

**SINERGITAS BELT AND ROAD INITIATIVE BERDIMENSIKAN THE 21ST
CENTURY MARITIME SILK ROAD YANG DILAKSANAKAN TIONGKOKDI
INDONESIA TAHUN 2018-2019**

Oleh

Varenia Aldero Wong^{1*}

NIM. E1111161014

Nurfritri Nugrahaningsih², Uly Nuzulian²

*Email: varenia4w@gmail.com

1. Mahasiswa Program Studi Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura, Pontianak
2. Dosen Program Studi Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura

ABSTRAK

Pelaksanaan sinergitas bilateral antara Indonesia–Tiongkok berupa *Belt and Road Initiative* berdimensikan *the 21st Century Maritime Silk Road*, sesuai dengan cita-cita Pemerintah Indonesia yaitu *Global Maritime Fulcrum*. Walaupun telah diberlakukannya MoU sejak 2018, ditemukan sejumlah kendala mengenai ketetapan konstitusi, kesempatan, dan pengendalian. Peneliti menggunakan metode kualitatif deskriptif, dengan mendeskripsikan fenomena berdasarkan data-data hasil wawancara dan studi pustaka. Temuan dalam penelitian ini menjelaskan perwujudan sinergitas bilateral dengan memperhatikan 5 area prioritas kerja sama tahun 2018-2019, diikuti pencapaian maupun tantangan yang dihadapi dalam kerja sama tersebut. Tulisan ini dianalisis menggunakan teori politik luar negeri dan konsep kerja sama bilateral melalui upaya pemecahan masalah kolektif. Saran dalam penelitian ialah peregulasi mekanisme dialog guna mempromosikan percepatan tataran teknis proyek GMF–BR di lapangan, pengoptimalan sosialisasi terhadap pemerintah, bantuan dana, fasilitas, dan tenaga ahli dari BRT, serta menyinergitaskan hubungan pejabat tinggi pemerintah dengan kalangan non-pemerintah.

Kata Kunci Sinergitas bilateral, *Belt and Road Initiative*, *Global Maritime Fulcrum*

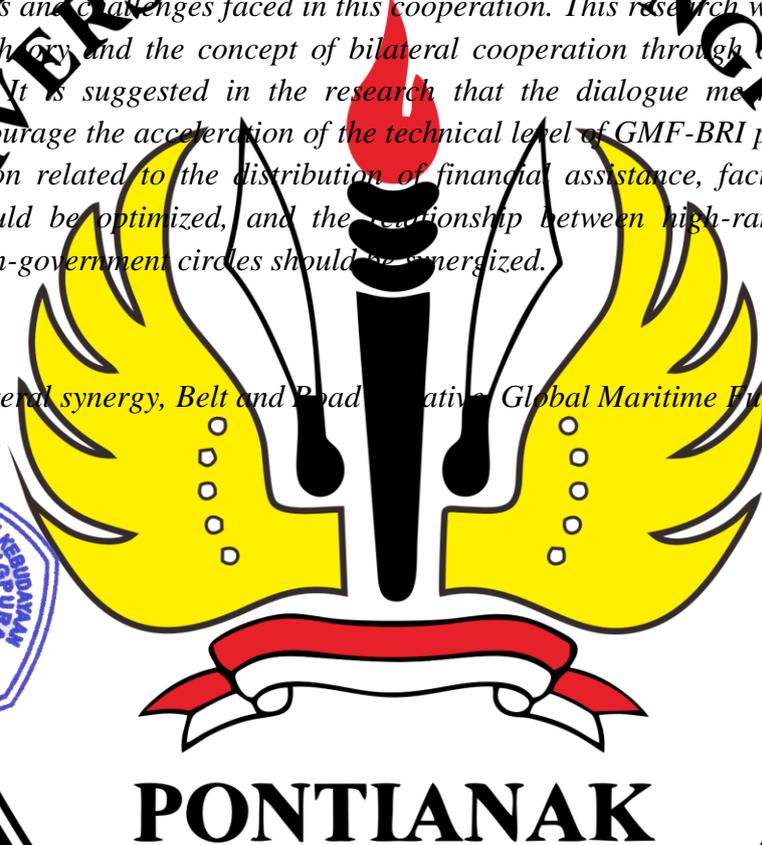
PONTIANAK

SYNERGY OF BELT AND ROAD INITIATIVE WITH THE DIMENSION OF THE 21ST CENTURY MARITIME SILK ROAD IMPLEMENTED BY INDONESIA AND CHINA IN 2018-2019

ABSTRACT

The implementation of bilateral synergy between Indonesia and China is in the form of Belt and Road Initiative with the dimension of the 21st Century Maritime Silk Road in accordance with the ideals of the Indonesian Government, namely the Global Maritime Fulcrum. Although the MoU has been enforced since 2018, a number of obstacles have been found regarding constitutional provisions, agreements, and controls. The researcher used descriptive qualitative method by describing the phenomenon based on data from interviews and literature review. The findings in this research explained the realization of bilateral synergy by paying attention to the 5 priority areas of cooperation in 2018-2019, followed by the achievements and challenges faced in this cooperation. This research was analyzed using foreign policy theory and the concept of bilateral cooperation through collective problem solving efforts. It is suggested in the research that the dialogue mechanism should be afforded to encourage the acceleration of the technical level of GMF-BRI project in the field, the dissemination related to the distribution of financial assistance, facilities and expertise from PRC should be optimized, and the relationship between high-ranking government officials and non-government circles should be synergized.

Keywords: Bilateral synergy, Belt and Road Initiative, Global Maritime Fulcrum



A. PENDAHULUAN

Kebijakan *BeltandRoadInitiative* tergolong sebagai proyek raksasa yang meliputi dua dimensi, salah satunya adalah *the 21st Century Maritime Silk Road* mengenai isu laut yang melintasi propinsi pesisir RRT hingga wilayah Asia Tenggara juga Afrika melalui konstruksi pelabuhan dan rute kereta api (Cai 2017, 2). Kebijakan inisiatif yang sebelumnya dikenal *One Belt, One Way* (OBOR) ini secara perdana diluncurkan Presiden Xi Jinping pada tahun 2013 dan disoroti sebagai isu internasional mengingat kemampuan RRT dalam memengaruhi sistematis maupun strukturalisasi dunia perpolitikan dan perekonomian global.

Berdasarkan pertemuan para Diplomat Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia (RI) yang diikuti oleh peneliti terkait “Kajian *Preferential Trade Agreement* (PTA) Indonesia – Fiji” pada 27 September 2019, telah disinggung bahwa RRT beserta negara lain di kawasan Asia Timur, yakni Jepang dan Korea Selatan menyalurkan inisiasi sistem maupun pola kerja sama yang konkret pada kawasan Indo-Pasifik, terutama negara Indonesia. Argumen tersebut tercermin melalui arus investasi, tenaga ahli, ekspor-impor alat transportasi, elektronik, tekstil, dan lainnya. Kondisi tersebut semakin menekankan asumsi bahwa RRT menjadi

ancaman besar yang berpotensi segera menggeser kedudukan Amerika Serikat sebagai negara ekonomi terbesar di dunia.

Negara RRT terus mengencangkan aktivitas perdagangan, penanaman modal asing, serta sinergitas infrastruktur dengan tujuan menghadapi bursa global yang kompetitif. Inisiatif ini berpotensi dalam menangkap peluang era globalisasi saat ini dengan tidak meniatkan jalur laut juga darat secara konsisten dan berkelanjutan, mengingat letak negara Tiongkok melintasi benua Asia, Eropa, dan Afrika.

Sebagian besar kelancaran penerapan kebijakan BRI didukung oleh potensi geografis (Lu et al. 2018, vi). Pelaksanaan BRI dimaksudkan dalam memperluas sinergitas RRT dengan negara-negara di seluruh dunia, terlihat adanya kolaborasi berbagai proyek dengan meliputi ruang lingkup geografis secara luas mengedepankan bidang infrastruktur dan ikatan budaya. Kolaborasi proyek antara RRT dengan negara terkait di bawah payung BRI merujuk pada lima area prioritas kerja sama. Lima prioritas ini memberlakukan negara mitra untuk mengkoordinir strategi maupun kebijakan pembangunan ekonomi, merancang rencana juga tahapan dalam kerja sama lingkup regional, melakukan negosiasi untuk menyelesaikan problematika terkait

sinergitas, dan saling memberikan dukungan antar negara yang bersangkutan.

Dengan kata lain, pemberlakuan lima area prioritas kerja sama BRI berupayamendorong perwujudan serangkaian strategi, kerja sama, juga kebijakan yang bersinggungan dengan manifestasi stabilitas hegemoni. Lima prioritas yang dimaksud telah ditetapkan sejak penyelenggaraan *Belt and Road Forum for International Cooperation* tahun 2017, pernyataan ini didukung dengan penjelasan salah satu Diplomat Senior direktorat Asia Timur dan Pasifik I Kementerian Luar Negeri RI, Ibu Sri Reynoldin yaitu:

“Bulan Mei 2017, untuk pertama kalinya Tiongkok menyelenggarakan BRF yang saat itu diikuti oleh 29 negara termasuk Indonesia, serta beberapa negara ASEAN lainnya. BRF I mengangkat tema *Belt and Road: Cooperation for Common Prosperity*, dengan 5 bidang kerja sama prioritas yaitu *policy coordination, infrastructure development, trade promotion, financial integration*; dan *people to people bond*. Para kepala negara atau pemerintahan termasuk Presiden RI menghadiri *Leaders' Roundtable* yang mengeluarkan *Joint Communique* sebagai *outcome document*”.

Indonesia termasuk sebagai salah satu negara yang turut terlibat dalam penerapan

kebijakan RRT karena memerlukan investasi guna menutupi kesenjangan infrastruktur yang terkesan tumpang tindih, sehingga pembangunan dapat didistribusikan secara merata di seluruh wilayah. Sedangkan, Pemerintah RRT membutuhkan peran Indonesia dalam mencapai tujuan ekonomi luar negeri (Rakmat & Tarahita 2019). Tujuan ekonomi luar negeri yang dimaksud menyangkut urusan perputaran produk maupun jasa dengan negara mitra, terlihat sasaran RRT yang memiliki potensi sumber daya akan tetapi belum mampu dalam memaksimalkan pengolahan secara independen.

Secara geografis, posisi maritim Indonesia menjadi rute terpendek dan tercepat yang menghubungkan benua Asia dengan Australia, serta samudera Hindia dan Samudera Pasifik (Amalia 2018, 1271). Ini berpotensi sebagai jalur pelayaran yang terefektif dan terefisien, sekaligus memunculkan peluang ekonomi melalui jaringan hubungan kerja sama dengan negara-negara terpenting. Letak Indonesia di *world cross position* tersebut menjembatani jalur diplomasi yang mendorong Pemerintah RI agar cermat dalam menelaah serta menentukan kepentingan nasional dalam bernegosiasi dan membangun interaksi simbiosis mutualisme (Abrian 2016).

Rute perdagangan internasional merupakan hal vital yang memerlukan perhatian khusus dan pertimbangan secara matang oleh berbagai negara terkait, terutama Indonesia. Pertimbangan yang dimaksud tidak hanya fokus pada peningkatan jumlah suplai produk dan jasa, melainkan juga persoalan konstruksi infrastruktur yang memadai dan melancarkan aktivitas perdagangan. Indonesia perlu melaksanakan pembangunan infrastruktur yang memenuhi standarisasi global secara merata di beberapa lokasi strategis, mengingat adanya signifikansi terkait status negara kepulauan yang dilalui rute perdagangan via laut.

Akan tetapi, Indonesia telah menyayakkan devisa negara guna iuran armada pelayaran asing dengan rata-rata USD 100 miliar per tahun sejak 1987. Tercatat sekitar 97% produk ekspor-impor oleh Indonesia dan 55% atas total produk yang ditransportasikan antar pulau di wilayah kemaritiman Indonesia diangkut oleh kapal-kapal asing. Selain itu, pelabuhan umum Indonesia sebanyak 114 bangunan tidak memenuhi standarisasi pelayanan global (Lasabuda 2013, 95). Sehingga, produk dan komoditi ekspor Indonesia terdata 70% harus melewati pelabuhan Singapura (Abrian 2016).

Keterbatasan fasilitas pelabuhan yang dinilai jauh dari kata memadai, efektif, dan

sesuai dengan tuntutan pasar dunia menghambat Indonesia dalam memaksimalkan peluang ekonomi nasional di wilayah perairan yang ditargetkan sebagai poros maritim dunia. Krisis ini semakin mendorong Indonesia untuk mewujudkan cita-cita nasional, yakni poros maritim dunia dengan mengimbangi dimensi *the 21st Century Maritime Silk Road* yang tertuang dalam implementasi BRI yang mencakup 5 area prioritas RRT. Tentu, kerja sama bilateral tersebut menciptakan konsep *win to win* atau keuntungan yang adil antar masing-masing negara, salah satunya dengan strategi *people-to-people bond* yaitu penerapan akademisi oleh RRT dalam pembangunan yang searah dengan kepentingan nasional, secara tidak langsung mendorong negara tersebut dalam memberikan dukungan tertentu terhadap RRT sebagai hasil atau *feedback* kerja sama bilateral.

Terkait prioritas *financial integration*, Tiongkok selaku investor asing terbesar di Indonesia telah menanamkan modal sekitar USD 2,7 miliar pada tahun 2018 guna membiayai 1.562 proyek. Hal ini tertuju pada investasi kontemporer yang dicanangkan dalam perjanjian *Belt and Road Forum* (Rakhmat & Tarahita 2019). Menanggapi investasi tersebut, Indonesia menempatkan aplikasi BRI pada empat koridor yang terdiri dari Sumatera Utara, Kalimantan Utara, Sulawesi Utara,

dan Pulau Bali (Anggraeni 2019). Bukan berarti bahwa status RRT sebagai investor asing terbesar di Indonesia terbilang sebagai fenomena yang baru, mengingat semakin meningkatnya konvergensi kepentingan antara kedua negara.

Gambar 1 – Peta Jalur *Belt and Road Initiative* di Wilayah Indonesia



Sumber: Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, 2019

Tidak hanya fokus pada keterlibatan Pemerintah kedua belah negara, diketaui sejumlah wirausahawan Indonesia dan RRT telah menandatangani 23 *Memorandum of Understanding* di Beijing pada 21 April 2019 melalui agenda Konferensi Tingkat Tinggi ke-2 *Belt and Road Initiative* (Sebayang 2019). Proyek yang mempromosikan nilai tambah ini sekaligus menetapkan MoU sebagai payung keamanan yang menjaga stabilitas maupun harmonisasi dalam pelaksanaan kerja sama antara dua belah negara tersebut.

Ditemukan sejumlah tantangan yang berlandaskan pada realita koridor

Sumatera Utara yang masih berada di fase *on going* atau sedang berlanjut, sedangkan tiga koridor lainnya masih belum menunjukkan kejelasan pembangunan yang dirancang. Disinyalir, permasalahan ini berkaitan erat dengan isu *investment return*, kesiapan pekerja lokal yang sesuai standarisasi, fasilitas pemerintah yang menunjang pembangunan, serta negosiasi panjang yang belum menemukan titik temu yang *balance* atau seimbang.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah apa saja faktor yang menyebabkan sinergitas *Belt and Road Initiative* (BRI) berdimensikan *the 21st Century Maritime Silk Road* yang dilaksanakan oleh Tiongkok pada wilayah Indonesia masih terhambat selama tahun 2018-2019?. Tujuan penelitian ini ialah memaparkan pelaksanaan sinergitas bilateral Indonesia-RRT melalui implementasi tujuan politik luar negeri Tiongkok berupa *Belt and Road Initiative* (BRI) berdimensikan *the 21st Century Maritime Silk Road*, yang sesuai dengan cita-cita Pemerintah Indonesia yaitu poros maritim dunia sekaligus mendorong pembangunan infrastruktur di wilayah perairan Indonesia. Mengingat adanya kesepakatan yang telah dicapai melalui MoU sejak tahun 2018, peneliti berupaya menjelaskan sinergitas yang dimaksud selama tahun 2018-2019 diikuti

pencapaian maupun tantangan yang dihadapi dalam kerja sama tersebut.

Secara teoritis, manfaat penelitian ini diharapkan dapat menjadi wadah dari bahan kajian, literatur, dan referensi bagi pihak-pihak yang berupaya menambah wawasan serta memahami sinergitas *Belt and Road Initiative* (BRI) berdimensikan *the 21st Century Maritime Silk Road* yang dilaksanakan oleh RRT pada wilayah Indonesia selama tahun 2018-2019. Sedangkan, manfaat penelitian ini secara praktis dimaksudkan sebagai bentuk partisipasi peneliti yang diimplementasikan dalam saran ataupun masukan kepada Pemerintah RI, baik pusat maupun daerah bersangkutan agar lebih cermat dalam menangkap peluang dan menangani tantangan dari kerja sama bilateral dengan RRT. Selain itu, diharapkan juga dapat menjadi referensi bagi para peneliti selanjutnya yang membahas pelaksanaan BRI melalui sinergitas politik luar negeri antara Indonesia dengan RRT.

B. TINJAUAN PUSTAKA

1. Politik Luar Negeri

Politik luar negeri merupakan salah satu instrumen dominan yang dimiliki negara dalam mewujudkan kepentingan nasional. Instrumen ini diyakini sebagai aktivitas politik penuh negara, di mana politik luar negeri yang rasional akan menyokong negara dalam memenuhi

kepentingan dan memperoleh posisi yang sesuai di tatanan komunitas bangsa (Bojang 2018, 1). Putusan politik luar negeri memiliki relevansi yang sangat penting dengan kepentingan nasional, disertai faktor pendukung yang dapat membantu pencapaian tujuan (Naaz 2012, 52). Dengan kata lain, tujuan utama politik luar negeri ialah melaksanakan hubungan luar negeri guna melindungi kepentingan nasional dan mempromosikannya dalam memperoleh keuntungan sebaik mungkin.

Perkembangan zaman telah menyumbang pengaruh yang berpotensi dalam studi hubungan internasional, salah satunya ialah pelaksanaan politik luar negeri berbasis diplomasi (Nurika 2017, 126). Guna melaksanakan politik luar negeri terdapat penekanan dalam mengutamakan unsur *attractiveness* yang berlandaskan pada nilai-nilai ideologi, kultur, ilmu pengetahuan, keahlian, dan pendidikan sehingga relevan dalam mewujudkan kepentingan nasional (Soesilowati 2017, 307).

Dunia yang semakin berkembang seiring tuntutan zaman perubahan pola pikir masyarakat internasional, dan kemajuan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (IPTEK) turut memengaruhi arah politik luar negeri yang sebelumnya hanya berfokus pada hasil akhir perang dengan memperlihatkan perbandingan status antar suatu negara sebagai pihak

pemenang, terkuat, ataupun berkuasa dengan negara lainnya yang hanya menjadi pihak sekutu juga negara tertindas. Sorotan atas aksi peperangan telah terkubur akibat kehadiran problematika yang terjadi secara alamiah dan langsung di kehidupan manusia, mencakup isu ekowisata, gerakan anarkis akibat perbedaan ideologi, kesejahteraan warga negara, hingga fenomena harmonisasi sosial.

Terapan diplomasi modern telah memperluas aktivitasnya di berbagai bidang (Stanzel 2018, 5). Secara garis besar, konteks tersebut termasuk sebagai personalia politik luar negeri yang dilaksanakan oleh pemerintah ketika menjalin hubungan dan interaksi dengan pihak mancanegara. Adapun 2 tujuan yang ingin diraih dalam penerapan politik luar negeri ini, antara lain: memengaruhi tingkah laku negara terkait dan memberikan fasilitas atau bantuan (Hennid 2009, 1).

Dengan dipengaruhi perubahan global, setiap negara mencoba untuk menghindari aksi perang dan beralih ke diplomasi lain untuk mencapai tujuannya. Alternatif yang dimaksud mencakup sejumlah pilihan antara lain: kebijakan perdagangan, bantuan pembangunan, serta kolaborasi lingkungan. Guna menunjang berbagai alternatif tersebut diperlukan ketetapan konstitusi dalam menciptakan kebijakan, kesepakatan yang menyeimbangkan

kepentingan masing-masing negara, dan pengendalian arus pelaksanaan kebijakan (D'Anieri 2017, 2 & 157). Pemerintah masing-masing negara menjadi aktor negara yang memainkan peranan penting dalam mengoperasionalkan politik luar negeri sebagai *Government-to-Government* (G2G).

Penerapan politik luar negeri yang telah berkembang memunculkan residen atau sejumlah perwakilan negara yang berstatuskan diplomatik seperti duta besar, protokol dan konsuler, menteri luar negeri, juga diplomat (Chairil 2015:20). Residen tersebut mewakili negara dalam menyelenggarakan politik luar negeri dan menyukseskan kerja sama internasional demi terwujudnya kepentingan nasional. Dapat disimpulkan, teori politik luar negeri dapat ditransformasikan kerja sama internasional dengan mendeskripsikan berbagai upaya yang disinergitaskan guna mewujudkan cita-cita dan prinsip negara.

2. Konsep Kerja Sama Bilateral

Pada dasarnya, negara-negara di seluruh belahan dunia dapat melaksanakan kerja sama dengan beragam wujud dari kerangka kerja sama multilateral hingga kerja sama bilateral (Suryadi 2015, 6). Dalam melancarkan kerja sama bilateral, tentunya dua belah negara akan melewati proses pertimbangan dalam mengambil putusan kebijakan guna mewujudkan

kepentingan nasional masing-masing (Rondonuwu et. al. 2019, 6).

Dengan terjalannya interaksi yang harmonis antara dua negara, secara umum kerja sama bilateral dapat terwujud sehingga dapat ditindaklanjuti untuk memperoleh kepentingan bersama yang *balance* (Nurika 2017, 128). Bukan menjadi rahasia umum, jika dalam upaya perwujudan kerja sama bilateral sering berbagai kendala, baik di dalam lingkup domestik maupun internasional. Kehadiran para aktor atau pelaku memainkan peranannya masing-masing yang mengedepankan kepentingan melalui manifestasi kerja sama dengan wujud yang berbeda-beda.

Secara resmi, residen menjadi alternatif yang normal dalam melaksanakan hubungan bilateral antar belah negara (Charil 2015, 21). Residen yang dimaksud mengarah pada Pejabat masing-masing negara yang memiliki hak maupun kewajiban untuk menjalankan tugas diplomatiknya dengan mengedepankan visi, misi, juga tujuan nasional. Untuk melancarkan kerja sama bilateral melalui penerapan kebijakan luar negeri terlihat nyata melalui kinerja para diplomat Kementerian Luar Negeri RI, khususnya Direktorat Asia Timur dan Pasifik selaku perwakilan Indonesia dalam menyinergitaskan tujuan ekonomi luar negeri RRT berupa *Belt and Road*

Initiative (BRI) pada dimensi *the 21st Century Maritime Silk Road*.

C. METODE PENELITIAN

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif guna mengidentifikasi dan menelaah sinergitas *Belt and Road Initiative* (BRI) berdimensikan *the 21st Century Maritime Silk Road* yang dilaksanakan oleh RRT pada 4 wilayah Indonesia. Menurut Moleong (2007, 6), penelitian kualitatif bertujuan dalam memahami fenomena yang telah dialami oleh subjek penelitian dengan mencakup tingkah laku, penggambaran dalam susunan kata juga tutur bahasa, dan kerangka partikular dengan memanfaatkan metode yang bersifat alamiah.

Melalui implementasi penelitian kualitatif, terdapat sejumlah prosedur penelitian yang dilaksanakan dengan mengamati peristiwa-peristiwa yang mampu diklarifikasi secara mendetail dan objektif. Pengamatan yang objektif ini dilakukan dengan memerhatikan perihal yang berifat ringan hingga urusan dalam lingkup lebih luas, atau dapat dikatakan untuk jenis penelitian ini adalah konklusi atau deduktif.

Berdasarkan perspektif Sugiyono (2016, 207), penelitian kualitatif menekankan situasi sosial dibanding faktor populasipenelitian dengan merujuk pada tiga unsur antara lain: tempat *atau* place,

pemeran atau *actor*, juga kegiatan atau *activity*. Peneliti memanfaatkan penelitian kualitatif yang diimplementasikan menjadi *human instrument*, di mana menargetkan pokok penelitian, menentukan narasumber sebagai subyek penelitian, melaksanakan pengumpulan data, memberikan penilaian atas kualitas data, menganalisa data, menafsirkan data, serta menyimpulkan seluruh data yang diperoleh (Sugiyono 2016, 222).

2. Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian ditentukan berdasarkan pada hubungan bilateral antara Indonesia dengan RRT dalam mengupayakan sinergitas *Belt and Road Initiative* (BRI) berdimensikan *the 21st Century Maritime Silk Road*. Peneliti menetapkan rujukan lokasi penelitian pada Kementerian Luar Negeri RI, selaku badan Pemerintah Indonesia yang secara langsung menjalin kerja sama bilateral dengan pihak Pemerintah Republik Rakyat Tiongkok (RRT). Peneliti memperoleh data penelitian yang berasal dari informasi atau hasil wawancara melalui Direktorat Asia Timur dan Pasifik Kementerian Luar Negeri RI. Waktu penelitian dilaksanakan pada bulan November 2019 dan Desember 2020.

3. Subjek dan Objek Penelitian

Peneliti menetapkan lima informan dari Dit. Astimpas sebagai subjek penelitian guna memperoleh sumber data primer.

Adapun subjek penelitian ini terdiri dari Direktur Asia Timur dan Pasifik Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia (RI), Kepala Sub-direktorat Asia Timur dan Pasifik I Kementerian Luar Negeri RI, serta Diplomat Sub-direktorat Asia Timur dan Pasifik I Kementerian Luar Negeri RI yang berjumlah 3 orang.

Sementara itu objek dalam penelitian ini ialah sinergitas *Belt and Road Initiative* (BRI) berdimensikan *the 21st Century Maritime Silk Road* yang dilaksanakan oleh RRT pada wilayah Indonesia selama tahun 2018 hingga 2019.

4. Teknik Pengumpulan Data

Menurut Esterberg (dalam Sugiyono 2013:231), wawancara merupakan pertemuan antara dua pihak guna bertukar informasi dan gagasan melalui pengajuan pertanyaan, kemudian dikontrolkan dalam pokok bahasan tertentu. Wawancara atau *interview* bertujuan dalam menyajikan interpretasi yang sedang terjadi dalam suatu kondisi terkait urusan pribadi, histori, kegiatan, komunitas, perasaan, insentif, respon ataupun tanggapan, tahapan dan wujud keterlibatan dalam membangun beragam aspek (Sutopo 2006, 68).

Teknik wawancara melewati tataran komunikasi yang diiringi sesi tanya-jawab oleh peneliti kepada informan, dengan tujuan merangkum segala informasi yang diperlukan dalam menunjang hasil

penelitian. Perkembangan zaman saat ini yang semakin mengedepankan teknologi telah mempermudah proses wawancara yang tidak memerlukan metode tatap muka, sehingga wawancara dapat dilakukan dengan memanfaatkan sarana telekomunikasi.

Dalam pengumpulan data, peneliti telah melakukan teknik wawancara melalui perangkat email dan whatsapp dengan menyertakan tanggapan ataupun pernyataan para narasumber terkait bahasa penelitian. Adapun peneliti turut menetapkan rujukan pelaksanaan wawancara yang melibatkan sejumlah diplomat di Direktorat Asia Timur dan Pasifik Kementerian Luar Negeri RI, yang mana berfokus pada berbagai persoalan antar Negara Kesatuan Republik Indonesia atau NKRI dengan negara-negara di kawasan Asia Timur dan Asia Pasifik. Salah satunya ialah hubungan diplomatik Pemerintah Indonesia dengan Pemerintah Tiongkok, termasuk program yang dilaksanakan dalam mewujudkan kerja sama bilateral yang saling menguntungkan dua belah pihak negara.

5. Teknik Keabsahan Data

Realibilitas bersumber dari kata Bahasa Inggris, *realibility* diartikan sebagai hasil data yang dapat dipercayai kebenarannya. Lebih jelasnya, reliabilitas merupakan tafsiran relatif yang tidak dibatasi secara mutlak dalam memperlihatkan angka

koefisien minimal yang ditargetkan, sehingga sebuah pengukuran dapat dihasilkan dengan bersifat konsisten (Matondang 2009, 87&93). Peneliti menerapkan teknik reliabilitas yang diaplikasikan melalui interelasi antar hasil dokumentasi wawancara, sehingga data yang diperoleh sesuai realita di lapangan.

Validitas atau yang dalam Bahasa Inggris ialah *validity* dinilai sebagai suatu instrumen yang tepat dan cermat dalam melaksanakan fungsiukur ataupun tes penelitian (Azwar 1988). Dapat dikatakan bervaditas tinggi ketika instrumen yang dimaksud melaksanakan fungsionalnya sesuai kaidah yang ada. Teknik ini menghasilkan data berdasarkan pengukuran yang ada dengan menjadi batu locatan dalam membuktikan suatu realita ataupun kondisi nyata di lapangan.

Guna menguji keabsahan data, penelitian ini menggunakan triangulasi dalam menelaah kajian yang pada hakikatnya merupakan suatu pendekatan multi-metode dilakukan pada saat pengumpulan dan analisis data. Selain itu, triangulasi dimaksudkan sebagai gabungan maupun kombinasi dari berbagai metode yang sebelumnya telah dipakai dengan tujuan mengkaji fenomena yang saling berhubungan berdasarkan sudut pandang maupun perspektif yang berbeda (Rahardjo 2010). Peneliti melakukan perbandingan informasi ataupun data secara berbeda

yang berlandaskan pada hasil wawancara terstruktur sebagai teknik pengumpulan data.

6. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data tergolong sebagai tahap terakhir yang memerlukan kecermatan peneliti dalam menyesuaikan tujuan maupun hipotesis penelitian yang diajukan (Djamas 1999, 6). Teknik analisis ini menjadi sebuah langkah penting penelitian, mengingat analisa data bertujuan untuk memberikan kesimpulan hasil penelitian.

Guna memaparkan dan menjelaskan kajian penelitian, peneliti mengaitkan pendekatan kualitatif dengan fenomena terkait selama 2018 hingga 2019. Adapun peneliti menganalisis data sejak sebelum melaksanakan teknik wawancara hingga penyusunan laporan hasil penelitian. Dengan demikian, tahap ini melewati proses pencarian juga penyusunan berdasarkan prosedur data yang didapati melalui hasil wawancara, notulen selama pelaksanaan magang, dan lainnya sehingga memudahkan pemahaman maupun terdapat yang ingin diinformasikan kepada para pembaca. Berdasarkan perspektif Miles dan Huberman yang tertuang dalam Sugiyono (2016, 247), analisis data kualitatif dilaksanakan dengan memperhatikan tiga tahapan sebagai berikut:

a. Reduksi Data

Tahap ini diterapkan dengan mengumpulkan data yang didapati oleh peneliti berdasarkan wawancara. Proses identifikasi dilalui dengan menganalisa data diawali teknik klasifikasi atau pengelompokan berbagai respon juga jawaban dari para informan, selanjutnya disinkronisasikan dengan situasi yang terjadi di lapangan. Hasil yang telah di susun telah disortir sesuai keperluan juga fokus penelitian.

b. Penyajian Data

Setelah melakukan reduksi data, peneliti dapat menyajikan data dengan membentuk ringkasan uraian analisis antar pengelompokan, *flowchart*, serta lainnya (Sugiyono 2016, 249). Penguraian data diharasikan dan diolah berdasarkan pembagian kategori, sehingga susunan uraian yang dimaksudkan dapat terihat dengan tepat dan efektif. Di samping itu, peneliti turut memaparkan uraian penelitian secara padat dan signifikan melalui wujud subtema atas hasil wawancara.

c. Menarik Kesimpulan

Langkah terakhir dalam menganalisis data ialah peneliti dapat menarik kesimpulan. Dalam penelitian kualitatif, kesimpulan berfungsi mendeskripsikan atau menggambarkan sebuah objek yang telah diteliti secara rinci. Setelah menyajikan data berdasarkan hasil dokumentasi, data dianalisis dengan

mengaitkan teori yang sesuai dan disimpulkan.

D. PEMBAHASAN

1. Ketetapan Konstitusi yang Dilaksanakan Republik Rakyat Tiongkok (RRT) dengan Republik Indonesia (RI)

Terbentuknya sinergitas *Belt and Road Initiative* (BRI) yang bermaksud *the 21st Century Maritime Silk Road* tidak terlepas dari keterlibatan antara Diplomat Sub-direktorat Asia Timur dan Pasifik I Kementerian Luar Negeri RI selaku perwakilan Pemerintah Indonesia dengan Pemerintah Republik Rakyat Tiongkok. Sinergitas yang dimaksud didorong oleh komitmen dua belah negara dalam meningkatkan kondisi domestik masing-masing negara, salah satunya ialah pembangunan infrastruktur pada jalur darat atau wilayah perairan.

Indonesia berkomitmen dalam mengedukasikan sektor perairan sebagai garda depan pembangunan nasional. Adapun pengesahan Undang-Undang Kelautan pada 29 September 2014 mendukung terbentuknya Kementerian Koordinator bidang kemaritiman yang bertujuan dalam menyinergitaskan 4 Kementerian yang memiliki korelasi dengan pengelolaan sektor perairan juga perikanan guna mewujudkan Poros Maritim Dunia (Burhannudin 2015, 5-6).

Meresponi dinamika global, Pemerintah Indonesia menerapkan orientasi politik luar negeri melalui doktrin Poros Maritim Dunia atau dikenal *Global Maritime Fulcrum* (GMF), dengan sejumlah elemen penting antara lain: upaya membangun infrastruktur maritim, konektivitas maritim, dan diplomasi maritim guna mendorong kerja sama dalam kondisi persaingan negara strategis (Varkkey, Bahcecik, & Latif 2020). Sedangkan pada dinamika geostrategis di Asia Tenggara, Pemerintah Indonesia memutuskan untuk memajukan Indonesia sebagai kekuatan maritim yang memiliki posisi sentral dalam dinamika hubungan internasional di Asia Pasifik (Beddu, Cangara, & Putra 2019, 125).

Adanya inisiatif Satu Sabuk dan Satu Jalan sebagai wujud mekanisme atas kerja sama lintas kawasan dengan pendekatan ekonomi-politik, domestik politik serta studi kawasan, melibatkan negara-negara di Asia Timur, Asia Tenggara, Asia Selatan, Asia Barat, Afrika, hingga Eropa Timur. Terwujudnya sinergitas ini ditindaklanjuti dalam kerja sama bilateral, yang kemudian diatur dalam ketetapan MoU. Ini relevan dengan kerja sama bilateral antara Pemerintah Indonesia–RRT yang tidak menetapkan konstitusi dalam proses sinergitas BRI, seperti yang disampaikan oleh Ibu Elizani T. X. Nadia selaku Kepala Sub-direktorat Asia Timur

dan Pasifik I Kementerian Luar Negeri RI bahwa:

“Ketetapan konstitusi yang mengikat tidak ada, melainkan hanya dokumen perjanjian kerja sama yang ditandatangani sejak tahun 2018”.

Dalam kurun waktu 2018 hingga 2019, ditemukan delapan MoU yang membahas kerja sama bilateral kedua negara, terlihat pendongkrak pelaksanaan BRI dicantumkan melalui MoU tahun 2018. Kepala Sub-dit. Atfimpas I Kemenlu RI menambahkan bahwa:

“Secara resmi kesepakatan sinergitas *Global Maritime Fulcrum* untuk *Belt and Road Initiative* (GMF-BRI) ditandai dengan penandatanganan MoU on *Jointly Promoting Cooperation within the Framework of the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road Initiative and the Global Maritime Fulcrum Vision* di Beijing pada 23 Oktober 2018. Selanjutnya, MoU ini diikuti oleh serangkaian dokumen kesepakatan perjanjian kerja sama lainnya”.

Nota kesepahaman mengenai Kerja Sama Promosi Bersama dalam Kerangka Kerja Visi Poros Maritim Dunia dan Sabuk Ekonomi Jalur Sutra dan Prakarsa Jalur Sutra Maritim terdiri enam pasal berisikan tujuan dan prinsip panduan kerja sama, area kerja sama, rangkuman mode kerja sama, mekanisme kerja sama,

metode yang digunakan untuk menyelesaikan perselisihan, penetapan masa berlaku, amandemen, dan pengakhiran kontrak kerja sama.

Adapun Pemerintah Indonesia dengan RRT telah menentukan aplikasi BRI pada empat Koridor Ekonomi Komprehensif Regional yang terdiri dari Sumatera Utara, Kalimantan Utara, Sulawesi Utara, dan Pulau Bali. Ini sesuai dengan pernyataan Direktur Astumpas Kemenlu RI di mana:

“Dalam kerangka BRI, kerja sama investasi RRT disinergitaskan dengan kebijakan Poros Maritim Dunia milik Indonesia, kemudian difokuskan pada empat koridor ekonomi di Sumatera Utara, Kalimantan Utara, Sulawesi Utara, dan Bali. Pemerintah Indonesia dan Tiongkok telah menandatangani 23 kesepakatan kerja sama untuk sejumlah proyek dalam kerangka BRI ini, lima dari 23 proyek yang ada total nilainya telah mencapai sekitar \$14,71 miliar. Lima proyek tersebut adalah proyek PLTA Kyan sejumlah \$1,5 miliar, investasi pengolahan limbah sekitar \$3 miliar, PLTA Salo Pekatua sebesar \$560 juta, pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus atau KEK seluas 31.000 Ha setara \$9 miliar, hingga proyek industri perikanan terintegrasi di Pulau Seram Maluku mencapai \$150 juta.”

Diskusi terkait sejumlah proyek BRI antara pemerintah Indonesia dengan RRT

tidak hanya berhenti pada kesepakatan 2018 sebelumnya, melainkan ditindaklanjuti dengan penandatanganan *Memorandum of Understanding between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the People's Republic of China on Development Cooperation* pada tanggal 10 Mei 2019 di Jakarta dan 19 Juni 2019 di Beijing.

MoU tanggal 19 Juni 2019 membahas kerja sama pembangunan yang berlaku selama lima tahun ke depan, meliputi komitmen pengembangan kerja sama bilateral yang semakin diperkuat, penegasan arti penting GMF-BRI bagi pembangunan kedua negara, serta penyesuaian aturan perundangan yang berlaku di masing-masing negara. Melalui capaian kesepakatan ini, terdapat penyediaan skema-skema kerja sama pembangunan oleh pihak RRT yang dipertegas dengan menyinggung urusan hibah, pinjaman bebas bunga, pinjaman konsesional, dan berbagai dana lainnya.

Untuk pinjaman bebas bunga yang digabungkan dengan dana komersial berfungsi dalam menurunkan biaya pinjaman, termasuk proyek-proyek di bawah kerja sama GMF-BRI. Sedangkan, pinjaman konsesional dirujuk pada proyek produktif yang memiliki manfaat ekonomis, pengembangan sumber daya dan energi, serta pembangunan

infrastruktur skala besar. Berdasarkan ketetapan MoU 2019 yang diberlakukan kedua negara, pinjaman ini ditetapkan dalam mata uang Renminbi atau RMB. Keberhasilan dalam menciptakan suatu acuan kerja sama, akan dipengaruhi proses diskusi dengan perbedaan pola pikir dan pandangan antara pemerintah Indonesia dengan RRT. Terdapat negosiasi, pembangunan dialog, pertemuan antar perwakilan dua negara, hingga keputusan untuk penandatanganan perjanjian menjadi alat proses ketetapan MoU. Kondisi ini tentu memerlukan jangka waktu yang tidak dapat dipastikan dan relatif lama, sehingga termasuk sebagai faktor penghambat dalam menetapkan tindak lanjut proyek.

Dengan hanya penyusunan metode kerja sama yang berisi komposisi pelaksanaan, tetap memunculkan faktor penghambat lainnya dalam perwujudan sinergitas *Belt and Road Initiative* (BRI). Seperti timbulnya opini negatif yang tidak mudah untuk dihilangkan sepenuhnya. Salah satu Doldrat Sub-dit. Astimpas I Kemenlu RI, yakni Ita Sri Reymatin menjelaskan bahwa:

“Beberapa persoalan yang muncul dalam sinergi GMF-BRI antara lain utamanya terkait masih tingginya sentimen masyarakat lokal terhadap Tiongkok. Keterlibatan tenaga kerja asal Tiongkok memunculkan

kecemburuan sosial di kalangan tenaga kerja Indonesia, sehingga diperlukan upaya yang cukup intensif dan maksimal dalam memperoleh “trust”. Ada juga dituntutnya soliditas yang lebih kokoh di antara para pemangku kepentingan terkait di Indonesia, baik di tingkat pusat maupun daerah”.

Berdasarkan pemaparan di atas, terlihat bahwa hadirnya *Memorandum of Understanding (MoU)* sebagai ketetapan konstitusi mampu memberikan dampak yang sangat positif bagi pembangunan infrastruktur dan pelaksanaan politik luar negeri yang kondusif antara Indonesia dengan BRI. Dengan kata lain, ketetapan MoU ini dioperasionalkan guna membangun infrastruktur maritim, konektivitas maritim, dan diplomasi maritim.

Di sisi lain, masih ditemukan permasalahan praktik BRI yaitu progres 4 koridor yang secara teknis lapangan masih belum konkrit, di mana memerlukan upaya kedua belah pemerintah dalam menciptakan regulasi dan mampu mengefektifkan proses kesepakatan dan pengendalian sinergitas, sekaligus dapat menekan sentimen masyarakat global ke arah pola pikir yang lebih positif.

2. Kesepakatan yang Melibatkan Hak Pemerintah Republik Rakyat Tiongkok (RRT) dengan Republik Indonesia (RI)

Seiring perkembangan zaman, interaksi antara Tiongkok dengan Indonesia mengalami pasang surut. Lebih lanjut, kerja sama antar dua belah negara merujuk pada penandatanganan naskah MoU dalam bidang ekonomi dan perdagangan (Rahman 2019, 174-175). *Belt and Road Initiative* diidentifikasi sebagai rencana

marshall RRT kampanye dukungan dominasi global yang disepakati negara terkait, paket stimulus untuk roda ekonomi yang melambat, serta kampanye pemasaran secara besar-besaran untuk hal-hal yang berkenaan pada urusan investasi RRT dalam ranah global.

Pelaksanaan BRI yang menargetkan 4,4 miliar orang dengan Produk Domestik Global (PDB) kumulatif sekitar USD 21 triliun, memengaruhi mata pencaharian 2/3 populasi dunia yang berdampak langsung dalam sektor ekonomi dan politik global (Nabila, et. al. 2018, 4). Pernyataan ini relevan dengan yang disampaikan Ibu Elizabeth F. X. Nadia selaku Kepala Sub-dit. Astimpas I Kemenlu RI bahwa

“Payung BRI yang pertama kali diperkenalkan oleh Presiden Tiongkok Xi Jinping pada tahun 2013, ini inisiatif yang bertujuan untuk memperkuat jaringan infrastruktur, perdagangan, dan investasi antara Tiongkok dan negara-negara lain secara kolektif, khususnya benua Eurasia dan ¾ sumber energi dengan target 4.4 miliar dari 30% PDB global, 63% dari total populasi

global. Sampai saat ini, BRI sudah menghubungkan lebih dari 70 negara”.

Secara perdana, inisiatif ini memperluas serangkaian strategi, kerja sama, juga kebijakan yang bersinggungan dengan manifestasi stabilitas hegemoni. Dominasi ini terlihat melalui penyelenggaraan *Belt and Road Forum for International Cooperation*” pada tahun 2017. Adapun pernyataan ini didukung dengan penjelasan Ibu Sri Beymatin sebagai salah satu Diplomat Sub-dit. Astimpas I Kemenlu RI:

“Bulan Mei 2017, untuk pertama kalinya Tiongkok menyelenggarakan BRF yang saat itu diikuti oleh 29 negara termasuk Indonesia, serta beberapa negara ASEAN lainnya. BRF I mengangkat tema *Belt and Road: Cooperation for Common Prosperity*, dengan 5 bidang kerja sama prioritas yaitu *policy coordination, infrastructure development, trade promotion, financial integration*; dan *people-to-people bond*. Para kepala negara atau pemerintahan, termasuk Presiden RI menghadiri *Roundtable* yang mengeluarkan *Joint Communique* sebagai *outcome document*”.

Setelah diselenggarakannya BRF pertama yang fokus membahas lima area prioritas kerja sama dalam pertemuan Meja Bundar antar Pemimpin guna menerbitkan dokumen berupa Komunike

Bersama, Pemerintah RRT kembali menyelenggarakan forum kedua dengan dihadiri 37 negara. Hal ini disampaikan oleh Ibu Yofanka Y. Siahainenia, salah satu Diplomat Sub-dit. Astimpas I Kemenlu RI bahwa:

“Terdapat 37 pemimpin negara, termasuk partisipasi dari Wakil Presiden RI dalam *2nd Belt and Road Forum for International Cooperation* dan menghasilkan *Joint Communique (non-binding)*. Pokok-pokok isu yang mengemuka pada BRF II ada: 1) BRI menjadi salah satu alternatif upaya pemulihan ekonomi global, dengan fokus pada infrastruktur kerja dan lunak serta konektivitas; 2) Kemitraan bersifat sejajar, terbuka, transparan, inklusif, menghormati kedaulatan, dan integritas teritorial masing-masing negara termasuk dalam strategi pembangunan; 3) Pentingnya akses kualitas pembangunan yang tinggi, *people centered*, anti-korupsi dan pembangunan berkelanjutan; 4) Prioritas kerja sama di sektor *infrastructure interconnection, intelligent manufacturing*, dan ekonomi global; juga 5) Pentingnya *soft infrastructure* contohnya regulasi untuk kurangi *trade barriers* dan permudah investasi”.

Peran Pemerintah Indonesia dalam menyepakati proyek *Belt and Road Initiative* (BRI) sangat penting untuk kepentingan nasional. Relasi antara BRI

dengan cita-cita Indonesia, yakni Poros Maritim Dunia (*Global Maritime Fulcrum*) diupayakan dalam mendukung perwujudan visi mengangkat posisi Indonesia sebagai kekuatan maritim strategis dunia. Lebih lanjut, Pak Ahmad Muhammad selaku Diplomat Sub-dit Astimpas I Kemenlu RI berpendapat bahwa:

“Kedua konsep tersebut tidak bertentangan, melainkan saling melengkapi. Indonesia sebagai negara maritim yang berkepentingan untuk menghubungkan pulau-pulau di wilayahnya dengan layanan pengumpan reguler menggunakan jalan raya maritim. Konektivitas yang lebih baik di Indonesia sangat penting untuk memanfaatkan konektivitas yang lebih luas dengan negara-negara lain di dunia”.

Berdasarkan MoU pada 19 Juni 2019 pasal 8, Pemerintah Indonesia dan RRT bersepakat untuk memelihara komunikasi setiap saat mengenai berbagai proyek kerja sama yang dilaksanakan, serta menyediakan dan bertukar informasi relevan yang diperlukan dalam proyek kerja sama sesuai dengan peraturan dan perundangan yang berlaku di masing-masing negara. Jika ditemukan perbedaan dari pemahaman dan penerapan MoU ini, maka akan diselesaikan secara damai melalui saluran-saluran diplomatik. Sinergi GMF–BRI tidak seutuhnya merujuk pada

kepentingan Pemerintah RRT saja, namun tetap menyesuaikan konsep yang dicanangkan oleh Presiden Joko Widodo berdasarkan *assessment* dan kepentingan nasional. Kepala Sub-dit. Astimpas I Kemenlu RI, yakni Ibu Elizani T. X. Nadia menuturkan bahwa:

“Peria sama Indonesia dengan Tiongkok tidak semata-mata mengikuti *pattern* dan standar yang diberlakukan oleh Pemerintah RRT. Namun memadankan BRI dengan kepentingan nasional, yaitu mensinergitaskan BRI dengan visi GMF yang dicetuskan oleh Presiden Joko Widodo”.

Keikutsertaan Indonesia dalam kerja sama BRI secara tidak langsung telah menjalin relasi dengan banyak negara, hal ini terbukti melalui mekanisme dialog ASEAN – China Free Trade Area. Kesepakatan ini diupayakan Indonesia dalam menangkap sejumlah peluang guna meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional berupa peningkatan konektivitas, arus distribusi barang, termasuk akses sumber produksi ke pasar yang lebih luas di ranah global.

Indonesia yang termasuk anggota ASEAN telah mengadopsi *Framework Agreement ASEAN – China Free Trade Area* berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 48 Tahun 2004 pada 15 Juni 2004 (Ditjenppi.kemendag 2018). Ratifikasi ini disepakati oleh ASEAN dengan RRT guna

mempererat hubungan yang berkelanjutan dan kontribusi dalam membangun dunia yang transparan, inklusif, juga konstan mengedepankan perdamaian, keamanan, dan kesejahteraan bersama. Apalagi dengan diberlakukannya prinsip kebijakan luar negeri yang bebas dan aktif, Indonesia tetap rasional untuk mempertimbangkan masa depan perekonomian nasional. Pertimbangan ini relevan dengan yang disampaikan oleh Ibu Sri Reymatin sebagai salah satu Diplomat Sub-dit. Astimpas I Kemenlu RI:

“Menlu RRT menyatakan bahwa promosi BRI ini adalah senjata ampuh untuk mengurangi dampak negatif akibat Covid-19. Bisa dikatakan, sinergi GMF-BRI dapat menjadi jangkar yang kuat dan pendorong pemulihan ekonomi Indonesia pasca pandemi maupun peningkatan hubungan kedua negara”.

Tiongkok memiliki pertumbuhan ekonomi yang bersifat eksponensial (Ruibo dan Linna 2013, 15). Realita ini berkaitan erat dengan alasan Pemerintah Indonesia yang tetap berkomitmen melancarkan sinergitas BRI, terlihat melalui sumbangsih Tiongkok dalam investasi dan arus wisatawan. Pertumbuhan kuantitas RRT yang proposional menjadi pertimbangan pemerintah RI untuk melancarkan kerja sama. Kesepakatan terkait investasi di sektor infrastruktur sangat diperlukan dalam menciptakan

lapangan pekerjaan, meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan masyarakat, serta menumbuhkan ekonomi nasional. Pak Ahmad Muhammad selaku Diplomat Sub-dit. Astimpas I Kemenlu RI menyampaikan bahwa:

“Sektor infrastruktur yang krusial bagi pertumbuhan ekonomi Indonesia, namun membutuhkan biaya cukup besar sehingga memerlukan banyak investasi dari luar. Dalam hal ini, BRI dapat menjadi sumber investasi pendanaan dan pembangunan infrastruktur melalui Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)”.

Adapun Ibu Elizani T. X. Nadia selaku Kepala Sub-dit. Astimpas I Kemenlu RI menambahkan bahwa:

“AIIB merupakan alternatif yang dinilai mampu menghadapi kesenjangan pendanaan infrastruktur di kawasan Asia, dibanding lembaga keuangan internasional seperti *World Bank* yang masih terhambat dalam penutupan berbagai kebutuhan pendanaan global maupun negara berkembang”.

Selain potensifinansial, ditemukan pembangunan nilai dan reputasi untuk menarik perhatian masyarakat internasional, mengingat kondisi *trade war*. Di sisi lain, sinergitas BRI ini mampu memberikan sejumlah inovasi berkelanjutan kepada Indonesia, seperti

yang disampaikan oleh Ibu Elizani T. X. Nadia:

“Bagi Indonesia, kerja sama BRI untuk menyalurkan nilai investasi pada sejumlah proyek dengan pertimbangan faktor *sustainability* dan memenuhi prinsip dasar 5+3 dari GMF-BRI, yang mencakup penggunaan tenaga kerja Indonesia, standar lingkungan yang tinggi, pendekatan pembangunan yang terintegrasi, penyesuaian standar praktik tenaga, dan transfer teknologi. Untuk prinsip 3 meliputi hubungan bisnis dan bisnis, dukungan pemerintah dan berorientasi pasar”

Berdasarkan diskusi peneliti dengan para narasumber melalui hasil wawancara, ditemukan beberapa perjanjian atau kesepakatan yang merupakan bagian dari upaya sinergi BRI pada sektor pembangunan antara lain:

1. *MoU on Promoting Cooperation on the Development of Regional Comprehensive Economic Corridors*, yang teraknsa di Kota Bogor pada 7 Mei 2018.
2. *MoU on Jointly Promoting Cooperation within the Framework of the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road Initiative and the Global Maritime Fulcrum Vision*, ditandatangani di Beijing pada 23 Oktober 2018.

3. *MoU on Establishing Joint Steering Committee for the Development of Regional Comprehensive Economic Corridors*, ditandatangani di Beijing pada 23 Oktober 2018.

4. *Cooperation Plan on Regional Comprehensive Economic Corridors*, ditandatangani di Beijing pada 25 Juni 2019.

5. Melalui 4 koridor ekonomi, progres positif terakhir terletak pada proyek Pelabuhan dan Kawasan Industri di Kuala Tanjung, Sumatera Utara melalui kerja sama Pelindo 1 dan Zhejiang Port, maupun Rotterdam Port. Terdapat penandatanganan *Head Agreement* dan saat ini sedang membahas *Joint Venture*. Selain itu, terdapat 3 kerja sama *feasibility studies* untuk proyek Kawasan Industri Tanah Kuning, Kawasan Wisata di Danau Toba, Pelatihan Vokasional dan Kawasan Wisata di Likupang.

Terlepas dari sejumlah kesepakatan yang tercapai, praktik sinergitas BRI belum sepenuhnya *the 21st Century Maritime Silk Road* selama tahun 2018-2019 merupakan beberapa kendala, terbukti koridor Sumatera Utara masih berada di fase *on going* atau sedang berlanjut, sedangkan tiga koridor lainnya masih belum menunjukkan pembangunan yang nyata. Ini difaktori oleh lamanya pengambilan keputusan yang konkrit

sesuai ketentuan berlaku dipengaruhi proses dialog antara kedua negara. Pertemuan antara pemerintah Indonesia dengan RRT membutuhkan proses dan waktu lebih lama dikarenakan adanya sinkronisasi argumen dan pertimbangan antar kedua belah pihak.

Dalam teknis lapangan, kendala yang menghambat terwujudnya kesepakatan terlihat melalui pelaksanaan BRI di koridor Sumatera Utara. Walaupun telah tercipta kesepakatan yang memuat komposisi kesepakatan, pembangunan pelabuhan di koridor ini diperlambat oleh kesiapan masyarakat lokal yang belum matang dalam menerima perubahan lingkungan, terutama pembangunan proyek kerja sama investasi dengan RRT. Kondisi ini didasari oleh tidak optimalnya sosialisasi dari pemerintah pusat maupun daerah mengenai manfaat pembangunan proyek sehingga muncul sikap “reluctant” dari masyarakat setempat. Selain itu, kinerja pembangunan terbatas karena masih belum diselesaikannya permasalahan pembebasan lahan proyek dan pandemi Covid-19 yang menghentikan proyek sementara. Lebih lanjut, salah satu kendala yang paling diperdebatkan dan umumnya disalahpahami oleh berbagai kalangan adalah kecurigaan terhadap BRI yang lebih cenderung meningkatkan jumlah utang Indonesia, dibanding keuntungan yang diekspetasikan.

3. Pengendalian dalam Sinergitas BRI Berdimensikan *the 21st Century Maritime Silk Road*

Korelasi politik luar negeri dan kerja sama ekonomi yang dituangkan Tiongkok dalam *Belt and Road Initiative* (BRI) menjadi agenda pemerintah dalam mengembangkan sekaligus memelihara stabilitas keamanan di kawasan. Jelas bahwa inisiatif ini dilandasi oleh isu perdamaian dan stabilitas yang merupakan prasyarat utama bagi terbangunnya sinergi ekonomi di setiap negara. Perkembangan proyek BRI diimplementasi melalui visi ekonomi dalam rangka menciptakan keterbukaan dan kerja sama melalui mekanisme multilatera, bertujuan dalam membangun suatu komunitas bersama yang berbagi kepentingan, nasib, dan tanggung jawab atas peran masing-masing negara terlibat. Diplomat Sub-dit. Astimpas I Kemenlu RI berpendapat “Menurut kami sebagai diplomat yang menaungi kerja sama Indonesia – Tiongkok, prakarsa BRI merupakan suatu ide yang konstruktif dari Tiongkok dalam memajukan peradaban di kawasan, dengan menggandeng dan memperkuat kolaborasi dengan berbagai negara, termasuk Indonesia. Sekiranya terdapat pandangan-pandangan komunitas internasional lain yang memandang bahwa ini merupakan salah satu upaya Tiongkok menunjukkan

hegemoni di kawasan, hal tersebut hanya sebatas persepsi”.

Setiap negara meningkatkan optimisme atau rasa saling percaya dengan negara lainnya, sehingga terbentuk suatu interaksi yang semakin intensif pada berbagai sektor, dari ekonomi hingga sosial budaya dan antar masyarakat. Sikap optimisme inibukan berarti mendorong pemerintah untuk menutup mata dan mengabaikan berbagai risiko yang dapat muncul di dalam sinergitas BRI. Tetap diperlukannya sejumlah strategi pemerintah yang menyetir atau mengendalikan progres pelaksanaan BRI. Ini sesuai yang disampaikan oleh Ibu Sri Remaytin selaku Diplomat Sub-dit. Astimpas I Kemenlu RI bahwa:

“Negara-negara di kawasan masih harus berupaya keras mewujudkan proyek BRI di tengah berbagai realitas ketidakpastian global, seperti peningkatan tensi di Laut China Selatan, Perang Dagang dan rivalitas AS dengan Tiongkok, Isu Hong Kong, Xinjiang – Uighur, Taiwan serta pandemi Covid-19 yang mewabah secara global”.

Undang-Undang Kelautan pada 29 September 2014 pasal 62 menetapkan pendirian Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) dengan fungsi melaksanakan penjagaan, pengawasan pencegahan, juga penindakan pelanggaran

hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yuridiksi Indonesia (Burhannudin 2015, 5-6). Adapun pembentukan departemen *Vessel Traffic Service* (VTS) yang bertujuan mengantisipasi urusan-urusan *Traffic Separation Scheme* (Hutomo 2019, 74).

Pemerintah Indonesia telah menciptakan berbagai regulasi terkait pemanfaatan potensi maritim guna mencapai kepentingan nasional, sekaligus mengendalikan sistematis pembangunan. Secara teknis, BAKAMLA didirikan sebagai badan pengendali yang membangkitkan dan menjaga konsistensi arah pembangunan infrastruktur jalur laut, serta mewujudkan negara maritim yang independen dan kokoh. Dalam departemen VTS, urusan gerak ataupun navigasi dapat kontrol dan memastikan segala fasilitas pra-sarana juga infrastruktur sumber daya manusia siaga sebelum implementasi *Traffic Separation Scheme* (TSS), yakni skema pemisahan jalur laut lintas pelayaran yang berlawanan arah dalam kondisi pada

Seperti yang dijelaskan sebelumnya, terkait pemberlakuan poladan standarisasi pemerintah RRT dalam sinergitas BRI tetap dipadankan dengan kepentingan nasional Indonesia. Penyesuaian tersebut memang memakan waktu yang lebih lama mengingat adanya sinkronisasi argumen dan pertimbangan antar kedua belah pihak,

namun ini membuktikan peran pemerintah Indonesia yang turut mengendalikan sinergi BRI secara nyata. Hal ini dipertegas dengan pernyataan Diplomat Sub-dit. Astimpas I Kemenlu RI bahwa:

“Pengendalian kongkret dalam kaitan proyek BRI adalah dengan merefleksikan tawaran kerja sama dari Tiongkok dengan prioritas pembangunan dan kepentingan nasional Indonesia”.

Konsistensi Indonesia yang memegang kendali dalam mempertimbangkan berbagai tawaran kerja sama beserta skema dari RRT terlihat melalui realisasi sejumlah pertemuan dan kesepakatan, seperti yang dikemukakan oleh Ibu Elizani T. X. Nadia selaku Kepala Sub-dit. Astimpas I Kemenlu RI bahwa:

“Pengendalian kongkret atas pelaksanaan BRI antara lain dengan melakukan serangkaian saling kunjung dan dialog antar pejabat tinggi hingga pejabat level teknis dalam memperlancar kerja sama selama periode dimaksud. Hal itu guna mengkomunikasikan *concern-concern* Pemri atas usulan-usulan kerja sama dan Tiongkok

Fokus utama atau *concern* pengendalian dalam hubungan timbal-balik antara pemerintah Indonesia dengan RRT tidak terlepas dari area-area prioritas kerja sama, seperti *investment return*, kesiapan pekerja lokal berdasarkan standarisasi, fasilitas penunjang pembangunan, hingga

menciptakan negosiasi yang mewujudkan sinergitas GMF-BRI. Berdasarkan pernyataan salah satu Diplomat Sub-dit. Astimpas I Kemenlu RI, yakni Ibu Yofanka Y. Siahainenia bahwa:

“Konsistensi dua pihak dalam mengimplementasikan pelaksanaan proyek sesuai standar dan target awal, serta mematuhi *timeline* yang telah disepekat oleh kedua pihak sejak awal penyelenggaraan proyek. Dalam kaitannya, ini termasuk intensifikasi komunikasi dua arah antara unsur terkait di Indonesia dan Tiongkok guna memperlancar kerja sama”.

Fokus utama atau *concern* pengendalian dalam hubungan timbal-balik antara pemerintah Indonesia dengan RRT tidak terlepas dari area-area prioritas kerja sama, seperti *investment return*, kesiapan pekerja lokal berdasarkan standarisasi, fasilitas penunjang pembangunan, hingga menciptakan negosiasi yang mewujudkan sinergitas GMF-BRI. Berdasarkan pernyataan Ibu Yofanka Y. Siahainenia:

“Konsistensi dua pihak dalam mengimplementasikan pelaksanaan proyek sesuai standar dan target awal, serta mematuhi *timeline* yang telah disepekat oleh kedua pihak sejak awal penyelenggaraan proyek. Dalam kaitannya, ini termasuk intensifikasi komunikasi dua arah antara unsur terkait di Indonesia dan Tiongkok guna memperlancar kerja sama”.

Ricuhnya perdebatan bahwa sinergitas BRI digambarkan sebagai RRT yang menjerat Indonesia ke jalan perekonomian yang buntu dapat dikendalikan pemerintah dengan konfirmasi mekanisme saluran anggaran. Akan tetapi, isu tersebut ditanggapi dengan optimisme pihak Indonesia dan RRT, seperti yang disampaikan oleh Ibu Eliana T. X. Nadia selaku Kepala Sub-dit. Astimpas I Kemenlu RI bahwa:

“Baik pemerintah Indonesia dan Tiongkok sendiri berulang kali menyakinkan bahwa kerja sama proyek BRI di Indonesia tidak mengandung praktik jebakan utang luar negeri. Pemerintah menggunakan mekanisme B-to-B bukan G-to-G, sehingga menekan penambahan utang luar negeri Indonesia sekaligus menepis kekhawatiran bahwa proyek Indonesia – Tiongkok dalam kerangka BRI adalah jebakan utang yang dapat mengikis NKRI”

Mekanisme *Business to Business* (B2B) yang dilaksanakan mengisyaratkan proyek BRI tidak akan dibiayai melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) sehingga menghindari penambahan utang luar negeri. Seperti yang disampaikan sebelumnya, baik pemerintah RRT maupun pemerintah Indonesia menekankan pelaksanaan kebijakan *Business to Business* (B2B) yang mengendalikan proyek BRI, dibanding

Government to Government (G2G). Para Diplomat Sub-dit. Astimpas I Kemenlu RI menambahkan bahwa:

“Meskipun begitu, pemerintah tetap membantu pelaksanaannya dengan melibatkan BUMN dan menyesuaikan regulasi berdasarkan iklim *invest*. Jadi, tetap ada pengawasan dari pemerintah Indonesia, meskipun kerja sama tersebut melibatkan pihak swasta dengan Pemerintah Indonesia akan memfasilitasi kemudahan izin dan fasilitas kepada investor Tiongkok, juga mewajibkan adanya *feasibility study* dari institusi internasional. Sementara peran Tiongkok dalam hal ini hanya sebatas pembiayaan langsung kepada perusahaan Tiongkok yang akan mengerjakan tawaran proyek investasi di Indonesia”.

Terlepas dari persoalan *investment return*, pengendalian terhadap masalah ketenagakerjaan lokal juga merupakan salah satu prinsip utama dalam sinergitas BRI. Proyek kerja sama yang berdimensikan *the 21st Century Maritime Silk Road* mendorong upaya pemanfaatan sumber daya manusia dalam konstruksi pelabuhan. Pemerintah Indonesia berusaha memaksimalkan keterlibatan masyarakat lokal untuk membangun infrastruktur di daerahnya, namun kenyataannya pembangunan pelabuhan seperti di koridor Sumatera Utara terhambat akibat kesiapan masyarakat lokal yang belum intensif.

Dengan mempertimbangkan kondisi ini dan opini publik, Indonesia menerima bantuan RRT dalam menyalurkan tenaga ahli, sesuai yang disampaikan oleh Ibu Sri Remaytin selaku Diplomat Sub-dit.

Astimpas I Kemenlu RI bahwa:

“Untuk saat ini Indonesia masih membutuhkan dukungan tenaga kerja khususnya tenaga ahli dari Tiongkok dalam proyek strategis, mengingat adanya keterbatasan SDM dalam penguasaan bidang IPTEK proyek tertentu. Pada praktiknya, jumlah tenaga ahli yang dilibatkan dalam proyek tidak lebih dari 10% total jumlah pekerja. Keterlibatan tenaga kerja Tiongkok itu pun juga harus memenuhi persyaratan sesuai peraturan dan ketentuan UU Ketenagakerjaan yang berlaku di Indonesia terkait tenaga kerja asing”

Selain menyinggung keberlangsungan konstruksi pelabuhan Sumatera Utara pertanyaan terkait progres 3 koridor utama terklarifikasi. Berdasarkan pernyataan para Diplomat Sub-dit. Astimpas I Kemenlu RI bahwa:

“Saat ini penanaman pembangunan 3 koridor ekonomi telah mengalami kemajuan dengan dilakukannya sejumlah *feasibility studies* oleh Tim Ahli Tiongkok ke daerah-daerah pembangunan proyek terkait”.

“Selain itu juga dilakukan pertemuan koordinasi secara

virtual dalam membahas keberlangsungan kerja sama antara Kementerian teknis di Indonesia dan Tiongkok, walaupun di tengah pandemi Covid-19.”

“Saat memasuki fase adaptasi kebiasaan baru, sejumlah tenaga kerja asal Tiongkok yang dialokasikan mendukung percepatan penyelesaian proyek strategis, serta telah dihadirkan secara bertahap ke Indonesia”

Walaupun negosiasi dalam kesepakatan dinilai memakan durasi yang lebih lama kondisi ini tidak membuat RRT untuk berubah pikiran dalam menyinergiskan BRI dengan Indonesia. Dalam proses wawancara dengan Diplomat Sub-direktorat Asia Timur dan Pasifik I Kementerian Luar Negeri Indonesia, sempat disinggung pertemuan antara dua belah pihak dengan Menkomarines di Tengchong, Provinsi Yunnan. Menteri Luar Negeri RRT menegaskan komitmennya untuk terus mendorong kelanjutan kerja

sama BRI di berbagai bidang, khususnya investasi antara dua negara melalui pertemuan yang dilaksanakan pada Oktober 2020 ini.

E. PENUTUP

1. Kesimpulan

Hasil penelitian ini menemukan sejumlah kesimpulan mengenai faktor-faktor penghambat dan pencapaian dalam

pelaksanaan sinergitas *Belt and Road Initiative* dengan berdimensikan *the 21st Century Maritime Silk Road* yang dilaksanakan oleh Tiongkok di wilayah perairan Indonesia pada tahun 2018 hingga 2019, sebagai berikut:

a. Ketetapan Konstitusi yang Dilaksanakan Republik Rakyat Tiongkok (RRT) dengan Republik Indonesia (RI) Sinergitas BRI berdimensikan *the 21st Century Maritime Silk Road* antara pemerintah RI dengan RRT menjadi sebuah komitmen dalam meningkatkan kondisi domestik masing-masing negara, salah satunya ialah pembangunan infrastruktur pada jalur laut atau wilayah perairan. Komitmen ini menghasilkan sejumlah dokumen perjanjian kerja sama yang disebut *Memorandum of Understanding (MoU)* sebagai rujukan konstitusi dalam menciptakan kebijakan. Secara garis besar, ketetapan MoU berfokus pada pembangunan infrastruktur maritim, konektivitas maritim, dan diplomasi maritim. Dengan adanya penyusunan metode kerja sama yang memuat komposisi pelaksanaan bukan berarti permasalahan praktik BRI tidak berpeluang muncul. Kondisi ini dapat diidentifikasi melalui progres 4 koridor yang secara teknis lapangan masih belum konkrit, dipengaruhi keefektifan proses kesepakatan dan sikap sentimen

masyarakat lokal maupun global sebagai tanggapan atas praktik sinergitas *Belt and Road Initiative* berdimensikan *the 21st Century Maritime Silk Road*.

b. Kesepakatan yang Melibatkan Hak Pemerintah Republik Rakyat Tiongkok (RRT) dengan Republik Indonesia (RI)

Kesepakatan merupakan elemen penting dalam menjalin hubungan kerja sama, dengan bertujuan menyeimbangkan kepentingan masing-masing negara terlibat. Hal ini juga berlaku dalam praktik sinergitas BRI antara pemerintah RRT dan Indonesia yang mempedankan pembangunan dialog guna memancarkan aplikasi proyek di empat Koridor Ekonomi Komprehensif Regional, terdiri dari Sumatera Utara, Kalimantan Utara, Sulawesi Utara, dan Pulau Bali. Walaupun inisiatif ini merupakan rencana Marshall RRT namun tetap diiringi penyesuaian visi dan kepentingan pemerintah Indonesia sehingga menghasilkan kesepakatan yang berdasarkan pada pemberlakuan perundangan di masing-masing pihak. Hanya saja, kesepakatan dalam sinergitas ini mengalami keterhambatan karena memerlukan jangka waktu yang relatif lama atau tidak dapat dipastikan, kesalahpahaman atau spekulasi masyarakat terkait penyaluran dana dan fasilitas, kesiapan tenaga lokal, hingga kesenjangan

solidaritas antar pemerintah pusat dengan daerah.

c. Pengendalian dalam Sinergitas BRI Berdimensikan *the 21st Century Maritime Silk Road*

Praktik BRI merupakan implementasi dari visi ekonomi dalam rangka menciptakan keterbukaan dan mekanisme kerja sama, bertujuan dalam membangun suatu komunitas bersama yang berbagi kepentingan, nasib, dan tanggung jawab atas peran masing-masing negara terlibat. Kolaborasi pemerintah RI dengan RRT memberikan keuntungan dan manfaat yang optimal, dengan dilandasi kepentingan rasional, dan membuka jalan bagi terwujudnya peningkatan kesejahteraan masyarakat Indonesia di berbagai sektor. Kendati demikian, tetap diperlukannya pengendalian sebagai upaya menangani berbagai permasalahan yang muncul dari pelaksanaan sinergitas BRI. Pengendalian terhadap inisiatif ini difokuskan sesuai area-area prioritas kerja sama, antara lain: *investment return*, kesiapan pekerja lokal berdasarkan standarisasi, fasilitas penunjang pembangunan, hingga menciptakan negosiasi yang merupakan sinergitas GMF-BRI.

2. Saran

Berdasarkan analisis dalam pelaksanaan sinergitas *Belt and Road Initiative* dengan berdimensikan *the 21st Century Maritime Silk Road* yang

dilaksanakan oleh Tiongkok di wilayah perairan Indonesia pada tahun 2018 hingga 2019, maka peneliti memiliki sejumlah saran terkait hasil penelitian antara lain:

- 1) Ketetapan konstitusi dalam sinergitas GMF-BRI hanya memuat metode kerja sama berisi komposisi pelaksanaan, sehingga memerlukan regulasi yang mampu mengoptimalkan kinerja proyek di lapangan. Salah satunya ialah sosialisasi guna mengklarifikasi penyuluran bantuan dana, fasilitas, dan tenaga ahli dari RRT sehingga promosi yang menyeluruh dan merinci ini sekaligus mampu menelan kesegaran dan opini negatif dari masyarakat lokal hingga internasional.
- 2) Proses kesepakatan antara pemerintah RI dengan RRT dalam sinergitas ini memerlukan mekanisme dialog yang aktif dan secara tegas mendorong percepatan tataran teknis proyek di lapangan.

3) Tidak hanya dikendalikan pemerintah RI dan RRT saja, tetap diperlukannya sinergitas antara pejabat tinggi pemerintah dengan kalangan non-pemerintah dalam pelaksanaan proyek *Belt and Road Initiative* berdimensikan *The 21st Century Maritime Silk Road*, karena termasuk sebagai kunci keberhasilan Indonesia dalam menaungi kerja sama yang potensial dengan RRT.

F. DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Azwar, S. 1988. *Sikap Manusia Teori dan Pengukurannya*. Yogyakarta: Liberty.
- Burhannudin, A. I. (2015). *Mewujudkan Poros Maritim Dunia*. Yogyakarta: Deepublish.
- Cai, P. 2017. *Understanding China's Belt and Road Initiative*. Lowy Institute: for International Policy, 1-22.
- D'Anieri, P. 2017. *International Politics: Power and Purpose in Global Affairs* (ed.4). Riverside: Cengage Learning.
- Moleong, Lexy J. 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Lu, H., Rohr, C., Hafner, T., & Knack, A. 2018. *China's Belt and Road Initiative: Measuring the impact of improving transport connectivity on international trade in the region – a proof-of-concept study*. Santa Monica, Calif. and Cambridge, UK: RAND Europe.
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta.
- _____. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D*. Bandung: Alfabeta.
- Sutopo, H. B. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Surakarta: Universitas Negeri Sebelas Maret.
- Varkkey, H., Bahcecik, S. o., & Lauf, M. (2020). *ASEAN as a Method: Re-centering Processes and Institutions in Contemporary Southeast Asian Regionalism*. (C. Ergeng, Penyunting). Abingdon: Oxon: Routledge
- 7.%201302045022%20-%20Risky%20Amalia%20(09-13-18-08-19-37).pdf.
- Bojang, A. S. 2018. "The Study of Foreign Policy in International Relations". *Journal of Political Sciences & Public*, 6(4):1-9. Diakses Oktober 20, 2020. DOI: 10.4172/2332-0761.1000337.
- Chairil, T. 2015. "Intelijen dan Diplomasi Internasional". *GLOBAL: Jurnal Politik Internasional*, 17(1):18-32. Diakses Desember 14, 2019. DOI: <https://doi.org/10.7454/global.v17i1.23>.
- Hennida, C. 2019. "Diplomasi Publik dalam Politik Luar Negeri". *Media Masyarakat Kebudayaan dan Politik*, 2(1):1-2. Diakses Desember 14, 2019. http://journal.unair.ac.id/files/PDF/03_Hennida_DIPLOMASI%20PUBLIK.pdf.
- Hutomo, M. S. 2019. "Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia: Kumpulan Tulisan dan Liputan". *Jurnal Ilmiah Indonesia (IISD)*, 14. Diakses September 20, 2020. https://books.google.co.id/book?id=J9OoDwAAQBAJ&printsec=frontcover&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false.
- Lasabuda, R. 2013. "Pembangunan Wilayah Pesisir dan Lautan dalam Perspektif Negara Kepulauan Republik Indonesia". *Jurnal Ilmiah Platax*, 1(2):92-101. Diakses Desember 12, 2019. DOI: <https://doi.org/10.35800/jip.1.2.2013.1251>
- Matondang, Z. 2009. "Validitas dan Reliabilitas Suatu Instrumen Penelitian". *Jurnal Tabularasa PPS Unimed*, 6(1):87-97. Diakses Desember 12, 2019. <http://digilib.unimed.ac.id/id/eprint/705>.
- Nurika, R. R. 2017. "Peran Globalisasi di Balik Munculnya Tantangan Baru Bagi Diplomasi di Era

Jurnal

Amalia, Risky. 2018. "Kerja Sama Maritim Indonesia – Tiongkok Menuju Visi Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia". *eJournal Ilmu Hubungan Internasional*, 6(3):1271-1280. Diakses Januari 30, 2021. <https://ejournal.hi.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2018/09/2>

- Kontemporer”. *Jurnal Sospol*, 3(1):126-141. Diakses Desember 19, 2019. DOI: <https://doi.org/10.22219/sospol.v3i1.4404>.
- Rahardjo, Mudjia. 2010. “Triangulasi dalam Penelitian Kualitatif”. *Research Repository*. Diakses September 20, 2020. <http://repository.uin-malang.ac.id/1133/1/triangulasi.pdf>.
- Rahman, H. Y. 2019. “Kebijakan Pemerintah terhadap Belt and Road Initiative (BRI) dalam Paradigma Ekonomi Syariah”. *Al-Amwal: Jurnal Ekonomi dan Perbankan Syariah*, 1(2), 173-190. Diakses September 20, 2020. DOI: 10.24235/amwal.v1i1i2.4537.
- Rondonuwu, V., Mamentu, M., & Tulung, T. 2019. “Kerjasama Indonesia dengan Australia dalam Meningkatkan Pendidikan di Indonesia”. *E-journal Universitas Sam Ratulangi*, 1-10. Diakses Desember 12, 2019. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/politico/article/view/30496/2774>.
- Ruibin, Han & Linna Wang. 2013. “Challenges and Opportunities Facing China’s Urban Development in the New Era”. *OpenEdition Journals*, 15-27. Diakses Januari 30, 2021. <https://doi.org/10.4000/chinaperspectives.5149>.
- Soesilowati, S. 2017. “Diplomasi Soft Power Indonesia Melalui Atase Pendidikan dan Kebudayaan”. *Jurnal Global & Strategis*, 9(2):293-308. Diakses Desember 19, 2019. DOI: <http://dx.doi.org/10.20473/jgs.9.2.2015.293-308>.
- Stanzel, V. 2018. “New Realities in Foreign Affairs: Diplomacy in the 21st Century”. Stiftung Wissenschaft and Politik German Institute for International and Security Affairs. Berlin: SWP Research Paper 11. Diakses pada Desember 14, 2019. <https://www.swp-berlin.org/en/publication/new-realities-in-foreign-affairs-diplomacy-in-the-21st-century/>.
- Suryadi, A. 2015. “Kepentingan Indonesia Menyepakati Kerjasama Ekonomi dengan Slovakia dalam Bidang Energi dan Infrastruktur”. *JOM FISIP*, 2(2):1-15. Diakses Desember 19, 2019. <https://jom.unf.ac.id/index.php/JOMFSIP/article/view/7542/7214>.
- Skripsi/Makalah/Laporan Penelitian**
- Beddu, D., Cangara, A., & Putra, A. B. (2019). The Implications of Changing Maritime Security Geopolitical Strategic Landscape of Southeast Asia Towards Indonesia's "Jokowi" Contemporary Foreign Policy. *HICOSPOS 2019: Proceedings of the 1st Hasanuddin International Conference on Social and Political Sciences* (hal. 120-127). Makassar: CGER & EAI Research Meets Innovation.
- Djamas, D. 1999. “Alat dan Teknik Pengumpulan Data serta Analisis Data.” Penelitian dipresentasikan di Lokakarya Pemantapan Penulisan Proposal Penelitian, Padang: Jurusan Pendidikan Fisika FPMIPA IKIP. Diakses Desember 23, 2019. <http://repository.unp.ac.id/id/eprint/748>.
- Nabila, A., Fauri, A., Yusrizza, B., Atmama, D., Burdiasis, F., Tarmizi, H., dkk. 2018. “Belt and Road Initiative (OBOR): What’s in it for Indonesia?”. PT Trisaka Wahana Tenggara. Jakarta: Tenggara Strategics. Diakses Desember 23, 2019. <https://tenggara.id/assets/source/Insights/BRI-Briefing-Paper-English.pdf>.

Website/Internet

Abrian, G. 2016. "Memahami Posisi Indonesia pada Jalur Perdagangan Internasional". Diakses 21 Desember. Newsantara: <https://newswantara.com/maritim/memahami-posisi-indonesia-pada-jalur-perdagangan-internasional>.

Ditjenppi.kemendag. 2018. "ASEAN - China". Diakses 12 Desember 2020, dari Direktorat Jenderal Perundingan Perdagangan Internasional: <http://ditjenppi.kemendag.go.id/index.php/asean/asean-1-1a/asean-china/>

Kemenka. 2019. "A Synergy between Two Great Nations: China's Belt and Road Initiative and Indonesia's Global Maritime Fulcrum". Diakses 13 Januari 2021, dari Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi: [https://maritim.go.id/synergy-great-](https://maritim.go.id/synergy-great-nations-chinas-belt-and-road-initiative-and-indonesias-global-maritime-fulcrum/)

nations-chinas-belt-road-initiative-indonesias/.

Kuo, L., & Kommenda, N. 2018. "What is China's Belt and Road Initiative?" Diakses 08 Oktober 2020. The Guardian: [theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer](https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer).

Rakmat, M. S., & Tarahita, D. 2019. "Indonesia could be Beijing's best belt and road friend". Diakses 02 Oktober. This Week in Asia: <https://www.semg.com/week-asia/opinion/article/2010278/indonesia-could-be-beijings-best-belt-and-road-friend>

Sebayang, R. 2019. "Apakah OBC jalur Sutra Modern RBT yang jadi Polemik RI?" Diakses 02 Oktober. CNBC Indonesia: <https://www.cnbcindonesia.com/news/20190513181838-472178/apakah-itu-obor-jalur-sutra-modern-china-yang-jadi-polemik-ri>.

