 pulau berdasarkan rekapitulasi data pulau tahun 2015 dari Kementerian Dalam Negeri (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2017). Letak astronomis Indonesia berdasarkan pada posisi garis lintang serta garis bujur yang berada di antara 6° LU (Lintang Utara) – 11° LS (Lintang Selatan) dan 96° BT (Bujur Timur) - 141° BT. Wilayah kepulauan Indonesia berada di garis khatulistiwa dengan iklim tropis yang dikenal dengan kawasan yang memiliki potensi sumber daya alam yang melimpah (Tukidi, dkk, 2018).

Pada sektor demografis, Indonesia setiap tahunnya terus mengalami peningkatan jumlah penduduk. Di tahun 2010 saja jumlah penduduk telah mencapai angka 235, 8 juta jiwa (Badan Pusat Statistik, 2013). Sementara itu di tahun 2018, Indonesia memiliki angka kepadatan penduduk sebesar 265 juta jiwa (Kementerian Perencanaan Pembangunan, 2018). Dengan demikian, Indonesia melalui besarnya demografi penduduk mampu menjadi pasar yang sangat potensial bagi sebuah kerjasama internasional. Sehingga tidak mengherankan apabila Tiongkok menjadikan Indonesia sebagai mitra kerjasama dalam OBOR.

Melalui fakta yang telah diketahui secara umum, Benua Asia dan Australia merupakan dua benua yang mengapit wilayah Indonesia. Selain itu, Indonesia juga berada di antara dua samudra yaitu Samudra Hindia dan Pasifik. Berdasarkan pada letak geografis yang dinyatakan sebagai posisi silang atau *cross position* tersebut, Indonesia memiliki peranan penting dalam lalu lintas perdagangan internasional. Wilayah Indonesia dikatakan sangat strategis karena berada di jalur perdagangan dan pelayaran internasional di mana menjadi tempat persinggahan untuk kegiatan ekspor, impor, dan perdagangan (Kementerian Perencanaan Pembangunan, 2018).

Pada sisi kelautan, Indonesia memiliki luas wilayah perairan sebesar 5,8 juta kilometer persegi dari seluruh wilayah teritorial Indonesia yaitu 7,7 juta kilometer persegi dengan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang mencapai luas 2,7 juta kilometer persegi. Wilayah perairan Indonesia dengan jumlah luas laut yang ada telah diakui oleh *United Nation*

Convention of The Sea (UNCLOS) 1982 pada tahun 1994 (Badan Pusat Statistik Indonesia, 2016). Sehingga tidak mengherankan apabila Indonesia memiliki potensi keanekaragaman pada sumber daya laut serta perikanan. Kemudian dengan luas perairan tersebut, mendukung Indonesia untuk mengembangkan kerjasama dalam bidang perdagangan maritim dengan negara-negara tetangga yang telah memiliki hubungan diplomatik maupun kerjasama dengan Indonesia.

Indonesia juga memiliki kekayaan pada hasil mineral yang melimpah karena secara geologis Indonesia merupakan wilayah negara yang menjadi pertemuan antara beberapa lempeng tektonis. Menurut Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) pada tahun 2008, Indonesia diperkirakan memiliki potensi cadangan gas sebesar 170 *Tera Standard Cubic Feet* yang mampu menghasilkan produksi hingga 59 tahun ke depan. Selain itu, melalui survei geologi dan geografi yang dilakukan oleh Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT) di tahun 2014, cadangan minyak sekitar 320, 79 mineral barel (Badan Pusat Statistik Indonesia, 2016). Berdasarkan kenyataan tersebut, Indonesia menjadi penghasil mineral seperti minyak bumi, gas, dan bahan-bahan tambang yang patut diperhitungkan pada kancah internasional. Dilihat melalui letak geografis Indonesia yang sebagian besar di dominasi oleh perairan maka menjadikan Indonesia menggagas sebuah kebijakan untuk membawa Negara Indonesia menjadi poros dari maritim global.

Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia

Secara historis, gagasan poros maritim di Indonesia merupakan salah satu

bentuk dari pengaruh kemaritiman di Asia Tenggara. Dominasi kemaritiman di Indonesia didasarkan pada kekuatan besar di jaman kerajaan seperti Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit. Di abad ke 14 hingga abad ke 15, terdapat lima jaringan perdagangan yang melewati Kerajaan Majapahit di mana wilayah kerajaan tersebut juga tersebar hingga ke kawasan Indonesia. Lima jaringan perdagangan tersebut antara lain, Laut Bengal, jaringan perdagangan Selat Malaka, semenanjung Malaka, perdagangan Laut Sulu dan Laut Jawa (Marsetio, 2018).

Pada kenyataannya Indonesia memiliki luas daratan yang lebih sempit dibandingkan dengan luas lautan. Sehingga tidak mustahil apabila fokus Indonesia saat ini mengarah pada sektor maritim. Orientasi terhadap poros maritim telah muncul sejak jaman penjajahan di Indonesia terutama dengan masuknya *Vereenigde Oostindische Compagnie* atau VOC yang berusaha untuk mengeksploitasi kekayaan laut di Indonesia dengan menggunakan armada dagang yang dimiliki (Ade Prasetya, 2015). Pada masa tersebut, perdagangan baik berupa barang maupun rempah-rempah disalurkan melalui jalur perdagangan laut.

Pada tahun 1957 lahir sebuah konsep Nusantara yang mendeklarasikan bahwa perairan yang menghubungkan pulau-pulau yang masuk pada daratan Negara Republik Indonesia merupakan bagian dari perairan nasional yang mutlak menjadi kedaulatan Indonesia. Negara Indonesia telah mendapatkan pengakuan sebagai negara maritim yang ditunjukkan melalui Deklarasi Djuanda pada 18 Februari 1960 dalam Undang-Undang Nomor 4 yang mengatur tentang Perairan Indonesia. Konsep dari Wawasan

Nusantara mendapat pengakuan secara internasional melalui Konferensi Hukum Laut di Geneva tahun 1978. Konvensi Hukum Laut UNCLOS telah menghasilkan beberapa zona pengaturan mengenai hukum yang ada di laut antara lain, perairan dalam, perairan kepulauan untuk pelayaran internasional, laut teritorial, zona tambahan, ZEE, landas kontinen, laut lepas serta kawasan laut internasional (Marsetio, 2018).

Dengan besarnya wilayah serta banyaknya penduduk di Indonesia, serta letak geografis yang merupakan negara maritim, Indonesia mampu menciptakan suatu stabilitas keamanan maritim tidak hanya di wilayah regional tetapi juga Asia Pasifik. Indonesia memiliki jalur laut yang dapat digunakan sebagai rute yang bisa dilalui oleh pelayaran dan penerbangan yang ditetapkan dalam Alur Laut Kepulauan Indonesia atau ALKI. Jalur ini merupakan sebuah representasi terhadap bentuk yuridiksi nasional yang memiliki kaitan erat dengan status Negara Indonesia sebagai sebuah negara maritim. ALKI ini diklasifikasikan menjadi tiga bagian yaitu ALKI I yang berada di Selat Sunda, ALKI II di Selat Lombok, serta ALKI III yang kemudian dibagi menjadi tiga bagian wilayah dari Kupang, Timor Leste, serta perairan (Aru Anang Wahid Efendi, 2017). Pada ALKI ini, teritorial kemaritiman Indonesia dijaga ketat oleh aparat yang bertugas untuk menghindari adanya ancaman pada kedaulatan negara.

Istilah mengenai poros maritim kembali muncul ke permukaan di tahun 2014. Hal tersebut dikarenakan dengan adanya gagasan yang diberikan oleh Presiden Joko Widodo di mana ingin menjadikan Indonesia sebagai negara yang menjadi pusat dari maritim di dunia.

Dalam rekam gagasan pada KTT Asia Timur, Presiden Joko Widodo telah menyatakan bahwa Indonesia telah menyadari adanya pergeseran pada geo-ekonomi dan geo-politik dari Barat ke Asia Timur (Sekretariat Kabinet Republik Indonesia). Jadi Indonesia telah melihat adanya potensi dari peningkatan pada sektor ekonomi di Asia Timur.

Selain itu, menurut Hasjim Djalal sebagai Pakar Hukum Laut, ketika Indonesia ingin menjadi sebuah poros maritim maka Indonesia harus memiliki kesiapan dalam mengelola dan menjaga unsur kelautan untuk kemajuan bangsa serta menciptakan keamanan di wilayah perairan Indonesia (Simiela Victor Muhamad, 2014). Kemudian dapat dipahami bahwa menjadi poros maritim harus memenuhi berbagai macam persyaratan yang ada untuk mencapai sebuah kesiapan. Persyaratan tersebut tidak lain untuk meningkatkan besarnya peluang dalam realisasi Poros Maritim Dunia.

Mengenai kebijakan Indonesia yang berupaya kembali mewujudkan kejayaan kemaritiman, terdapat strategi yang harus dilaksanakan yaitu melalui peningkatan armada laut serta pengembangan infrastruktur dan pengembangan terhadap sumber daya. Perwujudan dari gagasan serta visi terhadap Poros Maritim Dunia pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo bertujuan untuk mengembalikan Indonesia menuju kejayaan maritim seperti di masa lalu. Selain itu, pemerintah Indonesia juga telah mengembangkan sarana prasarana seperti infrastruktur di pelabuhan untuk menunjang perekonomian nasional dengan merata (Marsetio, 2018).

Presiden Joko Widodo dalam Pertemuan Puncak Asia Timur atau EAS

(*East Asian Summit*) telah memaparkan lima pilar sebagai awal dari pelaksanaan perwujudan Indonesia menuju Poros Maritim Dunia. Lima pilar tersebut antara lain, pembangunan budaya maritim dan sebuah komitmen dalam menjaga serta mengelola sumber daya laut yang berfokus terhadap pengembangan industri perikanan. Pilar selanjutnya adalah komitmen dalam mendorong pengembangan infrastruktur seperti pelabuhan, tol laut dan pariwisata pada sektor maritim. Kemudian, terdapat pilar mengenai diplomasi maritim di mana Indonesia mengajak mitra kerjasama pada bidang kelautan dan terakhir Indonesia berkewajiban dalam membangun kekuatan pertahanan maritime (Ade Prasetya, 2015).

Bagi Indonesia, laut di wilayah negaranya memiliki potensi yang sumber daya alam yang sangat besar di mana bagian wilayahnya tidak dapat dibagi karena dapat mengurangi kedaulatan negara. Selain digunakan sebagai sarana untuk mengoptimalkan kesejahteraan negara, laut merupakan media yang dapat digunakan sebagai pemersatu bangsa, media penghubung dalam upaya pemerataan pembangunan, serta sebagai media pertahanan dan keamanan. Sehingga Indonesia sangat bergantung pada laut karena maritim di Indonesia memiliki fungsi vital sebagai integrasi teritorial wilayah yang bersifat nasional, sarana transportasi laut, deposit sumber daya alam, dan pertahanan keamanan negara. Melalui empat fungsi vital tersebut, dapat melaksanakan sebuah pola pembangunan yang mencakup aspek politik, ekonomi, sosial, hingga pertahanan dan hukum (Marsetio, 2018). Akan tetapi, keamanan laut di Indonesia masih mengalami permasalahan. Sebagai sarana mengatasi permasalahan tersebut, dengan

adanya gabungan unsur kekuatan TNI Angkatan Laut serta peningkatan Alutsista, maka pelaksanaan dalam pencapaian Poros Maritim Dunia akan mendapatkan kemungkinan besar mendapatkan keberhasilan.

Kerjasama Indonesia dengan Tiongkok

Hubungan yang bersifat mengalami kenaikan dan penurunan antara Indonesia dengan Tiongkok ternyata tidak sampai menjadikan keduanya berada pada titik yang stagnan dalam jangka waktu yang lama. Kedua negara telah mengalami hubungan diplomatik yang sangat lama dimulai sejak kedatangan etnis Tiongkok di Indonesia jauh sebelum adanya kolonialisme dari Bangsa Eropa. Pada sekita tahun 1600, Tiongkok melakukan sebuah migrasi besar-besaran menuju ke Indonesia sebagai akibat dari kebijakan Belanda yang menjajah Indonesia. Hal tersebut dimaksudkan agar etnis Tiongkok sebagai etnis dari luar Indonesia dapat mengisi sektor jasa yang minim akan penduduk (Hazna Izdihar Rosadi, 2017).

Kemudian pada awal tahun kemerdekaan Indonesia sebagai negara yang menganut politik luar negeri bebas dan aktif, Indonesia melakukan kerjasama dengan pemerintah Tiongkok melalui kebijakan Presiden Soekarno yang resmi dijalin tanggal 9 Juni 1950. Selanjutnya di tahun 1953, Indonesia dengan Tiongkok melakukan hubungan kerjasama perdagangan untuk pertama kali. Pada Konferensi Asia Afrika di Bandung tahun 1955, Tiongkok ikut serta dalam konferensi tersebut (Hazna Izdihar Rosadi, 2017). Dengan demikian membuktikan bahwa Indonesia dengan Tiongkok mengalami hubungan yang erat setelah kemerdekaan.

Sayangnya hubungan diplomatik yang harmonis tersebut menjadi memanas karena adanya kecurigaan dari Indonesia kepada Tiongkok atas kudeta yang dilakukan oleh Partai Komunis Indonesia di tahun 1965. Pada masa tersebut, Indonesia berada di bawah kepemimpinan Presiden Soeharto. Dengan adanya tuduhan terhadap Tiongkok oleh Indonesia, hubungan diplomatik kedua negara dibekukan. Akan tetapi, pembekuan diplomatik tersebut tidak berlangsung lama karena perkembangan ekonomi Tiongkok yang semakin meningkat. Pada akhirnya, Indonesia melalui Presiden Soeharto kembali mencairkan hubungan dan meninggalkan kebijakan yang dianggap tidak menguntungkan bagi Indonesia. Hubungan kedua aktor kembali membaik dengan adanya *Memorandum of Understanding* atau MoU dalam bidang energi dan sumber daya alam (Abdul Aziz, 2012).

Di masa Bacharuddin Jusuf Habibie, kebijakan lebih mengarah ke dalam pada hubungan dengan Tiongkok di mana adanya kesepakatan untuk menjadikan Bahasa Mandarin sebagai pelajaran bahasa asing dalam pendidikan di Indonesia. Pada era kepemimpinan Abdurrahman Wahid, hubungan antara Indonesia dengan Tiongkok semakin mengalami peningkatan yang signifikan. Hal itu dapat dilihat melalui adanya investasi dan penanaman modal yang besar dari Tiongkok sebesar 200 juta dolar Amerika Serikat. Dalam era ini, Presiden Abdurrahman Wahid juga memberikan kebijakan terhadap etnis Tiongkok yang ada di Indonesia untuk menghidupkan budaya mereka. Sementara itu, pada masa kepemimpinan Megawati dan Susilo Bambang Yudhoyono, kerjasama antara

Indonesia dengan Tiongkok semakin strategis (Hazna Izdihar Rosadi, 2017). Sehingga dapat dikatakan bahwa, hubungan diplomatik keduanya mengalami dinamika yang fluktuatif.

Di era Presiden Joko Widodo, hubungan kerjasama antara Indonesia dengan Tiongkok semakin mengalami penguatan yang berarti. Fokus utama dalam proyek pembangunan infrastruktur yang dicanangkan oleh Presiden Joko Widodo mendorong adanya kepentingan kerjasama dengan Tiongkok. Bagi Indonesia, saat ini Tiongkok memiliki nilai yang strategis sebagai mitra kerjasama dan sebagai negara yang harus ditingkatkan dalam menjalin hubungan bilateral. Terdapat dua faktor utama dalam penerapan kebijakan Presiden Joko Widodo dalam membangun hubungan yang serius dengan Tiongkok, yaitu faktor internal dan faktor eksternal (Muhammad Tri Andika dan Allya Nur Aisyah, 2017).

Urgensi dari faktor internal yang dimiliki oleh Indonesia dalam menjalin kerjasama dengan Tiongkok yaitu adanya kebutuhan dari Indonesia untuk pembangunan infrastruktur yang bisa didapatkan dari bantuan investasi Tiongkok melalui *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB). Investasi tersebut didapatkan melalui keikutsertaan Indonesia dalam kebijakan proyek OBOR. Selain itu, faktor eksternal yang mendasari hubungan kerjasama Indonesia dengan Tiongkok yaitu menguatnya perekonomian negara tersebut melalui kebijakan *Open Door Policy*, agenda OBOR yang menghubungkan Asia dengan Eropa dalam pembangunan jalur perdagangan darat dan laut, serta Tiongkok menjadi pilihan rasional dibandingkan dengan Amerika

Serikat karena posisi Tiongkok yang lebih menguntungkan (Muhammad Tri Andika dan Allya Nur Aisyah, 2017)

One Belt One Road Tiongkok dan Kepentingan Indonesia

Kerjasama antara Indonesia dengan Tiongkok terus berlanjut melalui kebijakan baru Tiongkok yaitu *One Belt One Road*. OBOR didefinisikan sebagai bentuk dari revitalisasi terhadap rute perdagangan yang menghubungkan Tiongkok dengan negara-negara tetangga yang berada dalam lingkup kawasan negaranya. OBOR merupakan sebuah refleksi terhadap kekayaan jalur sutra di Tiongkok pada masa Dinasti Han sekitar abad 200 sebelum Masehi yang telah menghubungkan Tiongkok dengan negara di Benua Asia, Afrika, dan Eropa. Pada sejarahnya, komoditas yang diperjualbelikan dalam rute perdagangan ini adalah kain sutra (Albertus Banu Laksana, 2017). Dalam pengimplementasian terbarunya, OBOR masih tetap memiliki kesamaan dengan rute perdagangan terdahulunya. Namun,

modernisasi yang dilakukan lebih kepada komoditas yang diperdagangkan serta wilayah yang dilalui oleh jalur ini juga terdapat *foreign direct investment*.

Pembentukan kembali jalur sutera melalui OBOR oleh Xi Jinping di tahun 2013 dibagi menjadi dua bagian wilayah di mana kedua wilayah tersebut akan dilewati oleh rute perdagangan. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa OBOR dibentuk melalui dua jalur yaitu jalur darat sebagai inisiatif utama yang dikenal sebagai *New Silk Road* serta jalur maritim yang disebut sebagai *the 21st Century Maritime Road* atau Jalur Maritim Abad 21. Pada *New Silk Road*, perekonomian di masing-masing negara yang tergabung dalam OBOR dihubungkan dengan jalur kereta api (Iqbal Ramadhan, 2018). Sementara itu, jalur perdagangan melalui maritim dihubungkan dengan menggunakan pelabuhan-pelabuhan. Pada jalur ini, negara-negara yang berada di wilayah pesisir atau memiliki laut dan berbatasan dengan Tiongkok, akan dilalui oleh rute OBOR tersebut.

Gambar 1. Peta *One Belt One Road*



Sumber: Radio Free Europe

Sebagai proyek yang sangat strategis, Jalur Maritim Abad 21 ini melalui berbagai kawasan perairan di dunia. Koridor laut tersebut melewati Laut China Selatan, Selat Malaka, Teluk Bengal, Samudra Hindia, Teluk Aden, Laut Merah, Terusan Suez hingga Laut Tengah (Iqbal Ramadhan, 2018). Melalui jalur perdagangan laut ini, Indonesia dapat meraup keuntungan dengan melihat posisi strategisnya berada di posisi silang jalur perdagangan internasional. Maka tidak mengherankan apabila Indonesia memiliki suatu kepentingan nasional dalam perwujudan kebijakan Poros Maritim Dunia yang dibentuk. Faktor pendorong yang berasal dari internal serta eksternal telah melatarbelakangi bergabungnya Indonesia dengan OBOR.

Program dari Tiongkok ini sejalan dengan keinginan Indonesia untuk meningkatkan pertumbuhan dalam sektor ekonominya. Dengan bergabungnya Indonesia pada inisiatif ini, akan membantu pembangunan infrastruktur di negara melalui bantuan investasi yang telah disediakan oleh Tiongkok melalui AIIB (Albertus Banu Laksana, 2017). Peluang yang didapatkan oleh Indonesia mampu untuk diperhitungkan kembali. Baik Indonesia maupun Tiongkok pada dasarnya memiliki kepentingan dalam pembuatan kebijakan proyek tersebut. Bagi Indonesia, Tiongkok merupakan negara yang mampu menjadi pendorong dalam perwujudan kepentingannya. Sementara itu, bagi Tiongkok sendiri, dengan melihat letak geografis serta demografis Indonesia, negara tersebut dapat dijadikan sebagai pasar produksi yang sangat potensial.

Apabila mengingat bahwa kebijakan Poros Maritim Dunia dengan

OBOR, kedua kebijakan tersebut memiliki keterkaitan dengan konsep kebijakan luar negeri yang memiliki jangka waktu panjang dalam pengimplementasiannya. Hubungan antara visi Poros Maritim Dunia dengan OBOR saling berkesinambungan terutama dilihat dari sektor ekonomi. Dalam hal ini, maritim menjadi sebuah aspek yang sangat strategis dan krusial karena memiliki nilai yang tinggi dalam kebijakan masing-masing negara. Sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa antara Indonesia dengan Tiongkok saling memiliki kepentingan yang mendapatkan titik temu pada kebijakan OBOR dan gagasan Poros Maritim Dunia.

D. Kesimpulan

Hubungan kerjasama antara Indonesia dengan Tiongkok yang mengalami fase naik turun, tidak mengurangi intensitas kedua negara untuk tetap menjalin kerjasama dan mempererat hubungan diplomatiknya. Sebagai negara dengan luas wilayah maritim yang lebih besar dibandingkan dengan luas wilayah daratan serta dengan melihat faktor sejarah kejayaan di masa lampau, maka keinginan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia menjadi faktor pendorong dalam kerjasamanya pada OBOR. Tujuan dari pembentukan kebijakan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia adalah untuk kembali menghidupkan kejayaan Indonesia dan meningkatkan perekonomian melalui sektor maritim di mana Indonesia merupakan salah satu negara yang wilayahnya dilalui oleh lalu lintas perdagangan dunia melalui laut.

Indonesia dalam keikutsertaannya merealisasikan sebuah proyek OBOR dapat memberikan keuntungan bagi

kepentingan nasional. Dengan adanya persamaan pada sektor maritim dan keuntungan ekonomi antara OBOR dengan Poros Maritim Dunia, maka tidak menutup kemungkinan bahwa penandatanganan yang dilakukan oleh Indonesia pada inisiatif OBOR dapat menjadi sarana untuk mewujudkan kebijakan Indonesia tersebut. Bagi kedua negara, hubungan kerjasama keduanya saling memberikan keuntungan yang besar yang mana Indonesia dapat menjadi pasar potensial bagi Tiongkok. Sementara Indonesia sendiri, melalui AIIB dapat meningkatkan infrastruktur di negara serta meningkatkan keamanan maritim.

Daftar Pustaka

Sumber Buku:

- Badan Pusat Statistik Indonesia. 2016. *Statistik Sumber Daya Laut dan Pesisir*. Jakarta: Badan Pusat Statistik.
- Badan Pusat Statistik. 2013. *Proyeksi Penduduk Indonesia 2010-2035*. Jakarta: Badan Pusat Statistik.
- Djafar, Zainuddin. 2008. *Indonesia, ASEAN, & Dinamika Asia Timur*. Jakarta: Pustaka Pelajar.
- Holsti, K..J. 1988. *Politik Internasional: Kerangka untuk Analisa*. Jakarta: Penerbit Airlangga.
- Ikbar, Yanuar. 2014. *Metodologi dan Teori Hubungan Internasional*. Bandung: PT. Refika Aditama.
- Kusaeri. *Metodologi Penelitian*. Surabaya: IAIN Sunan Ampel Surabaya.
- Marsetio. 2018. *Mengembalikan Kejayaan Maritim Indonesia*. Bogor: Universitas Pertahanan.
- Perwita, Anak Agung Banyu dan Yanyan Mochamad Yani. 2005. *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Wuryandari, Ganewati (Ed.). 2011. *Politik Luar Negeri Indonesia di Tengah Arus Perubahan Politik Internasional*. Jakarta: Pustaka Pelajar.

Sumber Internet:

- Andika, Muhammad Tri dan Allya Nur Aisyah. 2017. *Analisis Politik Luar Negeri Indonesia- China di Era Presiden Joko Widodo: Benturan Kepentingan Ekonomi dan Kedaulatan*. Indonesian Perspective, diakses melalui https://www.researchgate.net/publication/324437671_Analisis_Politik_Luar_Negeri_Indonesia-China_di_Era_Presiden_Joko_Widodo_Benturan_Kepentingan_Ekonomi_dan_Kedaulatan (21/12/2018, 18.58 WIB)
- Aziz, Abdul. 2012. *Kepentingan Politik, Ekonomi Indonesia dalam Penandatanganan Perjanjian Kemitraan Strategis dengan Tiongkok*. Thesis. Malang: Universitas of Muhammadiyah Malang, diakses melalui <http://eprints.umm.ac.id/29512/> (21/12/2018, 18.23 WIB)
- Efendi, Anang Wahid. 2017. *Air Laut kepulauan Indonesia (ALKI) IV dalam Kebijakan Poros Maritim Dunia*. Skripsi. Yogyakarta: Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, diakses melalui <http://repository.umy.ac.id/123456789/12096/> (21/12/2018, 17.02 WIB)
- Esa, Tiya Anugerah. 2017. *Kepentingan Tiongkok Memberi Pinjaman Luar Negeri Kepada Venezuela Tahun 2010-2016*. JOM FISIP Vol. 4 No. 2, diakses melalui <https://media.neliti.com/media/publications/198525-kepentingan-tiongkok-memberi-pinjaman-lu.pdf> (20/12/2018, 12.29 WIB)
- Freindensan, Duta. 2017. *Diplomasi yang Dilakukan oleh Indonesia Terhadap*

Kris Naning Soviyaningsih Kepentingan Indonesia Terhadap *One Belt One Road* (OBOR) Dalam Upaya Mewujudkan Poros Maritim Dunia

- Klaim Republik Rakyat China (RRC) di Laut China Selatan (Kepulauan Natuna)*. Skripsi. Yogyakarta: Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, diakses melalui <http://repository.umi.ac.id/handle/123456789/17371> (20/12/2018, 13. 21 WIB)
- Kementerian Luar Negeri Indonesia. 2010. *Peringatan 60 Tahun Hubungan Diplomatik Republik Indonesia – Republik Rakyat Tiongkok*, diakses melalui <https://www.kemlu.go.id/id/berita/siaran-pers/Pages/Peringatan-60-Tahun-Hubungan-Diplomatik-Republik-Indonesia-Republik-Rakyat-Tiongkok.aspx> (20/12/2018, 11.55 WIB)
- Kementerian Perencanaan Pembangunan. 2018. *Jumlah Penduduk Indonesia Mencapai 265 Juta Jiwa*, diakses melalui <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2018/05/18/2018-jumlah-penduduk-indonesia-mencapai-265-juta-jiwa> (21/12/2018, 10.04 WIB)
- Kharisma, Medina. 2017. *Implementasi Kebijakan Luar Negeri One Belt One Road (OBOR) Pada Tahun 2013-2015*. Diploma thesis. Universitas Andalas, diakses melalui <http://scholar.unand.ac.id/21628/> (20/12/2018, 12. 55 WIB)
- Laksana, Albertus Banu. 2017. *Pengaruh Kekuatan Negara Mitra Terhadap Keeratan Kerjasama OBOR*. Skripsi. Bandar Lampung: Universitas Lampung.
- Muhamad, Simiela Victor. 2014. *Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia*. Info Singkat Hubungan Internasional Vol. VI, No. 2, diakses melalui http://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Info%20Singkat-VI-21-I-P3DI-November-2014-7.pdf (21/12/2018, 11.11 WIB)
- Nilamsari, Natalina. 2014. *Memahami Studi Dokumen dalam Penelitian Kualitatif*. Wacana Vol. XIII, No. 2, diakses melalui <http://jurnal.moestopo.ac.id> (21/12/2018, 08.10 WIB)
- Prasetya, Ade. 2015. *Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia: Kajian Strategis Perulangan Kebesaran Bangsa Melalui Optimalitas Geostrategis Nusantara*. Jurnal Maritim Indonesia Eds. 3, Vol. 3, diakses melalui https://jurnalmaritim.id/wp-content/uploads/2018/02/17_2014-Volume-3Jurnal-Maritim-Edisi-3-Juni-2015-13-files-merged.pdf (21/12/2018, 10.32 WIB)
- Pratiwi, Dwi Resti dan Ade Nurul Aida. 2017. *Akankah Inisiatif OBOR “Menerangi” Indonesia?* Buletin APBN Eds. 16, Vol. 11, diakses melalui <https://berkas.dpr.go.id/puskajianggaran/buletin-apbn/public-file/buletin-apbn-public-40.pdf> (20/12/2018, 12.47 WIB)
- Rosadi, Hazna Izdihar. 2017. *Kerjasama Perdagangan Indonesia-Cina Dalam Ekspor Crude Palm Oil (Cpo) Ke Cina*. Skripsi. Universitas Pasundan, diakses melalui <http://repository.unpas.ac.id/28258/> (21/12/2018, 12.08 WIB)
- Ramadhan, Iqbal. 2018. *China’s Belt Road Initiative: Dalam Pandangan Teori Geopolitik Klasik*. Intermestic: Jurnal of International Studies Vol. 2, No. 2.
- Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2014, *Pidato Presiden RI Joko Widodo Pada KTT ke-9 Asia Timur, di Nay Pyi Taw, Myanmar*, diakses melalui <http://setkab.go.id/pidato-presiden-ri-joko-widodo-pada-ktt-ke-9-asia-timur-di-nay-pyi-taw-myanmar-13-november-2014/> (4/1/2019, 11.32 WIB)
- Syahrin, M. Najeri Al. 2018. *Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut*

Kris Naning Soviyaningsih Kepentingan Indonesia Terhadap *One Belt One Road* (OBOR) Dalam Upaya Mewujudkan Poros Maritim Dunia

Indonesia. Indonesian Perspective Vo. 3, No. 1, diakses melalui <https://www.researchgate.net/publication/327477984> Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut Indonesia (20/12/2018, 13.59 WIB).

Tukidi, dkk. *Konsep Ruang dan Interaksi antar Ruang di Indonesia serta Pengaruhnya Terhadap Kehidupan Manusia*. Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi Republik Indonesia, diakses melalui <http://ppg.spada.ristekdikti.go.id/course/view.php?id=287§ion=1> (21/12/2018, 08.28).