



JURNAL KAJIAN WILAYAH

p-ISSN: [2087-2119](#)

e-ISSN: [2502-566x](#)

POTENSI DAN TANTANGAN *ONE BELT ONE ROAD* (OBOR) BAGI KEPENTINGAN NASIONAL INDONESIA DI BIDANG MARITIM

THE POTENTIAL AND CHALLENGES OF ONE BELT ONE ROAD (OBOR) FOR INDONESIA'S NATIONAL MARITIME INTERESTS

Samti Wira Wibawati¹, Marina Ika Sari², Yuli Ari Sulistyani³

Fakultas Strategi Pertahanan, Universitas Pertahanan

email: ¹samtiwira@gmail.com, ²marinaika14@gmail.com, ³yuliari08@gmail.com

Diterima: 7-11-2018

Direvisi: 26-12-2018

Disetujui: 30-12-2018

ABSTRACT

OBOR is one of the globalization phenomena which causes borderless effect for every country passed by it. OBOR is China's ambitious connectivity project through infrastructure development and also sea and land transportation route which connect China with Asia, Europe, and Africa. Global connectivity as a goal of OBOR has created opportunities and challenges for Indonesia because it intersects with Indonesia's national interests. In analyzing the opportunities and challenges of OBOR for Indonesia, the researchers used qualitative method with the concept of national interest and maritime security. The results of this study show that the challenges of OBOR for Indonesia are that OBOR is in line with the Global Maritime Fulcrum related to maritime connectivity and development. On the other hand, OBOR has become a challenge for Indonesia such as in economic sector, in which there are competition between local product and China's product, and also competition between domestic labors and China's labors; in defense sector especially in maritime, the challenges are in Malacca Strait, Natuna Islands, South China Sea, and transnational crimes which becomes threats for maritime security.

Keywords: *opportunity, challenge, One Belt One Road, national interest, maritime*

ABSTRAK

OBOR adalah salah satu bentuk dari fenomena globalisasi yang menciptakan efek *borderless* bagi setiap negara yang dilaluinya. OBOR merupakan proyek konektivitas ambisius Tiongkok melalui pembangunan infrastruktur dan jalur transportasi darat dan laut yang menghubungkan negaranya dengan kawasan Asia, Eropa, dan Afrika. Konektivitas global sebagai tujuan OBOR telah menciptakan potensi dan tantangan tersendiri bagi Indonesia karena bersinggungan dengan kepentingan nasional. Untuk menganalisis potensi dan tantangan OBOR bagi Indonesia, peneliti menggunakan metode kualitatif dengan konsep kepentingan nasional dan keamanan maritim. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa potensi OBOR bagi Indonesia yaitu OBOR dapat sejalan dengan kebijakan Poros Maritim Dunia terkait

<https://doi.org/10.14203/jkw.v9i2.801>

2087-2119 / 2502-566X ©2018 Jurnal Kajian Wilayah.

This is an open access article under the CC BY-NC-SA license (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>).

Accreditation Number (RISTEKDIKTI): 34/E/KPT/2018

dengan konektivitas dan pembangunan infrastruktur maritim. Namun, di sisi lain, OBOR juga menjadi tantangan bagi Indonesia antara lain; di bidang ekonomi yakni persaingan produk lokal dengan produk asal Tiongkok dan tenaga kerja domestik dengan tenaga kerja asal Tiongkok; di bidang pertahanan maritim yaitu di Selat Malaka, Kepulauan Natuna, Laut Tiongkok Selatan, ancaman transnasional *crime* bagi keamanan maritim.

Kata kunci: *potensi, tantangan, One Belt One Road, kepentingan nasional, maritim*

PENDAHULUAN

Dalam sejarahnya, jalur perdagangan antar-benua yang dikenal sebagai jalur sutra telah dibuat oleh Tiongkok sejak ribuan tahun yang lalu. Jalur sutra kuno ini merupakan jalur perdagangan yang menghubungkan Tiongkok dengan negara-negara di Eropa, Asia, dan Afrika melalui semangat perdamaian, kerjasama, keterbukaan dan inklusivitas, saling belajar dan saling menguntungkan dengan komoditas utama sutra. Mengikuti konsep jalur sutra kuno tersebut, pada tahun 2013 Presiden Tiongkok, Xi Jinping menghidupkan kembali konsep jalur sutra versi modern dengan nama *One Belt One Road* (OBOR) atau disebut juga Jalur Sutra Abad ke-21 (Sari, 2017). Presiden Xi Jinping menyatakan bahwa OBOR akan menjadi fokus kebijakan luar negeri pada masa pemerintahannya dan menjadi diplomasi ekonomi bagi Tiongkok (Wei, 2016). Hal ini berarti OBOR akan dijadikan alat diplomasi dari setiap kebijakan luar negeri Tiongkok dengan negara di kawasan Asia dalam kurun dekade ke depan.

Sejak diresmikan pada tahun 2013, OBOR telah menjadi strategi nasional Tiongkok. Awalnya, inisiasi OBOR dipahami oleh Kementerian Perdagangan Tiongkok sebagai solusi ekspor bagi sektor manufaktur baja ke wilayah barat Tiongkok, namun kemudian berhasil menjadi kebijakan luar negeri Tiongkok untuk menciptakan suatu koridor ekonomi dengan memadukan kekuatan geopolitik dan geoeкономи negara-negara *middle power* di Eropa, Asia, dan Afrika, dengan Tiongkok sebagai pusatnya (Sari, 2017). Selanjutnya, OBOR akan berkembang untuk tidak hanya berfokus pada sektor ekonomi perdagang-

an, melainkan juga kerjasama pembangunan terpadu dari darat dan laut.

Pada 28 Maret 2015, *National Development and Reform Commission*, Kementerian Luar Negeri, dan Kementerian Perdagangan Tiongkok menerbitkan dokumen “*Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*.” Berdasarkan dokumen tersebut, OBOR bertujuan untuk mempromosikan kerjasama regional, mempertahankan sistem perdagangan bebas dan ekonomi yang terbuka, mempromosikan dan meningkatkan konektivitas, memperkuat mutual understanding dan stabilitas regional (Binhong, 2016).

OBOR merupakan proyek konektivitas ambisius melalui pembangunan infrastruktur dan jalur transportasi yang menghubungkan Tiongkok dengan kawasan Asia, Eropa, dan Afrika. Prinsip dasar OBOR adalah untuk memperluas konektivitas melalui jalur darat dan jalur laut yang mengarah pada integrasi ekonomi melalui kerjasama kebijakan, infrastruktur, perdagangan bebas (barang dan jasa), mata uang, dan mempromosikan hubungan *people-to-people* (Lovina, Jiajia, & Chen, 2017). Dengan memadukan jalur laut dan darat tersebut, Tiongkok berambisi ingin mengintegrasikan seluruh potensi ekonomi negara di sepanjang jalur OBOR menjadi suatu sistem ekonomi terpadu, dengan Tiongkok sebagai episentrum (Suropati, Sulaiman, & Montratama, 2016). Inisiatif kerjasama dalam OBOR mencakup 65% populasi dunia dan sepertiga GDP global (Xing, 2018). Dengan lebih dari 60 negara mitra yang tergabung di dalam OBOR, jalur sutra ini diimplementasikan melalui mekanisme bilateral dan multilat-

eral antara Tiongkok dengan negara-negara mitra tersebut untuk mencapai kepentingan bersama (Lovina, Jiajia, & Chen, 2017). Kondisi tersebut menjadi alasan yang kuat bagi Tiongkok agar menjadikan OBOR sebagai satu-satunya kebijakan luar negerinya saat ini.

OBOR terdiri atas dua jalur perdagangan yaitu jalur perdagangan darat yang disebut *New Silk Road Economic Belt* dan jalur perdagangan laut yang disebut *21st Century Maritime Silk Road*. Konsep *New Silk Road Economic Belt* dicetuskan oleh Presiden Xi Jinping pada saat kunjungan pertamanya ke Kazakhstan tahun 2013. Jalur perdagangan darat ini dimulai dari wilayah Xi'An di Tiongkok, daratan Asia Tengah, Rusia, hingga mencapai Jerman. Jalur lainnya akan menghubungkan Tiongkok bagian Selatan ke Singapura melintasi daratan ASEAN dan jalur lainnya lagi dimulai dari Asia Tengah hingga Asia Barat. Jadi, jalur darat ini akan menghubungkan Tiongkok dengan Asia Tengah, Asia Barat, Timur Tengah, dan Eropa (Jetin, 2017).

Sementara itu, konsep *21st Century Maritime Silk Road* atau Jalur Sutra Maritim abad ke-21 diumumkan Presiden Xi Jinping pada saat melakukan kunjungan ke

Indonesia pada Oktober 2013 (Lei, 2018). Jalur laut ini dibangun sebagai upaya untuk mempererat hubungan Tiongkok dengan Asia Selatan dan Asia Tenggara yang berfokus pada perdagangan maritim (Kartini, 2015). *21st Century Maritime Silk Road* akan menghubungkan kawasan pesisir tenggara Tiongkok - Fuzhou dan Quanzhou di provinsi Fujian, Guangzhou dan Zhanjiang di Guangdong, Beihai di Guangxi dan Haikou di Hainan - ke Eropa melalui Laut Tiongkok Selatan dan Samudra Hindia dalam satu jalur, dan Pasifik Selatan di jalur yang lain. Dari Hanoi, Vietnam, jalur laut menuju Laut Tiongkok Selatan dan kemudian Selat Malaka untuk mencapai Kuala Lumpur. Kemudian bergabung dengan Jakarta, Indonesia, sebelum menyeberangi Kolombo, Sri Lanka, dan Kolkata, India. Kemudian, jalur laut mengarah ke Nairobi, Kenya, dan terus ke utara ke Laut Merah dan Laut Mediterania untuk mencapai Athena, Yunani, sebelum akhirnya di Venesia (Mingjiang, 2015). Jadi, *21st Century Maritime Silk Road* ini menghubungkan pelabuhan-pelabuhan penting di Tiongkok dengan Laut Tiongkok Selatan, Laut Mediterania, Samudera Hindia, Afrika dan Eropa (Sharma & Kundu, 2016). Berikut ini adalah gambar peta OBOR.



Sumber: Reuters, 2017

Gambar 1. Peta *One Belt One Road* (OBOR)

Dari segi ekonomi dapat dikatakan bahwa Tiongkok saat ini melihat OBOR sebagai satu bentuk *grand strategy* yang akan mengurangi jurang ekonomi antara kawasan Timur dan Barat, hal ini dianggap sebagai langkah agresif Tiongkok untuk melakukan ekspansi kebijakan yang diharapkan mampu menjadi celah pembangunan ekonomi dengan turut membuka jalur perdagangan bagi setiap negara yang dilalui OBOR.

Tiongkok menaruh beberapa prioritas ketika menginisiasi OBOR yakni; mengkoordinasikan seluruh strategi dan kebijakan pembangunan ekonomi dari setiap kawasan yang dilewati oleh OBOR dengan membangun rencana kerjasama yang terukur dan terpadu dalam satu regulasi bersama; meningkatkan konektivitas global melalui pembangunan jaringan infrastruktur yang terintegrasi dalam satu kerangka sistem kerja yang berstandar teknis sama; memperluas lahan investasi dengan menyediakan fasilitas perdagangan yang bebas hambatan; memperdalam kerjasama finansial dengan membangun satu sistem mata uang yang stabil termasuk di dalamnya kebijakan kredit, *currency swap*, *settlement system* dan pasar obligasi; membangun lembaga keuangan yakni *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB), *The BRICS New Development Bank*, *Shanghai Cooperation Organization* serta *Silk Road Fund*; mempromosikan nilai budaya melalui pertukaran tenaga ahli, media dan pemuda serta aktivis sosial yang akan meningkatkan dukungan publik terhadap kebijakan OBOR. Seluruh prioritas tersebut diharapkan mampu membentuk satu lingkungan ekonomi yang kondusif bagi Tiongkok dan negara yang dilalui oleh OBOR di dalam melakukan kerjasama (Yunling, 2015)

Pertanyaan Penelitian

Sebagai salah satu negara yang dilalui oleh jalur OBOR, maka dalam prakteknya OBOR dapat menciptakan potensi dan tantangan bagi Indonesia. Hal itu karena kepentingan nasional Indonesia dapat bers-

inggungan dengan kepentingan nasional Tiongkok dalam OBOR. Dengan demikian, pertanyaan penelitian dalam studi ini adalah “Bagaimana Potensi dan Tantangan *One Belt One Road* (OBOR) bagi Kepentingan Nasional Indonesia di Bidang Maritim?”

Kajian Terdahulu

Penelitian terdahulu yang berkaitan dengan pembahasan dalam penelitian ini dapat dilihat melalui buku dan jurnal. Dalam buku “Arungi Samudra Bersama Naga: Sinergi Poros Maritim Dunia dan Jalur Sutra Maritim Abad ke-21” yang ditulis oleh Untung Suropati, Yohanes Sulaiman, dan Ian Montratama berisi penjelasan mengenai evolusi konsep jalur sutra maritim abad ke-21 dan sinergi poros maritim dunia dan jalur sutra maritim abad ke-21. Buku ini kemudian mengkonfirmasi kajian sebelumnya yang dibuat oleh Xing, L. pada 2018 berjudul *China’s Pursuit of the One Belt One Road Initiative: a New World Order with Chinese Characteristic*. In L. X. (ed.), *Mapping China’s ‘One Belt One Road’ Initiative* yang menjabarkan pemetaan kepentingan Tiongkok dalam mega proyek *One Belt One Road*. Selanjutnya jurnal yang berjudul “Kebijakan Jalur Sutra Baru China dan Implikasinya bagi Amerika Serikat” yang ditulis oleh Indiana Kartini berisi tentang faktor-faktor internal dan eksternal yang mendorong pemerintah Cina mengeluarkan kebijakan tersebut. Selanjutnya artikel ini menganalisis implementasi kebijakan Jalur Sutra Baru Cina dan implikasinya terhadap hegemoni Amerika Serikat di dunia.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Bodgan dan Taylor mendefinisikan penelitian kualitatif sebagai penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis maupun lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati (Moleong, 2002). Pemilihan metode kualitatif dalam penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan dan mengeksplora-

si fenomena yang diteliti, dalam hal ini potensi dan tantangan OBOR bagi kepentingan nasional Indonesia di bidang maritim. Dalam penelitian ini, sumber pengumpulan data yang digunakan adalah studi literatur yang diperoleh dari buku, jurnal, majalah, dan website resmi. Data yang diperoleh kemudian dianalisis menggunakan konsep kepentingan nasional dan keamanan maritim, sehingga peneliti dapat menarik kesimpulan sebagai jawaban penelitian yang diajukan.

PEMBAHASAN

Konfigurasi Kepentingan Indonesia dalam Potensi Mega Proyek OBOR 21st Century Maritime Silk Road

Secara umum, jalur OBOR 21st Century Maritime Silk Road yang diusung oleh Tiongkok baru menciptakan potensi bagi Indonesia di bidang ekonomi maritim, khususnya investasi untuk pembangunan infrastruktur maritim. Melalui OBOR, pemerintah Indonesia berpotensi mendapatkan sumber investasi untuk pendanaan dan pembangunan infrastruktur maritim yang berasal dari AIIB. Bahkan khusus untuk Indonesia, Tiongkok memberikan penawaran yang sangat menggiurkan untuk mendanai sejumlah proyek infrastruktur hingga sekitar 90% dari kebutuhan biayanya (Suropati, Sulaiman, & Montratama, 2016). Besarnya investasi yang datang dari OBOR tentunya akan membantu visi Presiden Jokowi dalam mewujudkan Poros Maritim Dunia.

Pemerintah Indonesia membutuhkan dana sebesar Rp. 4.796 triliun untuk mendanai pembangunan infrastruktur selama tahun 2015-2019. Namun, dari jumlah tersebut, hanya 40% yang dapat disokong oleh APBN dan APBD (Ramadhan, 2017), sehingga skema pembangunan yang ditawarkan oleh OBOR melalui AIIB dapat menjadi salah satu sumber pendanaan bagi pemerintah Indonesia. Jadi, melalui AIIB pemerintah Indonesia dapat memperoleh dana yang dibutuhkan dari bantuan Tiongkok dan *share budget* di antara negara-nega-

ra mitra lainnya dengan misi yang sama yaitu pembangunan infrastruktur yang selaras dengan jalur sutra maritim (Tinni, 2016).

Pembangunan infrastruktur dalam rangka meningkatkan konektivitas laut dapat dilakukan dengan membangun pelabuhan-pelabuhan dan tol laut. Pelabuhan utama di sepanjang 21st Century Maritime Silk Road akan berperan sebagai *sea post* yang menangani kargo dan kapal, serta memasok kebutuhan sumber daya manusia (Suropati, Sulaiman, & Montratama, 2016). Salah satu proyek pembangunan infrastruktur yang ditawarkan oleh jalur sutra maritim untuk Indonesia yaitu pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung di Sumatera Utara dan Pelabuhan Bitung di Sulawesi Utara. Pembangunan kedua pelabuhan tersebut bertujuan untuk menciptakan pemerataan ekonomi antardaerah, khususnya di luar Pulau Jawa (Sari, 2017).

Selain pembangunan pelabuhan, proyek investasi lainnya yang dapat digalang melalui OBOR yaitu pembangunan tol laut. Gagasan tol laut diharapkan dapat memangkas biaya logistik perdagangan domestik ke seluruh pelosok nusantara, sehingga kebutuhan pokok di seluruh negeri juga dapat terpenuhi secara merata. Pada saat yang sama, perekonomian di luar pulau Jawa ini akan terus tumbuh dan berkembang, sehingga kesenjangan antarwilayah dapat terus ditekan (Suropati, Sulaiman, & Montratama, 2016). Jadi, dengan adanya infrastruktur yang memadai, hal tersebut dapat mempermudah pemasaran dan perdagangan produk ekspor Indonesia di sepanjang jalur OBOR, serta mengurangi tingkat kesenjangan ekonomi antardaerah.

Selain itu, kerjasama dengan Tiongkok untuk pembangunan infrastruktur maritim di Indonesia dapat dimanfaatkan oleh pemerintah untuk mengembangkan dan memajukan sektor pariwisata bahari Indonesia. Sektor pariwisata bahari khususnya di wilayah Indonesia timur membutuhkan ketersediaan prasarana dan sarana akomodasi, konsumsi, transportasi, sanitasi, kesehatan,

pusat informasi, keamanan, jasa pemandu, fasilitas perdagangan. Dengan adanya pembangunan infrastruktur yang memadai, maka hal tersebut dapat menarik wisatawan lokal dan mancanegara sehingga dapat meningkatkan devisa negara, memberdayakan masyarakat lokal sehingga dapat mengurangi kesenjangan pendapatan daerah di wilayah timur Indonesia (Suropati, Sulaiman, & Montratama, 2016).

Berdasarkan penjelasan di atas, maka dapat dianalisis bahwa potensi OBOR dapat digunakan untuk mencapai kepentingan nasional Indonesia karena OBOR sejalan dengan visi Poros Maritim Dunia. Hal ini berkaitan dengan tiga dari lima pilar yang terdapat pada visi Poros Maritim Dunia, yaitu konektivitas maritim, ekonomi maritim, dan budaya maritim. Pembangunan infrastruktur maritim tersebut diharapkan dapat meningkatkan konektivitas jalur-jalur maritim di seluruh pelosok nusantara, yang kemudian berdampak terhadap kegiatan ekonomi maritim Indonesia. Jalur inilah yang kelak digunakan untuk lebih mempercepat proses pembangunan, sekaligus pemeratakan hasil pembangunan. Sehingga, hal ini dapat mendorong pertumbuhan ekonomi Indonesia (Suropati, Sulaiman, & Montratama, 2016). Kemudian, pemanfaatan ekonomi berbasis maritim melalui sektor pariwisata bahari dapat mewujudkan budaya maritim bagi masyarakat Indonesia.

Konfigurasi Kepentingan Indonesia dalam Tantangan Mega Proyek OBOR 21st Century Maritime Silk Road

Pada dasarnya mega proyek OBOR 21st Century Maritime Silk Road akan dijadikan sebagai salah satu upaya Tiongkok untuk *rebalancing* kekuatan ekonomi dan politik AS di Asia, meskipun hingga saat ini diperkirakan bahwa Tiongkok sendiri masih belum mampu bersaing secara komprehensif dengan AS hingga pada tahun 2040-an (walaupun dengan perolehan PDB Tiongkok yang terus melonjak hingga saat ini). Namun, memaksakan kehendak untuk

menandingi pengaruh AS terlebih dalam hal dominasi struktur politik keamanan kawasan, merupakan tindakan yang berakibat fatal bagi Tiongkok (Zhu, 2006). Kenyataan tersebut tidak menurunkan sifat Tiongkok yang ekspansif dalam melakukan upaya pengembangan kemampuan kekuatan pembangunan dari sisi ekonomi dan pertahanan di wilayah Asia. Selanjutnya, Presiden Xi Jinping mengemukakan bahwa OBOR akan menjadi satu-satunya kebijakan luar negeri Tiongkok saat ini. Kebijakan luar negeri Tiongkok yang terdapat pada OBOR adalah bentuk manifestasi dari intensi Tiongkok di kawasan Asia, sebuah kawasan yang berhasil menunjukkan pertumbuhan ekonomi secara pesat disertai dengan geliat kerjasama regionalisme yang menjanjikan.

Hal ini tentu menjadi dasar bagi Indonesia dalam melihat tantangan yang hadir dari Tiongkok dalam OBOR, mengingat bahwa kunci konstelasi kawasan ialah kebijakan luar negeri yang dimiliki oleh great powers yang sejak awal membawa pengaruh sangat besar terhadap pola hubungan kawasan dan membentuk politik internasional kawasan. Saat ini AS, Rusia, Tiongkok, dan Jepang pada dasarnya memegang peranan penting. Setiap kebijakan luar negeri yang dihasilkan oleh negara tersebut akan membawa dampak besar bagi kawasan (Yahuda, 2004). Berangkat dari kondisi tersebut maka akan ada beberapa bidang yang menjadi tantangan bagi Indonesia dalam melakukan konfigurasi kepentingan nasional Indonesia dalam mega proyek OBOR 21st Century Maritime Silk Road, yakni; tantangan dalam bidang ekonomi, pertahanan dan tata kelola laut internasional dalam ALKI.

1. Tantangan dalam Bidang Ekonomi

Dalam sektor ekonomi, tantangan yang harus dihadapi oleh Indonesia dengan adanya OBOR adalah mudahnya akses terhadap arus produk-produk dan tenaga kerja asal Tiongkok yang masuk ke Indonesia (Wei, 2016). Hal ini tentu menjadi tantangan tersendiri bagi Indonesia baik secara do-

mestik maupun daya saing secara global. Permasalahan biaya logistik antarpulau di Indonesia yang masih tinggi menyebabkan produk Indonesia kalah bersaing di pasar internasional jika dibandingkan dengan produk luar negeri yang lebih murah karena biaya logistiknya lebih rendah. Bahkan, di dalam negeri pun, produk Indonesia belum tentu dapat bersaing dengan produk impor, akibat biaya pengiriman antar pulau di Indonesia yang masih lebih tinggi daripada biaya impor. Sehingga terkait dengan produk konsumsi, dapat dikatakan kedaulatan ekonomi Indonesia dalam posisi terancam oleh banjirnya produk impor yang lebih murah namun berkualitas (Suropati, Sulaiman, & Montratama, 2016).

Oleh karena itu, jika Indonesia tidak dapat memanfaatkan jalur perdagangan internasional melalui OBOR untuk memasarkan produknya, maka Indonesia hanya akan dijadikan sebagai pasar bagi produk ekspor asal Tiongkok. Hal yang dapat dilakukan adalah Indonesia harus dapat memanfaatkan jalur sutra modern ini untuk meningkatkan nilai perdagangan ekspor melalui komoditas unggulan dan komoditas potensial yang berdaya saing global. Berdasarkan Kementerian Perdagangan, komoditas ekspor non-migas unggulan Indonesia antara lain udang, kopi, sawit, dan kakao, sedangkan produk potensial Indonesia antara lain handicraft, ikan dan turunan produk ikan, medical herbs, serta kulit dan produk kulit (Sari, 2017).

Selain mudahnya akses bagi produk-produk Tiongkok yang masuk ke Indonesia, tantangan lainnya adalah mudahnya akses bagi tenaga kerja asal Tiongkok untuk bekerja di Indonesia melalui syarat kerjasama yang diajukan Tiongkok. Pembangunan infrastruktur di Indonesia yang didanai oleh Tiongkok, menyarakatkan bahwa proyek-proyek tersebut dirancang, dijalankan, dan dibangun dengan menggunakan teknologi, material, dan tenaga kerja Tiongkok (Ellis, 2017). Salah satu contohnya yaitu *Turnkey Project Management*.

Turnkey Project Management merupakan sebuah model investasi yang ditawarkan oleh Tiongkok dengan sistem satu paket, mulai dari top management, pendanaan dengan sistem *Preferential Buyer's Credit*, materil dan mesin, tenaga ahli, bahkan metode dan jutaan tenaga (kuli), baik legal maupun ilegal didatangkan dari Tiongkok (Mahesa, 2018). Persyaratan investasi tersebut tentunya akan berpengaruh terhadap penyerapan tenaga kerja Indonesia. Selanjutnya, permasalahan ini akan menyebabkan tingkat pengangguran di Indonesia semakin tinggi karena tidak mampu bersaing dengan tenaga kerja asing asal Tiongkok.

2. Tantangan dalam Bidang Pertahanan

Berdasarkan pada peta jalur sutra maritim yang sudah digambarkan pada bagian pendahuluan, dapat dilihat bahwa terdapat beberapa wilayah di Indonesia yang dilewati oleh titik-titik OBOR, hal ini berarti akan ada beberapa titik krusial yang besar kemungkinan berdampak langsung pada aspek pertahanan dan keamanan maritim Indonesia yaitu; kedaulatan Wilayah Kepulauan Natuna, alur pelayaran kepulauan Indonesia khususnya Selat Malaka dan dinamika keamanan di Laut Tiongkok Selatan.

Daratan dan perairan dari Kepulauan Natuna diketahui mengandung sumber daya alam yang melimpah berupa barang tambang seperti pasir kuarsa, gas alam dan minyak bumi. Sumber daya menjadi andalan ialah perikanan laut yang mencapai lebih dari 1 juta ton per tahun dengan total pemanfaatan hanya 36%, yang hanya sekitar 4,3% oleh Kabupaten Natuna dan keberadaan ladang gas D-Alpha yang terletak 225 km di sebelah utara Pulau Natuna (di ZEEI) dengan total cadangan 222 trillion cubic feet (TCT) dan gas hidrokarbon yang bisa didapat sebesar 46 TCT merupakan salah satu sumber terbesar di Asia (Natuna, 2017).

Letak Kepulauan Natuna juga sangat strategis di dekat Laut Tiongkok Sela-

tan menjadikan kawasan Kepulauan Natuna selain menjadi pintu terluar NKRI juga menjadi salah satu *bumper zone* bagi Indonesia dengan negara sekitar seperti Tiongkok, Vietnam, Malaysia, Filipina, dan Brunei. Kondisi geografis tersebut berdekatan dengan sengketa wilayah Laut Tiongkok Selatan yang hingga saat ini masih menjadi kendala utama dalam upaya pemeliharaan perdamaian di kawasan Asia Tenggara.

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

fishing di Perairan Natuna (Kompas, 2016). Berdasar pada kejadian itu Menteri Luar Negeri Indonesia melayangkan nota protes kepada pemerintah Tiongkok yang kemudian menghasilkan kesepakatan kedua belah pihak.

Permasalahan *illegal, unreported, unregulated* (IUU) *fishing* menjadi masalah yang sering dihadapi oleh Indonesia di Perairan Natuna, *Destructive Fishing Watch* (DFW) Indonesia menyatakan bahwa, walaupun KKP mengklaim telah berhasil menurunkan aktivitas IUU fishing di Laut Natuna, pada kenyataannya sepanjang 2017 terdapat setidaknya 94 pelanggaran pidana perikanan oleh kapal ikan asing. Jumlah itu merupakan angka tertinggi dibanding tahun-tahun sebelumnya. Jenis pelanggaran yang umumnya terjadi adalah memasuki laut teritorial Indonesia dan anak buah kapal asing (Sari S. M., 2018). Dengan adanya OBOR dikhawatirkan kegiatan IUU *fishing* meningkat, dikarenakan semakin meningkat pula aktivitas pelayaran.



Sumber: Dokumen TNI AL

Gambar 2. Peta Wilayah Kepulauan Natuna

Terkait dengan Perairan Natuna, baru-baru ini pemerintah Indonesia juga melakukan pembaharuan terhadap peta wilayah Indonesia yang salah satunya ialah, Penamaan Laut Natuna Utara yang berada di sisi utara Kabupaten Natuna dan berbatasan langsung dengan Laut Tiongkok Selatan. Penamaan itu diklaim oleh pemerintah Indonesia tidak berkaitan dengan sengketa kawasan akibat klaim Tiongkok tentang wilayah perikanan tradisional (Utama, 2017). Namun Tiongkok melalui Kementerian Luar Negeri mengirim sebuah catatan resmi ke Kedutaan Besar Indonesia di Beijing untuk menyatakan penolakannya terhadap langkah yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia melalui Deputy Kementerian Koordinator Bidang Maritim Arif Havas Oegroseno, yang secara resmi mengeluarkan peta Republik Indonesia yang baru dan menekankan bahwa Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Natuna telah diberi nama “Laut Natuna Utara” tanggal 14 Juli 2017 di Jakarta (Berlianto, 2017). Tindakan yang dilakukan Tiongkok ini menunjukkan tuntutan Tiongkok terhadap Indonesia agar membatalkan keputusan pergantian nama tersebut. Namun pemerintah Indonesia enggan menarik keputusan tersebut.

Kondisi yang kini terjadi di wilayah Natuna tentu menjadi perhatian pemerintah, sehingga pada tahun 2016 lalu kekuatan pertahanan dan keamanan di wilayah Natuna secara resmi akan diperkuat. Upaya itu terus berlanjut hingga saat ini dimana Kementerian Pertahanan sejak tahun 2016 terus melaksanakan pembangunan kekuatan pertahanan diantaranya dengan melakukan pelebaran runway Lanud R. Sajad sepanjang 2300 meter, melakukan pembangunan Apron dan Sarpras Lanud R. Sajad, melakukan pembangunan Dermaga Penagi Pulau Natuna, perpanjangan dan pelebaran Dermaga Sebang Mawang Pulau Natuna, serta melakukan pembangunan akomodasi prajurit TNI berupa barak dengan kapasitas 200 orang yang disertai dengan pembangunan Mako dan Batalyon Raider Raider

(Rohman, 2017). Pembangunan kekuatan pertahanan ini juga didukung dengan adanya patroli keamanan di sekitar kawasan Laut Natuna Utara. Menurut Komandan Lantamal IV Tanjungpinang Laksamana Pertama TNI R Eko Suyatno, saat ini di Natuna telah dibangun Pusat Komando TNI AL (Puskodal) yang dapat memantau situasi Laut Natuna Utara. Ditambah Pangkalan Utama TNI AL (Lantamal) IV Tanjung Pinang juga memiliki empat KRI untuk meningkatkan pengawasan dan keamanan laut (Ashab, 2018). Pembangunan kekuatan pertahanan dan keamanan yang dilakukan oleh Indonesia di wilayah Natuna menjadi sangat beralasan mengingat Kepulauan Natuna akan berhadapan dengan jalur sutra maritim yang menciptakan tantangan baru bagi pemerintah Indonesia dalam mengamankan kondisi di Kepulauan Natuna. Peningkatan aktivitas pelayaran yang disertai dengan intensi terhadap pengeksplorasian sumber daya alam di sekitar Natuna dapat menjadi masalah bagi Indonesia.

Kekhawatiran ini menjadi semakin beralasan mengingat perairan Natuna juga menjadi salah satu jalur perdagangan maritim dengan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yakni ALKI 1 yang dalam jalur sutra maritim juga termasuk pada jalur yang menjadikan Vietnam - Laut Tiongkok Selatan – Selat Malaka – Kuala Lumpur dan berlanjut ke Jakarta sebagai salah satu alur. Kondisi ini merupakan hal yang patut diperhatikan oleh Indonesia karena Indonesia merupakan wilayah perairan yang sudah menyepakati zona pelayaran internasional atau disebut dengan ALKI.

Dalam jalur sutra maritim, ALKI I yang didalamnya terdapat Selat Malaka ini memiliki peranan yang sangat strategis. Selat Malaka menghubungkan Samudera Hindia dengan Laut Tiongkok Selatan dan Samudra Pasifik. Selat Malaka dan Singapura menyediakan rute laut terpendek dari Teluk Persia ke Asia Timur atau Pasifik Barat. Selat Malaka menjadi *choke point* strategis di kawasan Samudera Hindia kare-

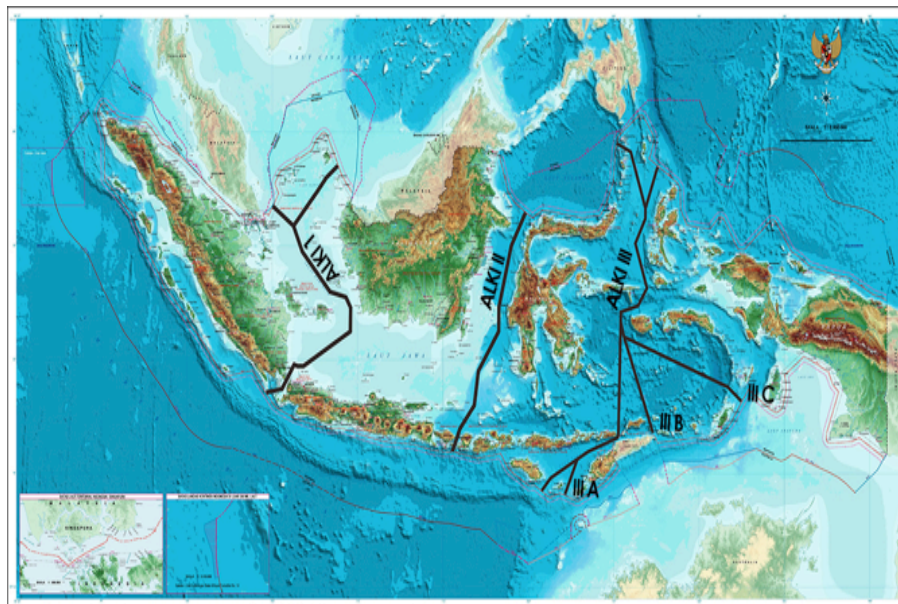
na menjadi jalur pelayaran yang padat dimana lebih dari 70.000 kapal transit setiap tahunnya. Dengan adanya empat *choke point* tersebut, ini menjadikan posisi Indonesia sangat strategis dalam rute pelayaran dan perdagangan internasional (Roza, 2015).

Kegiatan ekonomi dan perdagangan di laut ini berkaitan dengan akses bagi kapal-kapal yang melintas di perairan Indonesia untuk masuk ke perairan Samudera Hindia. Hal ini tentunya berkaitan dengan sektor pertahanan yaitu untuk menjamin dan melindungi kapal yang melintas agar merasa aman saat berlayar. Dengan demikian, Indonesia juga bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan pelayaran agar kapal-kapal Indonesia maupun kapal-kapal dari negara lain dapat aman melintasi jalur tersebut. Sehingga, tidak mengganggu aktivitas perekonomian, perdagangan, dan jaringan distribusi barang dan jasa.

Perdagangan di jalur maritim merupakan bagian penting dalam perekonomian global saat ini. Sekitar 90-95% barang

dagang mulai dari minyak dan gas bumi, bahan pangan, barang mentah, dan barang jadi dikirim melalui jalur maritim (Guoxing, 2002). Hal ini adalah dampak langsung dari globalisasi yang membawa peningkatan dalam jalur laut yang menjadi jalur lintas manusia dan barang, seiring dengan kondisi tersebut maka pengamanan dan penguatan pertahanan perlu dilakukan.

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



Sumber: Dokumen Kementerian Pertahanan RI

Gambar 3. Peta Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)

Misalnya tindakan pemerintah Indonesia membentuk satuan tugas (satgas) pengamanan Selat Malaka untuk menguasai perairan teritorial Indonesia di Selat Malaka. Satgas inilah yang dijadikan platform bagi pelibatan kekuatan militer asing, seperti Angkatan Laut Tiongkok, untuk membantu pengamanan wilayah laut di Selat Malaka di bawah kendali satgas Indonesia. Pelibatan militer asing dalam masalah keamanan di perairan Indonesia akan menuntut keberadaan protokol dan instrumen *interoperability* yang memadai. Dalam hal ini, Indonesia harus mampu menetapkan protokol keamanan dan instrumen interoperability yang modern. Hal ini akan memberi tantangan tersendiri bagi militer Indonesia untuk dapat memiliki sistem dan sumber daya manusia yang terampil menangani teknologi tinggi (Suropati, Sulaiman, & Montratama, 2016).

Dengan adanya jalur sutra maritim berarti akan ada peningkatan aktivitas lalu lintas kapal di Selat Malaka setiap tahunnya. Hal ini diperkuat dengan pernyataan bahwa keberadaan jalur sutra maritim akan meningkatkan permintaan dalam perdagangan barang dan jasa yang diperdagangkan dalam jalur laut (Hand, 2017). Konsekuensi logis dari kondisi di atas adalah melalui OBOR, Tiongkok harus bekerja sama dengan negara-negara mitra untuk membangun dan mengembangkan pelabuhan-pelabuhan dan pangkalan-pangkalan yang dianggap penting di sepanjang jalur transportasi laut. Lokasi-lokasi tersebut kemudian dijadikan pos-pos pertahanan Tiongkok dalam memproyeksikan kekuatan angkatan lautnya, hal ini yang kemudian menjadi benturan kepentingan.

Intensi Tiongkok berikutnya yang kemudian dapat menjadi kepentingan dan tantangan bagi pertahanan Indonesia adalah keberadaan Tiongkok di sengketa Laut Tiongkok Selatan. Dimana, Tiongkok secara signifikan melakukan klaim wilayah perairan yang disebut dengan *nine dash line* dan tumpang tindih dengan wilayah kedau-

latan yang diklaim oleh negara lainnya yakni Filipina, Brunei, Vietnam, dan Malaysia. Publikasi Tiongkok terhadap peta *nine dash line* tersebut tentu sangat bersifat konfrontatif. Persaingan strategis dalam kepemilikan sebagian besar wilayah Laut Tiongkok Selatan terjadi dengan negara-negara terdekat yang juga merasa lebih berhak mengklaim sebagian wilayah tersebut dibandingkan dengan Tiongkok. Peta *nine dash line* dianggap telah melanggar statuta hukum laut internasional yang tertuang dalam UNCLOS 1982 (Welch, 2016)

Keputusan Tiongkok yang terus berupaya untuk mengkooptasi wilayah Laut Tiongkok Selatan ini berdasar pada tiga aspek utama yakni: pertama, penguasaan terhadap wilayah Laut Tiongkok Selatan bisa menjadi langkah awal untuk melakukan pengendalian terhadap strategi dalam melakukan manuver pergeseran kekuatan militer ke dua arah sekaligus yakni utara Pasifik dan Selatan Hindia. Kedua, potensi energi yang tersimpan di bawah laut menjadi motivasi negara pengklaim, untuk mendapatkan pengakuan atas kepemilikan Laut Tiongkok Selatan. Ketiga, dengan memiliki Laut Tiongkok Selatan ini berarti telah menguasai satu simpul jalur laut yang mampu menjadi *choke points* dari banyak pelayaran dunia. Hal ini tentu akan menguntungkan secara ekonomi dan pertahanan. Alasan tersebut kemudian menjadi terus dalam seiring dengan naiknya tren industri pertahanan dan nilai energi migas dunia, dimana secara tidak langsung hal tersebut mempengaruhi nilai strategis dari satu wilayah.

Sikap Indonesia dalam sengketa Laut Tiongkok Selatan didasari pada tujuan nasional yang tercantum dalam pembukaan UUD 1945. Selain didasari oleh prinsip Indonesia yang ingin berperan aktif dalam menjaga perdamaian dunia, keberadaan Indonesia dalam upaya pencarian solusi di sengketa Laut Tiongkok Selatan juga merupakan tindakan yang berlandaskan pada kesadaran terhadap konfigurasi geografis

Laut Tiongkok Selatan, dimana jika status keamanan di Laut Tiongkok Selatan yang merupakan kawasan sengketa meningkat, maka akan berpengaruh secara langsung pada wilayah kedaulatan Indonesia. Hal ini diperkuat dengan kemampuan Tiongkok yang menggunakan OBOR sebagai satu alat diplomasi ekonomi yang secara teoritis berarti dapat mengarah pada satu kepentingan nasional Tiongkok dalam bidang pertahanan yakni penguasaan penuh terhadap Laut Tiongkok Selatan.

Kemampuan Tiongkok itu sendiri dapat terlihat dari bentuk kebijakan Tiongkok yang agresif. Berdasarkan pada analisa *scholars* dan *policy makers*, Tiongkok dalam data tahun 1990 – 2009 menunjukkan intensi terhadap laut naik secara signifikan, pemakaian *sea power* dalam bahasa Tiongkok ialah *haiquan* yang kemudian dapat diinterpretasi ke dalam tiga hal yakni *legalistic oriented*, *defensive – realism oriented*, dan *offensive realism oriented* (Dong & Xin, 2012)

Kenyataan tersebut mengindikasikan bahwa Tiongkok memproyeksikan laut ke dalam bagian yang paling vital, yaitu dengan mengambil sebanyaknya keuntungan dari kepemilikan laut secara sah dan berdaulat dalam kacamata hukum internasional untuk melakukan aktivitas ekonomi dan militer di laut. Hal ini dilakukan Tiongkok dalam rangka menunjukkan dominasi serta melindungi kepentingannya. Klaim atas Laut Tiongkok Selatan yang diiringi dengan pembangunan pangkalan militer di Kepulauan Spratly menjadi salah satu bukti keseriusan Tiongkok dalam memproyeksikan kekuatannya di laut, meski hingga saat ini hal itu terus menuai protes dari claimant states lainnya.

Bagian dari penganangan OBOR salah satunya ialah berfokus pada penggunaan laut. Program jalur sutra maritim merupakan manifestasi dari prinsip Tiongkok yang memproyeksikan laut ke dalam bagian vital. Intensi ini kemudian didukung dengan anggaran belanja militer Tiongkok yang

mengalami peningkatan cukup signifikan yakni 12,2% pada tahun 2014 atau sejumlah \$132 M. Angka tersebut menunjukkan peningkatan sebesar 10,7% di tiap tahunnya (Wong, 2014), sehingga pada tahun 2015 menjadi \$145.9 M dan pada 2018 ini Menteri Keuangan Tiongkok menganggarkan belanja militer Tiongkok meningkat 8,1% dari tahun sebelumnya menjadi total sekitar \$174.6 M (CSIS, 2018).

Peningkatan anggaran belanja militer Tiongkok ini dipastikan akan terfokus pada pembangunan kekuatan postur pertahanan maritim, agresivitas ini juga terbukti dengan mulai beraktivitasnya kapal induk pertama Tiongkok. Tentu saja hal ini perlu diperhatikan oleh Indonesia yang memiliki visi sebagai Poros Maritim Dunia, mengingat visi tersebut tidak mungkin hanya bersifat inward looking namun juga harus *outward looking*. Ditambah dengan dasar konstitusi Indonesia yang menyebutkan bahwa Indonesia akan turut aktif dalam upaya menjaga perdamaian dan kedamaian dunia. Sehingga, segala bentuk kebijakan yang nantinya diambil tidak hanya berdampak secara domestik namun juga internasional.

Kebijakan pertahanan sejatinya dapat mengawal setiap bentuk kebijakan lain yang diambil oleh satu negara, terutama jika kebijakan tersebut berkaitan dengan kebijakan yang berfokus pada pembangunan ekonomi dan hubungan luar negeri. Hal ini yang menjadi landasan agar proses perencanaan pertahanan negara perlu dipersiapkan secara matang. Mengingat pertahanan adalah satu spektrum ketidakpastian yang menjadikan ancaman, dinamika lingkungan strategis dan hubungan politik luar negeri, serta keamanan nasional sebagai variabel tetap dari berkembangnya strategi pertahanan negara itu sendiri, maka negara harus memperhitungkan segala kemungkinan dari keberadaan kebijakan luar negeri negara lain.

Kondisi tersebut berlaku pada Indonesia yang dalam kaitannya dengan ke-

beradaan OBOR ialah; Tiongkok menjadikan OBOR sebagai proyek ambisius yang akan menyatukan kawasan Asia dalam satu jalur ekonomi terintegrasi dengan menghubungkan dunia dari Timur ke Barat. Upaya “*connectivity*” yang diunggulkan oleh OBOR ini akan menjadikan wilayah Indonesia sebagai salah satu jalur yang dilewati oleh titik OBOR dan untuk mengawal itu Tiongkok meningkatkan kekuatan postur pertahanannya dan melakukan proyeksi kekuatan di Laut Tiongkok Selatan. Hal ini akan menghasilkan banyak preferensi kebijakan terkait pertahanan yang perlu dipertimbangkan demi menjaga kedaulatan Indonesia.

Efek globalisasi juga tidak diskriminatif sifatnya. Globalisasi akan mempengaruhi, walaupun tidak merubah, kinerja lembaga negara dan kebijakan-kebijakannya. Globalisasi akan terus menekan satu negara untuk mengambil bagian dalam proses dunia tunggal atau “*global society*” dan sebagai intensifikasi dari hubungan sosial berskala dunia yang memungkinkan keterkaitan antarmasyarakat lokal secara ekonomi, politik, budaya, dan keamanan atau sebaliknya (Bandoro, 2014).

PENUTUP

Pemerintah Indonesia perlu mengantisipasi kebijakan yang datang dari Tiongkok dengan melakukan pengawalan terhadap kepentingan nasional Indonesia dalam OBOR. Visi Poros Maritim Dunia harus menjadi acuan dalam melakukan upaya pembangunan di sektor ekonomi dan pertahanan Indonesia, sehingga dalam praktiknya keberadaan OBOR *21st Century Maritime Silk Road* bisa memberikan keuntungan absolut bagi Indonesia.

Pemerintah Indonesia melalui kementerian terkait seperti Kemenko Ekonomi dan Kemenko Maritim perlu memaksimalkan implementasi kebijakan kelautan nasional yang sudah ada, sehingga tercipta sinergitas dalam upaya pembangunan ekonomi berkelanjutan di bidang maritim. Selanjut-

nya, Kementerian Perdagangan seyogyanya memanfaatkan posisi penting dalam aktivitas kerjasama ekonomi dalam OBOR seperti melakukan peningkatan kualitas dari setiap komoditas ekspor dengan melakukan intensifikasi dan/atau ekstensifikasi sehingga produk domestik dapat bersaing dengan produk impor. Kemudian Kementerian Ketenagakerjaan juga memegang peranan penting terutama untuk meminimalisir masifnya jumlah tenaga kerja asing dengan menegaskan aturan mengenai jumlah tenaga kerja asing yang dapat diserap jika para investor asing yang ingin menanamkan modalnya di Indonesia. Pemangku kepentingan lainnya yang juga turut berperan dalam upaya menjaga kepentingan nasional Indonesia ialah Kementerian Luar Negeri bersama Kementerian Pertahanan dan TNI khususnya TNI AL, yang dalam hal ini perlu mensinergikan kebijakan yang memperkuat posisi strategis Indonesia di kawasan. Upaya pemaksimalan kebijakan tersebut dapat dilakukan dengan meningkatkan anggaran postur pertahanan Indonesia dan proyeksi kekuatan laut yang dilalui OBOR yaitu di Selat Malaka dan Kepulauan Natuna.

PUSTAKA ACUAN

- Ashab, M. B. (2018, Februari 16). Satrol Lantamal IV Miliki 4 KRI, Pengamanan Laut Natuna Diperkuat. Retrieved Oktober 10, 2018, from Sindo News: <https://nasional.sindonews.com/read/1282748/14/satrol-lantamal-iv-miliki-4-kri-pengamanan-laut-natuna-diperkuat-1518793077>
- Bandoro, B. (2014). *Indonesia Dalam Lingkungan Strategis Yang Berubah*. Yogyakarta: Graha Ilmu .
- Berlianto. (2017, September 3). China Tuntut Indonesia Batalkan Penamaan Laut Natuna Utara. Retrieved September 3, 2018, from Sindo News: <https://international.sindonews.com/read/1236125/40/china-tuntut-indonesia-batalkan-penamaan-laut-natuna-utara-1504375223>
- Binhong, S. (2016). *Looking for a Road: China Debates Its and the World's Future (China in the World)*. Leiden: Brill Academic Pub.
- CSIS. (2018, Oktober 9). What does China really spend on its military? Retrieved Oktober 11,

- 2018, from China Power CSIS.org: <https://chinapower.csis.org/military-spending/>
- Dong, W., & Xin, J. (2012). China's Maritime Security: Priorities and Challenges. In J. Ho, & S. Bateman (Eds.), *Maritime Challenges and Priorities in Asia: Implications for Regional Security*, 1st Edition (p. 181). London & New York: Routledge.
- Ellis, C. D. (2017, Mei 23). Indonesia Targets Maritime In OBOR Investment Push. Retrieved Oktober 7, 2018, from Indonesia Briefing: <http://www.indonesiabriefing.com/news/indonesia-targets-maritime-obor-investment-push>
- Guoxing, J. (2002, April). Asian Pacific SLOC Security: The China Factor. Working Paper No.10, 5.
- Hand, M. (2017, September 19). China's One Belt One Road policy 'very positive' for shipping. Retrieved Oktober 10, 2018, from Sea Trade Maritime News: <http://www.seatrade-maritime.com/news/asia/china-s-one-belt-one-road-policy-very-positive-for-shipping.html>
- Jetin, B. (2017). One Belt One Road Initiative and ASEAN Connectivity: Synergy Issues and Potentialities. Working Paper No.30 Institute of Asian Studies, 1-19.
- Kartini, I. (2015). Kebijakan Jalur Sutra Baru Cina dan Implikasinya Bagi Amerika Serikat. *Jurnal Kajian Wilayah*, 6, 131.
- Kompas. (2016, Maret 24). China Langgar Hukum Laut di Natuna, Protes Keras Indonesia Dibenarkan. Retrieved Oktober 5, 2018, from Kompas: <https://internasional.kompas.com/read/2016/03/24/201145011.China.Langgar.Hukum.Laut.di.Natuna.Protes.Keras.Indonesia.Dibenarkan>.
- Lei, Z. (2018). *The Political Economy of China's Belt and Road Initiative*. Singapore: World Scientific Publishing.
- Lovina, H. R., Jiajia, G., & Chen, H. (2017). Review of "The Chinese Belt and Road Initiative": Indonesia-China Cooperation and Future Opportunities for Indonesia's Port Cities Development. *Journal of Regional and City Planning*, 28, 163.
- Mahesa, D. J. (2018, Maret 16). Solusi Mengatasi Membanjirnya Tenaga Kerja China di Indonesia. Retrieved Oktober 7, 2018, from Law Justice: <https://law-justice.co/solusi-mengatasi-membanjirnya-tenaga-kerja-china-di-indonesia.html>
- Mingjiang, L. (2015). China's "One Belt, One Road" Initiative: New Round of Opening Up? *RSIS Commentary* (15).
- Moleong, L. J. (2002). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Natuna, P. (2017). Potensi dan Peluang Investasi di Kabupaten Natuna. Retrieved Oktober 5, 2018, from Website Resmi Pemerintah Daerah Kabupaten Natuna: <https://natunakab.go.id/potensi-dan-peluang-investasi-di-kabupaten-natuna/>
- Ramadhan, F. (2017). Akankah Inisiatif OBOR "Menerangi" Indonesia. *Buletin APBN*, II, 4.
- Rohman. (2017, Maret 11). Indonesia Bangun Sarana dan Prasarana Pertahanan di Natuna. Retrieved Oktober 5, 2018, from Jakarta Greater: <https://jakartagreater.com/indonesia-bangun-sarana-dan-prasarana-pertahanan-di-natuna/>
- Roza, R. (2015). Doktrin Poros Maritim Dunia dan Hubungan Indonesia-India. In P. P. Nainggolan, *Agenda Poros Maritim Dunia dan Perubahan Lingkungan Strategis* (pp. 81-119). Jakarta: P3DI Setjen DPR RI dan Azza Grafika.
- Sari, R. (2017). Prospek Jalan Sutra Modern Bagi Perekonomian Indonesia. *Majalah Info Singkat : Ekonomi dan Kebijakan Publik*, IX, 14-15.
- Sari, S. M. (2018, Februari 8). Kapal Asing Masih Masuk, Pengawasan di Natuna Harus Ditingkatkan. Retrieved Oktober 5, 2018, from Industri: <http://industri.bisnis.com/read/20180208/99/736198/kapal-asing-masih-masuk-pengawasan-di-natuna-harus-ditingkatkan>
- Sharma, B. K., & Kundu, N. D. (2016). *China's One Belt One Road : Initiative, Challenges, and Prospects*. India: VIJ Books.
- Suropati, U., Sulaiman, Y., & Montratama, I. (2016). *Arungi Samudra Bersama Sang Naga: Sinergi Poros Maritim Dunia dan Jalur Sutra Maritim Abad ke-21*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- Tinni, S. K. (2016). *Kepentingan Indonesia Bergabung Dalam Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*. Yogyakarta: Universitas Muhammadiyah Makassar.
- Utama, A. (2017, Juli 14). Imbas sengketa Cina-Filipina, wilayah Indonesia mekar 100 mil laut. Retrieved Oktober 5, 2018, from BBC Indonesia: <https://www.bbc.com/indonesia/indonesia-40605643>
- Wei, L. T. (2016). Introduction. In H. C.-Y. Lim Tai Wei, *China's One Belt One Road Initiative* (pp. 3-18). London: Imperial College Press.
- Welch, D. A. (2016, July 18). 10 Things You Should Know About the Recent South China Sea Ruling. Retrieved September 26, 2018, from cigionline.org: <https://www.cigionline.org/articles/10-things-you-should-know-about-recent-south-china-sea-ruling>
- Wong, E. (2014, Maret 5). *The New York Times*. Retrieved Oktober 5, 2018, from China Announc-

es 12,2% Increase in Military Budget: <https://www.nytimes.com/2014/03/06/world/asia/china-military-budget.html>

- Xing, L. (2018). China's Pursuit of the "One Belt One Road" Initiative: A New World Order With Chinese Characteristics. In L. X. (Ed.), Mapping China's "One Belt One Road" Initiative (pp. 1-28). Aalborg: Palgrave Macmillan.
- Yahuda, M. (2004). The International Politics of The Asia Pasific. 2nd and Revised Edition. New York: Routledge Group.
- Yunling, Z. (2015). One Belt One Road: a Chinese View. *Global Asia* , 10, 8-12.
- Zhu, Z. (2006). US-China Relations in The 21st Century Power Transition and Peace. New York: Routledge.