

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang Masalah

Ketika Indonesia merdeka pada tanggal 17 Agustus 1945 belum diketahui secara pasti luas wilayah negara ini. Rincian wilayah baru diperoleh setelah Konferensi Meja Bundar (KMB) di Den Haag, Belanda pada tahun 1949. Pada KMB itu diputuskan bahwa wilayah Indonesia adalah seluruh daerah bekas jajahan Belanda. Dengan keputusan itu, Indonesia mempunyai wilayah yang sangat luas yang membentang dari Barat ke Timur sepanjang 5.110 km dan membujur dari Utara ke Selatan sepanjang 1.888 km. Dengan wilayah seluruhnya mencapai 5.193.252 km² yang terdiri atas 1.890.754 km² luas daratan dan 3.302.498 km² luas lautan. Luas daratan Indonesia hanya sekitar 1/3 dari luas seluruh Indonesia sedangkan 2/3-nya berupa lautan. Dengan perbandingan itu Indonesia dijuluki sebagai negara maritim atau negara kelautan.

Dengan wilayah air yang jauh lebih luas dibanding daratan, serta posisi silang yang strategis, sudah sewajarnya apabila Indonesia memiliki kepentingan fundamental untuk menguasai dan memanfaatkan laut, memiliki identitas dan budaya maritim yang kuat, serta memanfaatkan posisi strategis untuk kemaslahatan bangsa dan menciptakan keamanan di kawasan sesuai dengan amanat konstitusi untuk “melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut serta melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial”.

Namun demikian potensi yang sangat besar dibidang kelautan masih belum dikelola secara optimal. Untuk mengoptimalkan pengelolaan sumber daya kelautan, Pemerintah Republik Indonesia sedang berupaya untuk mengelola potensi kelautan tersebut, antara lain dengan membuat kebijakan kelautan yang terarah, terkoordinasi dan dilakukan dalam rangka mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dan dalam upaya memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kemakmuran rakyat.

Langkah pemerintah Indonesia untuk membangun kelautan diawali dengan diterbitkannya Peraturan Presiden nomor 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Dalam Peraturan Presiden tersebut dikemukakan bahwa Kebijakan Kelautan Indonesia adalah pedoman umum kebijakan kelautan dan langkah pelaksanaannya melalui program dan kegiatan kementerian atau lembaga dibidang kelautan. Visi kelautan tersebut dituangkan dalam visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, yaitu Indonesia sebagai negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional.

Dalam langkah mengimplementasikan visi Poros Maritim Dunia, percepatan pembangunan kelautan merupakan keniscayaan yang harus diupayakan dalam kerangka meningkatkan kesejahteraan seluruh rakyat Indonesia. Peran, potensi, dan peluang Indonesia untuk menjadi Poros Maritim Dunia perlu dirumuskan secara jelas. Unsur-unsur kemaritiman yang sangat luas, membutuhkan adanya diferensiasi, pemilihan terhadap aspek mana yang akan menjadi fokus untuk digarap.

Visi Poros Maritim Dunia juga perlu memperhatikan secara komprehensif konstelasi hubungan antarnegara di Asia serta berbagai inisiatif yang ada di kawasan seperti *ASEAN Community*, *One Belt One Road* (OBOR) Republik Rakyat Tiongkok (RRT), *Act East* dari India dan *Rebalance* dari Amerika. Dalam kaitan ini, visi Poros Maritim Dunia dapat saja melakukan sinergi dengan berbagai inisiatif tersebut sesuai dengan kepentingan nasional dan dalam rangka memberikan sumbangan dan kontribusi positif bagi perdamaian.

Dalam pelaksanaan Kebijakan Kelautan Indonesia, ada 7 (tujuh) pilar kebijakan kelautan Indonesia, yaitu;

- 1). Pengelolaan Sumber Daya Kelautan dan Pengembangan Sumber Daya Alam
- 2). Pertahanan, Keamanan, Penegakan Hukum di Laut,

- 3). Tata Kelola dan kelembagaan di Laut
- 4). Ekonomi, Infrastruktur, dan Peningkatan Kesejahteraan
- 5). Pengelolaan Ruang Laut dan Pelindungan Lingkungan Laut
- 6). Budaya Bahari
- 7). Diplomasi Maritim (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, 2017).

Dari ketujuh pilar kebijakan kelautan tersebut, peneliti hanya akan memfokuskan penelitian pada pilar kebijakan yang keempat yaitu ekonomi, infrastruktur, dan peningkatan kesejahteraan masyarakat Indonesia. Terkait dengan Pilar Kebijakan Keempat ini ada 20 (dua puluh) Strategi utama yakni: 8 (delapan) Strategi Ekonomi kelautan, 7 (tujuh) Strategi Infrastruktur Kelautan, dan 5 (lima) Strategi peningkatan kesejahteraan (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, 2017).

Untuk mewujudkan keberhasilan visi Poros Maritim Dunia diperlukan berbagai infrastruktur dalam berbagai aspek kelautan Indonesia. Kementerian Kelautan mengidentifikasi beberapa masalah yang muncul dalam bidang kelautan di Indonesia (Siregar, Warta Ekonomi, 2015).

Dalam roadmap pembangunan kelautan dan perikanan 2015-2019, Kadin Bidang Kedaulatan dan Perikanan membuat peta permasalahan dalam bidang kelautan dan perikanan, antara lain :

- 1). Belum optimalnya produksi budi daya nasional dan produksi di laut lepas pada Zona Eksklusif Ekonomi Indonesia (ZEEI)
- 2). Belum optimalnya pertumbuhan *Product Domestic Bruto* (PDB);
- 3). Belum terkelolanya pulau-pulau kecil sebagai kekuatan ekonomi;
- 4). Belum optimalnya industri pengolahan khususnya di kawasan Indonesia Bagian Timur;
- 5). Ketersediaan bahan bakar minyak untuk nelayan dan pembudidayaan ikan;

- 6). Belum optimalnya pengawasan pada undang-undang dasar (UUD) pada kelautan di Indonesia ;
- 7). Peningkatan kawasan konservasi laut nasional;
- 8). Peningkatan kapasitas Sumber daya Alam (SDA);
- 9). Peningkatan iptek kelautan dan perikanan;
- 10).Peningkatan tata kelola pembangunan kelautan nasional.

Selain masalah-masalah tersebut diatas, hal terpenting dalam merealisasikan bidang kelautan di Indonesia adalah infrastruktur .Dalam hal ini, Beberapa negara didunia cenderung melakukan pengembangan pembangunan negaranya untuk meningkatkan pertumbuhan perekonomian. Melihat kondisi tersebut, Indonesia melalui seluruh unsur kenegaraanya juga berupaya untuk meningkatkan pembangunan negaranya. Salah satu bentuk pembangunan dalam suatu negara adalah pembangunan pada infrastruktur. Hal ini dikarenakan, ketersediaan infrastruktur yang memadai merupakan kunci sukses dalam percepatan pembangunan suatu negara. baik menyangkut pembangunan ekonomi dan sosial. Pembangunan infrastruktur yang baik di suatu negara itu mencerminkan kemajuan dan kemantapan negara itu menjadi suatu negara yang makmur, dengan tujuan untuk mensejahterakan seluruh masyarakat.

Dalam hal ini, yang menjadi fokus pemerintah ialah pada infrastruktur pelabuhan yang ada di Indonesia, dimana kondisi pelabuhan di Indonesia masih kurang. Bahwa saat ini total jumlah pelabuhan di Indonesia baik komersial maupun non-komersial yaitu berjumlah 1.241 pelabuhan, atau equivalen satu pelabuhan melayani 14 pulau, dengan luas rata-rata 1548 km²/pelabuhan. Keadaan infrastruktur tersebut masih belum berimbang jika dibandingkan negara kepulauan lainnya di Asia (Nirmala, 2017).

Terkait dengan hal tersebut, Pemerintah Indonesia telah menetapkan beberapa rencana terkait pelabuhan di Indonesia. Berdasarkan dokumen Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019, dalam rangka pembangunan konektivitas nasional untuk mencapai keseimbangan pembangunan

ditetapkan sasaran peningkatan 24 pelabuhan strategis untuk mendukung program tol laut, yang terdiri dari 5 pelabuhan hub (2 hub internasional dan 3 hub nasional) serta 19 pelabuhan *feeder* (Program Tol Laut dalam Mendukung Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, *Sustaining Partnership*, Transportasi Laut 2015) (Nirmala, 2017).

Untuk merealisasikan rencana tersebut, Pemerintah Indonesia melakukan kerjasama bilateral yang saling menguntungkan dengan berbagai negara untuk mengatasi masalah di atas, terutama ketersediaan infrastruktur kelautan di Indonesia, seperti Jepang, Tiongkok, dan lain-lain. Dalam penelitian ini peneliti memfokuskan diri pada kerjasama yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia dengan Tiongkok, karena pemerintah Tiongkok pun memiliki proyek kelautan yang dikenal dengan proyek *One Road One Belt* (OBOR), yaitu Jalur Sutra abad 21, yang melibatkan negara-negara lain, termasuk Indonesia.

Pemerintah Tiongkok pada pemerintahan Xi Jinping dalam merumuskan kebijakan luar negerinya melibatkan negara-negara di sekitar untuk mencapai kepentingan bersama (China daily, 2013). Dalam agendanya Xi merumuskan kebijakannya dengan mengangkat kembali konsep jalur sutra. Jalur sutra kemudian dipromosikan menjadi slogan Tiongkok dalam berbagai kesempatan dalam forum internasional. Konsep jalur sutra bukanlah hal baru melainkan sebuah konsep lama di masa lampau untuk menanamkan jalur perdagangan dan budaya antara Tiongkok dengan Asia Tengah, Asia Selatan, Eropa dan Timur Tengah yang dibangun sejak dinasti Han sekitar 200 SM. Konsep Jalur sutra modern yakni *One Belt One Road* yang terdiri dari dua komponen yaitu *Silk Road Economic Belt (SREB)* dan *Century Maritime Silk Road (CMSR)*.

Proyek ini merupakan salah satu komponen utama dari reformasi ekonomi yang digagas oleh Presiden Xi Jinping, dan jelas dimaksudkan sebagai warisan yang besar dari pemerintahannya di masa mendatang. Upaya tersebut dimulai ketika presiden Tiongkok Xi Jinping mengunjungi Asia Tengah dan Asia Tenggara (Indonesia) pada bulan September dan Oktober 2013 (Yu Cheng, 2018).

Xi Jinping mempresentasikan proposal yang terdiri dari 5 poin untuk memperkuat hubungan antara Tiongkok, Asia Tengah dan Eropa. Kelima poin tersebut antara lain (Tatar, 2013):

- 1). Memperkuat pada kebijakan serta mempermudah bagi seluruh negara untuk bekerjasama dengan Tiongkok
- 2). Memperkuat koneksi jalan atau infrastruktur, dengan gagasan membentuk koridor transportasi yang besar dari Pasifik ke Laut Baltik, dan dari Asia Tengah ke Lautan Hindia, kemudian secara bertahap membangun jaringan koneksi transportasi antara Asia Timur, Asia Barat, dan Asia Selatan;
- 3). Memperkuat fasilitas perdagangan, dengan fokus pada penghapusan halangan dagang *trade barriers* dan mengambil langkah mengurangi biaya perdagangan dan investasi;
- 4). Memperkuat kerjasama keuangan, dengan perhatian khusus pada penyelesaian mata uang yang dapat mengurangi biaya transaksi dan mengurangi risiko finansial sambil meningkatkan ekonomi yang kompetitif;
- 5). Memperkuat hubungan people-to-people. (*United Nations Conference On Trade And Development*, 2014)

Dalam rangka memperkuat visi strategis Tiongkok tersebut, pada Oktober 2013, Presiden Xi Jinping juga mengajukan proposal pembentukan hubungan dekat antara Tiongkok dengan komunitas ASEAN dan menawarkan gagasan pembentukan Jalur Sutra Maritim Abad ke-21 (*21st Century Maritime Silk Road*) untuk mempromosikan kerja sama maritim. Dalam pidatonya di hadapan parlemen Indonesia, Xi juga mengajukan pembentukan *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) untuk mendanai pembangunan infrastruktur dan mempromosikan interkoneksi regional dan integrasi ekonomi.

Jalur Sutra Maritim ini bertujuan untuk memperkuat hubungan dengan Asia Selatan dan Asia Tenggara, dengan penekanan pada keamanan perdagangan maritim. Rencana tersebut bertujuan untuk merealisasikan Jalur Sutra kuno dengan jaringan modern jalur kereta cepat, jalur kendaraan darat, pelabuhan dan pipa yang membentang di kawasan Asia. Tol ekonomi Beijing ini terdiri dari tiga

rute: rute pertama membentang dari Tiongkok ke Asia Tengah dan Timur Tengah; rute kedua, yakni rute maritim membentang dari pantai selatan; dan rute ketiga membentang dari Yunnan dan Guang Xi ke Asia Tenggara (Hong, 2015).

Gagasan Jalur Sutra Baru dimunculkan berdasarkan fakta bahwa ekonomi domestik Tiongkok mengalami perubahan struktural yang merefleksikan “keadaan” dari perlambatan ekonomi, yang membawa dampak ekonomi yang sangat signifikan bagi kawasan Asia. Lebih penting lagi, hal ini merupakan sinyal perubahan dalam strategi dan kebijakan luar negeri Tiongkok dengan prioritas utama pada hubungan dengan negara-negara tetangga khususnya dengan Indonesia. Indonesia sebagai negara terbesar di Asia Tenggara juga turut mendapatkan pengaruh besar atas kebijakan OBOR ini. Dikarenakan Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, dan terletak di tengah-tengah salah satu tumpuan maritim terpadat di dunia. Indonesia secara alami menghubungkan navigasi maritim antara dua samudra, antara dua benua dan di antara pasar utama yaitu Asia Tenggara (McKinsey Global Institute, 2015).

Selain itu, Indonesia di mata Tiongkok merupakan sebuah pemain ekonomi yang semakin penting. Pada 2030 Indonesia diperkirakan menjadi perekonomian terbesar ketujuh di dunia, dan pada tahun 2050 diproyeksikan untuk menjadi ekonomi terbesar keempat di dunia dalam hal daya beli pasar (Pwc Economics, 2015). Indonesia adalah ekonomi terbesar di ASEAN saat ini, dan sudah mengambil tempat duduk di G-20. Indonesia kini memiliki semua prasyarat untuk pertumbuhan dan bahkan lebih sebagai pemain internasional utama.

Meskipun memiliki potensi ekonomi yang sangat besar, Indonesia tidak memiliki infrastruktur maritim yang cocok sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Bahkan, pertumbuhan ekonomi Indonesia hanya terkonsentrasi di pulau-pulau utama negara, tetapi interkoneksi antar pulau masih kurang, dan perusahaan yang menghabiskan biaya transportasi yang tinggi karena kurangnya jumlah pelabuhan perairan laut dalam di Indonesia, memindahkan produksi mereka ke negara tetangga (KPMG, 2015).

Gagasan obor dinilai strategis dikarenakan sejalan dengan program pemerintah Indonesia dalam pembangunan poros maritime dunia dan Konektivitas dengan Asean. Oleh karena itu, Indonesia menyambut baik jalur sutra modern dengan menawarkan sejumlah proyek maritim nasional, Presiden Republik Indonesia, Bapak Joko "Jokowi" Widodo, berjanji untuk mengatasi kurangnya negara pada infrastruktur maritim, dan juga membuat kebijakan maritim sebagai fokus utama dalam masa kepresidenannya. Jokowi mulai menepati janji-janjinya dengan mendirikan Kementerian Koordinator Kelautan pertama di Indonesia. Pada 13 November 2014, hanya dua minggu setelah menjabat, Presiden Jokowi menguraikan lima pilar strategi maritimnya di Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur di ibukota Myanmar, Naypyidaw (Neary, 2014). Kelima pilar strategi tersebut adalah;

- 1). Sebuah kebangkitan dari budaya maritim di Indonesia,
- 2). Perbaikan dalam membangun kedaulatan dan keamanan pangan maritim
- 3). Meningkatkan ekonomi kelautan Indonesia dengan meningkatkan infrastruktur pelabuhan negara
- 4). Industri pelayaran dan wisata bahari,
- 5). Mendefinisikan diplomasi maritim dengan mitra dari Indonesia, dan membangun keamanan maritim Indonesia dan kedaulatan, hampir dua kali lipat anggaran negara untuk keamanan maritim.

Indonesia memiliki anggapan penting untuk memiliki kedaulatan maritim yang kuat, dan terlepas dari fakta bahwa akan terjadi peningkatan anggaran, kedaulatan maritim yang kuat mungkin akan menunjukkan keterlibatan yang lebih aktif dalam sengketa regional.

Persamaan kepentingan antara Tiongkok dengan Indonesia dalam konteks *21st Century Maritime Silk Road* dan Poros Maritim Dunia, memberikan peluang bagi kedua negara untuk merealisasikan kebijakan yang menekankan pada pengembangan kekuatan maritim. Salah satu aspek kerjasama yang memungkinkan dilakukan antara Tiongkok dengan Indonesia adalah dalam hal

pembangunan infrastruktur yang sangat dibutuhkan Indonesia untuk meningkatkan konektivitas antarpulau.

Dalam upaya untuk meningkatkan konektivitas antarpulau di Indonesia, faktor yang sangat berperan penting adalah pelabuhan, karena melalui pelabuhan inilah konektivitas tersebut dapat direalisasikan. Atau dengan kata lain, konektivitas antarpulau di Indonesia sebagai Negara Maritim sangat dipengaruhi oleh kondisi pelabuhan yang ada di setiap pulau. Oleh karena itu, peneliti ingin mengungkapkan secara lebih mendalam mengenai kerjasama bilateral Indonesia – Tiongkok dalam implementasi program *One Belt One Road*, dengan membatasi waktu antara tahun 2015 – 2017.

I.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis paparkan diatas, kajian tersebut akan sangat menarik untuk dianalisa lebih mendalam dikarenakan adanya titik temu kebijakan tol laut Indonesia dalam upaya sebagai negara poros maritim di dunia dengan kebijakan One Belt One Road Tiongkok. Meliha adanya korelasi tersebut pemerintah Indonesia mencoba memanfaatkan peluang investasi dan program yang di tawarkan Tiongkok melalui jalur suternya untuk meningkatkan infrastruktur pelabuhan. Namun disisi lain, Investasi yang dilakukan Tiongkok semata-mata hanya untuk mementingkan kepentingannya. Hal tersebut dapat terlihat dalam mekanisme selama program obor di selenggarakan. Kerjasama Indonesia-Tiongkok dianggap jalan di tempat dikarenakan adanya tarik ulur serta program yang dicanangkan dianggap kurang menguntungkan bagi Indonesia. Oleh karena itu, penulis memutuskan perumusan masalah dalam penelitian ini adalah ***“Bagaimana Implementasi Kerjasama Indonesia-Tiongkok di Bidang Infrastruktur Pelabuhan dalam Program One Belt One Road di Indonesia Periode 2015-2017?”***

I.3. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian berisi dari hasil-hasil yang hendak dicapai dan tidak boleh menyimpang dari permasalahan yang telah dikemukakan. Berdasarkan rumusan masalah yang telah diuraikan diatas maka tujuan penelitian ini adalah

untuk mengungkapkan dan menganalisa kerjasama Indonesia dan Tiongkok di bidang Infrastruktur Pelabuhan dalam Implementasi program *One Belt One Road* antara tahun 2015-2017.

I.4. Manfaat Penelitian

Setelah penelitian ini dilaksanakan, hasilnya dapat dimanfaatkan sebagai berikut :

A. Manfaat Teoritis

- 1) Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam pengembangan Studi Hubungan Internasional mengenai Dinamika Kerjasama Indonesia dengan Tiongkok dalam proyek *One Belt One Road* (OBOR).
- 2) Hasil penelitian dapat dijadikan bahan referensi tambahan mengenai hubungan bilateral Indonesia-Tiongkok dalam implementasi *One Belt One Road* (OBOR).
- 3) Dapat dijadikan informasi awal, bagi yang ingin melakukan penelitian lanjutan mengenai hubungan bilateral Indonesia-Tiongkok dalam implementasi proyek *One Belt One Road*(OBOR).

B. Manfaat Praktis

- 1) Penelitian ini ditunjukkan untuk memberikan informasi baik dalam bentuk data tertulis, tabel, maupun grafik, dalam hubungan internasional yang berkaitan dengan diplomasi Tiongkok dengan Indonesia dalam implementasi *One Belt One Road* (OBOR).
- 2) Sebagai masukan bagi Pemerintah dalam membuat Kebijakan berkaitan dengan hubungan bilateral Indonesia-Tiongkok dalam implementasi *One Belt One Road* (OBOR). khususnya, maupun dalam merumuskan kebijakan kerjasama bilateral dengan negara lain.

I.5. Sistematika Penulisan

Untuk memahami Alur Pemikiran penelitian ini, maka tulisan ini dibagi dalam bagian-bagian yang terdiri dari bab dan sub-bab. Sistematika penulisan tersebut membagi hasil penelitian kedalam V bab, Yakni :

BAB 1: PENDAHULUAN

Pada Bab I, Penulis akan membahas dan menjabarkan mengenai pendahuluan yang dimulai dari penjelasan latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, dan manfaat penelitian.

BAB II: TINJAUAN PUSTAKA

Pada Bab II, Penulis akan membahas mengenai literature review, kerangka pemikiran yang terdiri dari teori-teori dan konseptual, alur pemikiran dan asumsi atau hipotesis.

BAB III: METODOLOGI PENELITIAN

Pada Bab III, Penulis akan membahas mengenai jenis penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, teknik analisa data serta waktu dan lokasi penelitian.

BABIV: KONDISI DAN UPAYA PADA PENINGKATAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN DALAM IMPLEMENTASI ONE BELT ONE ROAD (OBOR) DI INDONESIA

Pada Bab IV, Penulis akan membahas dan menganalisa mengenai kepentingan pemerintah pada sektor maritim atau kelautannya. kondisi pelabuhan di Indonesia, Kebijakan pemerintah Indonesia terkait infrastruktur pelabuhan. Latar belakang kerjasama Indonesia-Tiongkok untuk meningkatkan infrastruktur pelabuhan yang berkaitan dengan kepentingan nasional Tiongkok melalui kebijakan OBOR.

BAB VI: KERJASAMA INDONESIA TIONGKOK DIBIDANG INFRASTRUKTUR PELABUHAN DALAM IMPLEMENTASI ONE BELT ONE ROAD (OBOR) DI INDONESIA

Penulis akan membahas mengenai hasil kerjasama Indonesia-Tiongkok dalam implementasi *One Belt One Road* (OBOR). dalam meningkatkan infrastruktur dalam menanggulangi permasalahan pelabuhan di Indonesia serta mengkonektivitaskan beberapa wilayah di Indonesia dan dengan negara-negara yang berada pada di dalam skema OBOR. Selain itu, penulis juga membahas tentang kepentingan nasional, peluang dan hambatan kerjasama kedua negara serta kelanjutan kerjasama kedua negara dimasa mendatang.

BAB VI: KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini, merupakan bab bagian penutup dari penelitian ini yang berisikan kesimpulan, saran, yang akan menjawab pertanyaan penelitian dan saran guna masukan terkait permasalahan yang diangkat oleh penulis.

DAFTAR LAMPIRAN