

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Setiap Negara adalah aktor pada interaksi Internasional yang mempunyai kedaulatan tinggi. Akan tetapi, pada lingkup ruang internasional negara tidak berperan sendiri pada melakukan tatanan sistem internasional melainkan adanya donasi berdasarkan aktor lain yang terlibat. Meskipun adanya aktor lain, negara akan permanen sebagai aktor paling krusial di mana negara tadi bertindak menjadi aktor yang ingin mempertahankan kedaulatannya masing-masing. Setiap negara memang mempunyai wewenang yang sama sebagai akibatnya menyebabkan sistem internasional yang bersifat anarki. Sifat anarki ini lah yang merupakan sebuah keadaan yang tidak mempunyai kekuatan yang mutlak dan melebihi negara yang bisa mengatur tatanan sistem internasional (Martin Griffiths, 2004)

Sebuah kebijakan yang dibentuk bagi suatu negara niscaya akan mempertimbangkan hal yang menyangkut keamanan nasionalnya serta kepentingan nasionalnya. Langkah demi mencapai kepentingan nasional tersebut, sebuah negara akan bersikeras guna untuk memenuhi segala kebutuhan dengan melakukan segala upaya berbentuk kerjasama antar negara baik dengan negara satu tempat atau juga dengan negara pada tempat

kawasan lain. Sama halnya misalnya Indonesia yang melakukan kerjasama dengan Negara Tiongkok pada sebuah program proyek pembangunan tol laut di Indonesia yang dimulai tahun 2015.

Negara Indonesia sendiri adalah negara kepulauan yang letaknya berada dalam posisi silang global yaitu Benua Asia dan Benua Australia dan dihimpit sang Samudra Hindia dan Samudera pasifik yang mana mengakibatkan Indonesia menjadi tempat penghubung antarnegara pada lingkup daerah Asia Timur & Asia Tenggara dan Asia Selatan. Dan beberapa selat strategis kemudian lintas maritim dunia berada pada perairan Indonesia yakni terletak pada Selat Malaka, Selat sunda, Selat Lombok & Selat Makasar (Chen, 2014)

**Gambar 1.1**  
**PETA INDONESIA**



(Sumber : <https://www.abundancethebook.com/peta-Indonesia/>)

Indonesia mempunyai luas wilayah laut kurang lebih 93.000 km persegi dan panjang garis pantai 81.000 km, juga mempunyai 17.508 pulau

dan garis pantai sepanjang 95.181 km persegi dan wilayah perairan seluas 5,8 juta km persegi yang terdiri berdasarkan dari selat territorial, Zona Eksklusif Ekonomi, dan perairan pedalaman. Indonesia juga diakui menjadi negara kepulauan melalui UNCLOS (i *United Nations Convention On The Law Of The Sea*) dalam tahun 1982 yang dituangkan ke dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 1985 tentang pengakuan dari konvensi PBB terkait dengan aturan hukum laut.

Negara Indonesia mempunyai potensi yang tinggi dalam sektor kemaritimanya terlihat pada aneka bidang, tidak hanya sebagai kawasan bioteknologi dan wisata kelautan, perairan laut dalam dan mineral kelautan, namun juga industri pelayaran dan pertahanan serta industri maritim dunia dan menjadikan Indonesia sebagai Negara dengan kepulauan terbesar dengan eksistensi ekonomi kelautannya yang tinggi. Mempunyai letak geografis dan geopolitik yang strategis serta potensi menjadi negara yang kuat menciptakan Negara Indonesia menjadi jalur pelayaran dan komunikasi internasional yang menghubungkan koneksi kepentingan dengan negara-negara besar seperti Amerika, China, Rusia, Australia dan negara di sekitar Asia. Dengan hal lain Indonesia juga diuntungkan karena memiliki lokasi territorial yang strategis secara aspek politik dan ekonomi selain daripada bidang sumber daya alamnya.

Adanya hubungan dari leluhur terdahulu yang terjadi sebelum masehi sejarah hubungan kerjasama maritim kedua negara sudah terbangun pada masa tu yang ditandai dengan adanya kedatangan etnis

Tiongkok ke wilayah Indonesia untuk pertama kalinya yang meninggalkan benda-benda bersejarah atau prasasti dari kerajaan-kerajaan besar seperti Majapahit, Sriwijaya dan Airlangga

Relasi bilateral antara Indonesia dan Tiongkok sudah tercipta relatif lama, Indonesia merupakan negara perdana yang menjamin kedaulatan Tiongkok pada tanggal 15 Januari 1950 ketika pada saat itu Mohammad Hatta menjabat menjadi Perdana Menteri, tetapi adanya perwakilan “Republik Tiongkok” di Indonesia mengakibatkan pengklaiman tersebut tidak direspon dengan baik oleh Negara tirai bambu tersebut. Setelah adanya ratifikasi ditutupnya semua konsulat Republik Tiongkok di Indonesia, akhirnya Negara Republik Tiongkok menyatakan untuk menerima legalisasi dari Republik Indonesia yang terjadi tanggal 28 Maret 1950

Hingga pada akhirnya setelah beberapa bulan Tiongkok menerima pengakuan dari Negara Indonesia, Tiongkok mengirim Wang Renshu ke Jakarta untuk dijadikan sebagai duta besar Tiongkok. Pada tahun 1953, Arnold Manonutu dikirim oleh Indonesia sebagai duta besar Republik Indonesia ke Beijing. Inilah puncak awal dimulainya hubungan erat antara kedua negara. Semenjak adanya pengiriman duta besar Indonesia ke Tiongkok. Ditandai dengan adanya penandatanganan kesepakatan kerjasama antara Negara Indonesia dengan Negara Tiongkok serta ditandai juga adanya pergantian duta besar Tiongkok untuk Indonesia.

Jakarta-Peking-Pyongyang menjadi sebuah poros baru yang pada awalnya dinamai dengan Jakarta-Peking pada awal tahun 1960-an. Pada masa tersebut, neraca perniagaan antara kedua negara tampak menurun, tetapi pada tahun 1963-1965 kembali meningkat dan memuncak cukup relatif dalam rasio perniagaannya. Kasus G-30S/PKI menyebabkan hubungan harmonis yang dijalin oleh Indonesia dan Tiongkok tidak bertahan lama karena Negara Tirai bambu tersebut diyakini mendukung adanya gerakan tersebut, yang akhirnya berdampak terhadap aliansi kedua negara yang menyebabkan pembekuan hubungan diplomatik pada tahun 1967. Pada tahun 1966-1967, menandai surutnya hubungan diplomatik antara Indonesia dan Tiongkok yang pada saat itu Presiden Soeharto sedang naik daun dibawah kepemimpinannya, dan akhirnya Soeharto memutuskan hubungan diplomatik dengan Tiongkok pada tahun 1967 tanggal 1 Oktober

Tiongkok pun berupaya untuk menormalisasi kembali hubungannya dengan Indonesia setelah terjadi adanya pembekuan tersebut. Diplomasi perdagangan dijadikan sebagai sebuah alat oleh Tiongkok untuk berdiplomasi guna menormalisasi hubungan kembali dengan Indonesia. Lahirnya sebuah presensi delegasi Kamar Dagang Indonesia (KADIN) yang dilaksanakan di Pameran Dagang Guangzhou pada era 1977, hubungan kedua negara ini berangsur membaik walaupun belum adanya ungkapan untuk menormalisasikan hubungan. Menurut catatan statistik adanya peningkatan kegiatan ekspor-impor diantara kedua negara yang terjadi pada tahun 1988. Lahirlah kesepakatan untuk menormalisasikan hubungan

antara kedua negarani yang akhirnya hubungan diplomatik pun dipulihkan pada bulan Agustus 1990 Setelah adanya pertemuan antara Presiden Soeharto dan Menteri Luar Negeri Qien Qinchen (S.Zuhri, 2015).

Kerjasama antara Indonesia dan Tiongkok terus berkembang dengan adanya penandatanganan *Memorandum Of Understanding* (MoU) untuk pembentukan forum energi kedua negara yang terjadi pada tanggal 24 Maret 2002 pada masa pemerintahan Presiden wanita pertama Indonesia yaitu Presiden Megawati Soekarnoputri, dan dengan adanya penandatanganan tersebut kerjasama bilateral antara Indonesia dan Tiongkok mengalami kenaikan dan ditandatanganinya *Strategic Partnership Agreement* pada tahun 2005. Kerjasama tersebut menjadi payung penandaan Tiongkok di Indonesia dalam bidang energi.

Setelah banyaknya dinamika yang dirasakan mengenai relasi antara Indonesia dan Tiongkok, kedua negarani pun kembali sirna dimana hubungan bilateral antara Indonesia dan Tiongkok terlihat semakin erat pada masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo, Tiongkok menjadi salah satu investor asing terbesar setelah Singapura dan Jepang, terutama dalam hal kerjasamanvestasi, perdagangan dan pariwisata. Kini Indonesia pun meraih lebih banyak investasi dari Negara Tiongkok. Indonesia juga memiliki hubungan yang akrab dengan Tiongkok, terlepas dari kesepakatan penguatan kemitraan kerjasama bilateral yang naik level *comprehensive strategic* tahun 2013 lalu ([www.cnni Indonesia.com](http://www.cnni Indonesia.com)).

Hal yang mendasari pemikiran dari Presiden ke-7 Republik Indonesia Joko Widodo untuk mengembangkan visi poros maritim dunianya karena Indonesia sudah menjadi negara maritim sejak masa prasejarah, tetapi pembangunan dan ekonomi masih berbasis kepada eksplorasi dan pengolahan wilayah daratan karena pemanfaatan potensi ekonomi laut masih belum maksimal dikarenakan pemerintah tidak terlalu tanggap menggarap sektor kelautan dan perikanan (Zielonka, 2015), padahal diketahui bahwa perairan Indonesia lebih luas serta potensial untuk dijadikan sebagai peningkatan kesejahteraan rakyat.

Poros maritim dunia yang dimaksudkan oleh Presiden Joko Widodo dijadikan sebagai haluan dari kebijakan luar negerinya dan juga untuk membentuk dan menjalin kerjasama dibidang maritim dengan negara-negara lain tidak hanyatu poros maritim dunia juga untuk menjadikan Negara Indonesia sebagai sumber jalur pelayaran dunia dan negara kelautan yang menguasai, berdaulat, serta mampu memanfaatkan dan mengelola dalam kurun waktu yang panjang dan dapat menjadi keunggulan dari segala segi potensi kekayaan yang terdapat pada segi kawasan perairan, karena Indonesia merupakan negara kemaritiman terbesar di dunia.

Untuk menjamin konektifitas antar pulau Poros maritim dunia dijadikan sebagai sebuah wadah strategis yang diciptakan melalui pengembangandustri, perkapalan dan perikanan, serta perbaikan transportasi laut yang fokus pada keamanan maritim, (<http://jogjaprovo.go.id>). Tidak hanyatu poros maritim dunia memiliki tujuan

yang akan menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang makmur, kuat, bersinergi dan besar yang akan diklaim melalui identitas Negara Indonesia sebagai bangsa mariti, keamanan maritim serta akan memberdayakan pada bidang ekonomi maritim yang diciptakan untuk membangun pemerataan perekonomian di Indonesia.

Prsiden Joko Widodo telah menyampaikan sebuah kebijakan yang dituangkan dalam *East Asian Summit* (EAS) yang mana forum tersebut adalah sebuah forumnteraksi untuk pemimpin antar negara, dalam penyampaianyaa menjelaskan mengenai kapal asing yang memerlukan wilayah perairan Indonesia, tidak hanya dijadikan sebagai jalur pelayaran tetapi dapat dijadikan sebagai sarana transaksi bisnis.

Pelabuhan dijadikan sebagai simpul penting untuk mewujudkan dan membangun territorial maritim yang kuat yang akhirnya dari poros maritim sendiri diharapkan dapat memperbaiki kuantitas ataupun kualitas dari pelabuhan, karena untuk menjadi Negara Poros Maritim maka infrastruktur maritim seperti sarana prasarana pelabuhan, alat navigasi pelayaran, juga harus dibangun. Melalui perpres no 16 tahun 2017 mengenai kebijakan kelautan Indonesia mengimplementasikan program poros maritim dunia, yang mencakup adanya kebijakan kelautan yang luas serta kompleks yang saling terikat satu sama lain. Visi dari poros maritim diwujudkan dalam RPJMN (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional) 2014-2019 yang menjadi prioritas utama bagi Presiden Jokowi.



Pengimplementasian dari kebijakan poros maritim dituangkan dalam pembangunan tol laut yang diupayakan sebagai peran dari bidang ekonomi maritim yang bersinergi dalam konteks kelautan nasional dengan target pembangunan ekonomi maritim tidak hanya pembangunan Tol laut dijadikan sebagai penciptaan konektivitas antar pulau yang efektif untuk berlayarnya kapar besar secara rutin dan terjadwal dari kawasan Timur Indonesia hingga ke barat Indonesia.

Presiden Joko Widodo menerapkan beberapa penerapan tentang lima pilar utama yang dijadikan sebagai sebuah upaya untuk menciptakan kebijakan poros maritim dunianya, diantaranya:

1. Membangun kembali budaya kemaritiman Indonesia
2. Komitmen terhadap penjagaan dan pengelolaan di bidang sumber daya kelautan yang dikembangkan dalam pembangunan industry perikanan serta nelayan ditempatkan sebagai pilar utama
3. Pengembangan infrastruktur yang tersalur dalam pembangunan pelabuhan laut, tol laut, kelogistikan, perkapalan industry serta pariwisata kemaritiman
4. Diplomasi kemaritiman yang dijadikan sebagai alat untuk menarik perhatian dari mitra Indonesia untuk menjalin kerjasama khususnya dalam bidang kelautan.
5. Dibangunnya keamanan dan pertahanan dalam wilayah kelautan

Terlepas dari fakta adanya peningkatan anggaran, tetapi Indonesia memang dinilai mempunyai kedaulatan maritim yang kuat dan besar hal tersebut dapat menunjukkan keterlibatan yang aktif terhadap sengketa regional.

Sejalan dengan kebijakan yang dibuat oleh pemerintah Indonesia, Tiongkok memiliki kebijakan yang selaras dengan kebijakan yang dimiliki Indonesia, dimana Tiongkok memiliki kebijakan OBOR (*One Belt One Road*) yang mana kebijakannya adalah bentuk dari kerjasama yang digagas oleh Negara Tiongkok dengan negara-negara lain yang bertujuan untuk mewujudkan sebuah jalur perniagaan. Fokus utama dalam kebijakannya adalah penanaman modal di bidang infrastruktur, rel kereta api, jalan raya, listrik serta besi dan baja. Dan OBOR ini adalah merupakan investasi terbesar yang dimiliki oleh Rakyat Republik Tiongkok dalam beberapa tahun presiden Xi Jinping menjabat. OBOR sendiri merupakan kebijakan ambisius dari Presiden Tiongkok yaitu Xi Jinping guna untuk membentuk jalur perdagangan dari Eropa sampai ke Asia.

OBOR mempunyai dua jalur utama, yakni *One Belt and One Road*. *One Belt* sendiri berfokus kepada *Silk Economic Road* atau rute perdagangan yang dilalui dalam jalur sutra daratan yang menghubungkan Negara Tiongkok, Asia Tengah, Asia Timur, Asia Selatan, Timur Tengah hingga Eropa yang didukung oleh pembangunan proyek jalur rel, jalan raya dan jaringan pipa baru. *One Road* berfokus kepada jalur laut atau jalur maritim

yang menghubungkan Negara tirai bambu tersebut dengan Kawasan Asia, tenggara, selatan, Afrika, Eropa dan juga kawasan Timur Tengah.

OBOR dilihat sangat penting oleh Negara Indonesia karena dapat dijadikan sebagai alur peningkatan ekonomi negara yang diimplementasikan melalui pembangunan proyek infrastruktur yang telah didanai oleh Negara Tiongkok. OBOR digunakan oleh kedua negara tersebut sebagai acua untuk mengintensifkan perkembangan pembangunan infrastruktur dan perekonomian yang mana OBOR juga dapat membantu Negara Indonesia untuk dapat menjadi Negara Poros Maritim Dunia.

Dalam rancangan poros maritim dunia presiden Joko Widodo telah mengutarakan setahun setelah OBOR dicanangkan, Indonesia telah sepakat untuk menjadi mitra kerjasama dengan Negara Tiongkok. Poin utama dalam kebijakan *21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road* mengutarakan beberapa proyek yang akan dikembangkan melalui pembangunan pelabuhan erta sarana transportasi laut yang tertuang dalam rancangan pembangunan infrastruktur, yang mana hal tersebut sangat diharapkan akan menjadi suatu hubungan berlandaskan komitmen yang kuat guna agar adanya sifat *win and win* bagi Negara Indonesia dan Negara Tiongkok dalam masing-masing kebijakannya.

Dalam kebijakan tersebut Negara Tiongkok membentuk lembaga keuangan pembangunan baru yang dinamai dengan *Asiannfrastructure*

*Bank* (AIIB). Lembaga tersebut dibuat khusus untuk fokus terhadap permasalahan pembangunannfrastruktur negara. Lembaga keuangan tersebut juga dibentuk oleh Tiongkok untuk membantu kelancaran berjalannya proyek dari OBOR. Pada saat pertemuan APEC (*Asian Pasific Economic Cooperation*) pada tahun 2014, Presiden Tiongkok yaitu Xi Jinping mengumumkan mengenai penyaluran dana atau modal karena Negara Tiongkok berperan sebagai pemberi modal dalam kebijakan OBOR, Tiongkok akan mendanai sekitar US\$ 40 miliar dalam rencana pembangunannfrastruktur bagi negara-negara di dalam OBOR. (Indriana Kartini, 2015)

Telah disepakati kerjasama dalam delapan bidang antara pemerintah Indonesia dengan Tiongkok, penandatanganan atas nota kesepakatan tersebut atau MoU dilaksanakan di Beijing bertempat di *Gread Hall Of The People* yang dilaksanakan oleh para pejabat-pejabat Indonesia dan Tiongkok yang disaksikan langsung oleh Presiden dari kedua negara tersebut. Dengan demikian kedua negara sepakat untuk menjalin hubungan kerjasama yang strategis dan komprehensif untuk saling bisa menguntungkan satu sama lain.

Dengan potensi perekonomian yang dimiliki oleh Tiongkok yang mana potensi tersebut pun bergantung kepada laju perniagaan yang menakup kurang lebih 85% yang dilakukan melalui transportasi kelautan. Hal tersebut harus benar-benar dimanfaatkan oleh Negara Tiongkok dengan menjalin hubungan kerjasama dengan kawasan disekitar Asia guna untuk

menjaga kepentingan yang dimiliki oleh Tiongkok untuk melakukan perniagaan antarbangsa yang digagas melalui jalur maritim dan Indonesia juga termasuk didalamnya.

Relasi bilateral yang dijalankan oleh kedua negara tersebut akan mengakibatkan keuntungan bagi keduanya, terlihat dengan identitas yang dimiliki oleh Negara Indonesia dan Negara Tiongkok yang merupakan terbesar di Asia yang terlihat dalam segi penduduk dan wilayahnya. Indonesia pun memanfaatkan situasi ini karena melihat bahwasanya Tiongkok dijadikan sebagai negara tujuan ekspor oleh Indonesia, selain daripada Amerika atau negara-negara Eropa.

Persamaan kepentingan antara Negara Indonesia dan Tiongkok dalam wujud kebijakan *Maritime Silk Road* dan poros maritim dunia tersebut, membuka sebuah pintu untuk dapat merealisasikan perkembangan kekuatan maritim yang dimiliki oleh kedua negara tersebut. Dan aspek tersebut dituangkan dalam pembangunan infrastruktur dalam pembangunan tol laut yang mana hal tersebut sangat diperlukan Indonesia untuk meningkatkan konektivitas antar pulau.

Kepadatan lalu lintas kapal-kapal yang berlayar disekitaran perairan Indonesia diambil potensinya oleh Negara Indonesia yang akan dimanfaatkan untuk mewujudkan pembangunan infrastruktur yang akan diwujudkan secara bertahap. Fungsi dari infrastruktur kelautan sendiri yaitu untuk memastikan keefisienan bagi jalur kelogistikan khususnya bagi barang-barang kebutuhan pokok antar pulau yang akan diwujudkan dalam

pembangunan pelabuhan perintis serta pelabuhan pengumpan secara rata di seluruh wilayah Indonesia. Nanggroe Aceh Darussalam, Jakarta, Nusa Tenggara, Surabaya, Papua dan Maluku dijadikan sebagai rute utama dari pembangunan tol laut.

Pemerintah Indonesia pun mengeluarkan kebijakan untuk mendorong perwujudan dari pembangunan infrastruktur, dalam konteks infrastruktur kelautan, telah ditetapkan 24 pelabuhan strategis yang direalisasikan dalam 5 pelabuhan untuk konektivitas nasional ataupun internasional, serta 19 pelabuhan pengumpan. Untuk 5 pelabuhan yang dibuat digunakan sebagai jaringan pelabuhan terpadu dan terintegrasi dalam kawasan perindustrian. Arus barang dan arus modal yang dikirim ke berbagai daerah di Indonesia merupakan salah satu alasan dalam diwujudkannya sarana infrastruktur yang akan mempermudah proses pengantarannya, karena akan dibuat jaringan transportasi yang akan menyambungkan kepada para investor yang berminat menanamkan modal di Indonesia salah satunya yaitu Negara Tiongkok guna untuk dapat dimanfaatkan dan untuk mendistribusikan produk-produknya.

Dengan kesamaan visi yang sama, relasi antara kedua negara ini dapat ditingkatkan lebih erat. Jaringan erat dalam perbisnisan antara Indonesia dan Tiongkok melalui jalur kelautan tersebut, memiliki korelasi keselarasan yang seimbang dari program yang dimiliki keduanya yang dapat memperkuat kerjasama yang saling menguntungkan, termasuk untuk menjadikan Indonesia sebagai negara poros maritim terbesar di dunia. Karena Indonesia sendiri memiliki potensi yang dapat dikembangkan terutama untuk

penguatan dalam bidang bisnis. Oleh karenanya Tiongkok dapat memanfaatkan situasi tersebut untuk dapat berinvestasi di Indonesia dalam bidang kemaritiman tersebut.

Melihat dari latar belakang diatas maka daritu penulis mengambil judul **“Kerjasama Maritime Indonesia-Tiongkok Dalam Pembangunan Tol Laut di Indonesia Tahun 2015-2019”**

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan Latar Belakang yang telah di jelaskan di atas untuk memahami permasalahan dalam skripsi ini penulis merumuskan masalah seperti berikut:

1. Bagaimana bentuk kerjasama Indonesia-Tiongkok dalam Silk Road Maritim?
2. Bagaimana Kebijakan Poros Maritim Indonesia?
3. Bagaimana Realisasi Program Pembangunan Tol Laut Dalam Kerangka Kerjasama *Silk Road Maritime*?

## **1.3 Pembatasan Masalah**

Berdasarkan identifikasi masalah yang sudah diuraikan oleh penulis, maka penulis akan membatasi masalah agar lebih memfokuskan terhadap masalah yang diteliti. Penelitiannya dibatasi pada ruang lingkup program

kerjasama Indonesia – Tiongkok dalam program pembangunan tol laut di Indonesia pada tahun 2015 – 2019

#### **1.4 Perumusan Masalah**

Agar Memudahkan penulis dalam menganalisis suatu penelitian, maka diperlukan adanya rumusan masalah yang dilandaskan pada latar belakang sertadentifikasi masalah yang telah diuraikan oleh penulis dan juga agar dalam pembangunan masalah tidak menyimpang atau keluar dari topik yang dibahas. Oleh karenatu, penulis merumuskan masalah dalam penelitianni sebagai berikut:

**“Bagaimana Realisasi Pembangunan Tol Laut Dalam Kerangka Kerjasama Maritim Indonesia-Tiongkok?”**

#### **1.5 Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

##### **1.5.1 Tujuan Penelitian**

Sebagai upaya untuk mengungkapkan arah dan tujuan umum dari apa yang akan dicapai dalam penelitianni, maka penulis harus memiliki tujuan jelas berdasarkandentifikasi masalah yang sudah dipaparkan. Tujuan dari penelitianni, yaitu:

- a. Untuk mengetahui bagaimana bentuk kerjasama Indonesia-Tiongkok dalam Silk Road Maritim?
- b. Untuk mengetahui bagaimana kebijakan Poros Maritim Indonesia?



- c. Untuk mengetahui bagaimana Program Tol Laut Indonesia-Tiongkok dalam Kebijakan Kedua Negara?

### **1.5.2 Kegunaan Penelitian**

- a. Sebagai salah satu syarat dalam menempuh Ujian Sidang Sarjana Strata
- b. Satu (S1) pada Program Studi Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Pasundan Bandung serta untuk mendapatkan gelar “Sarjana Ilmu Sosial (S.Sos)”
- c. Memberikan manfaat baik secara akademik maupun aplikatif bagi masyarakat pada umumnya dan bagi penulis pada khususnya
- d. Penelitiannya diharapkan mampu menambah pembendaharaan wawasan pengetahuan studi Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Pasundan Bandung
- e. Dari Hasil Penelitiannya diharapkan dapat berguna didalam membeberikannya informasi lebih jauh lagi bagi penulis mengenai kerjasama internasional khususnya berkenaan dengan penelitian terkait.