**BAB I**

**PENDAHULUAN**

**1.1 Latar Belakang Penelitian**

Hubungan antara penghibur global semakin membingungkan. Kehadiran komunikasi dan partisipasi yang bermanfaat antar negara di muka bumi telah menunjukkan bahwa setiap negara mempunyai rasa ketergantungan satu sama lain. Pada dasarnya, para entertainer global, baik negara maupun non-negara, memiliki keunggulan tersendiri dalam tindakan yang mereka lakukan, khususnya dalam membangun kolaborasi dengan negara lain. Kolaborasi merupakan suatu upaya untuk memenuhi kepentingan dari berbagai bidang, misalnya moneter, keamanan, sosial, politik, dan sosial(Soviyaningsih, 2019).

Sebagai negara yang mempunyai aturan peluang yang dinamis dalam strategi internasional, Indonesia menjadi salah satu negara yang dianggap sebagai kaki tangan partisipasi. Indonesia mempunyai format yang menguntungkan di wilayah laut karena posisinya diapit oleh dua lautan dan dua daratan yang menjadikan Indonesia sebagai jalur pelayaran samudera. Hubungan Indonesia dengan Tiongkok dimulai sebelum Indonesia mencapai kemerdekaan dengan saling bertukar kaki tangan melalui Jalur Sutra. Inisiatif yang dimotori oleh Soekarno ini membuahkan prestasi dalam hubungan strategis Indonesia dengan Tiongkok yang terus membaik dengan hadirnya pemimpin tertinggi negara Tiongkok tersebut pada Pertemuan Asia-Afrika (KAA) pada tahun 1955.

Pada saat yang sama, Indonesia dan Tiongkok sepakat untuk memperkuat hubungan perdamaian yang pada saat itu berjalan baik, ditandai dengan disetujuinya perjanjian kekerabatan dan pemahaman partisipasi sosial pada tahun 1961. Meskipun hubungan baik antara Indonesia dan Tiongkok telah putus, pada tahun 1961 Pada masa pemerintahan Presiden Soeharto, Indonesia dan Tiongkok mempunyai opsi untuk mengembangkan hubungan lebih lanjut ketika Presiden Soeharto bertemu dengan kepala negara Tiongkok di upacara pemakaman Sovereign Hirohito di Tokyo.

Pada tahun 2013, proyek uber dimulai dengan nama Repertoire Street Drive dan diikuti oleh 70 negara. Tugas ini dianggap memberikan keleluasaan dalam memberikan kerangka kredit dan spekulasi kepada negara-negara yang kurang beruntung. “One Belt One Street” (OBOR) adalah upaya yang diluncurkan oleh otoritas publik Republik Rakyat Tiongkok pada tahun 2013. Tujuannya adalah untuk membangun jaringan kerangka pertukaran dan investasi yang menghubungkan Asia, Eropa, dan Afrika. Gerakan ini baru-baru ini dikenal sebagai "Silk Street Monetary Belt" dan "Oceanic Silk Street". One Belt One Street memiliki dua bagian utama: "The Belt" dan "The Street". "The Belt" mengacu pada jalur daratan yang menghubungkan Tiongkok, Asia Fokus, Rusia, Eropa Timur dan Barat, melalui Asia Fokus dan Samudera Kaspia. Sementara itu, "The Street" mengacu pada jalur lautan yang menghubungkan pantai Cina, Asia Tenggara, Asia Selatan, Timur Tengah, dan Afrika Utara. Dalam pelaksanaannya, One Belt One Street akan membangun berbagai kerangka proyek, seperti jalan, jalur kereta api, pelabuhan dan terminal udara, serta memperluas ketersediaan moneter, pertukaran dan spekulasi. Dorongan ini dimaksudkan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, menciptakan lapangan kerja dan memperkuat hubungan antara Tiongkok dan negara-negara lain (Soemardi & Chan, 2022).

Jalur pelayaran yang dimulai oleh Tiongkok dalam Belt Street Drive, mempunyai potensi yang sangat produktif bagi Indonesia dalam membuka pertukaran, pasar, koordinasi operasi, dukungan dana dan investasi bagi negara-negara yang tergabung dalam proyek multilateral Belt Street Drive (Soviyaningsih 2019). Dengan bergabungnya Indonesia dalam Belt Street Drive yang diusung oleh Tiongkok dalam membentuk kembali Jalur Sutra, yang memiliki lima tujuan yaitu memperluas jaringan antar negara, mengembangkan lebih lanjut kerangka kerja, memperluas kolaborasi pertukaran dan keamanan, memperluas diseminasi moneter, dan memperluas pemahaman masyarakat tentang partisipasi kelautan. Dalam 70 tahun kerja sama Indonesia dengan Tiongkok, Indonesia diharapkan semakin meningkatkan kerjasama pentingnya dengan Tiongkok dalam mengakui kerjasama energi hub samudera dunia.

Secara topografis, Indonesia mempunyai wilayah perairan yang lebih luas dibandingkan daratan, dan mempunyai posisi lintas vital. Seluruh Indonesia mempunyai kepentingan penting dalam menguasai dan memanfaatkan lautan, dengan karakter laut yang kokoh sejak jaman kerajaan, serta menggunakan situasi penting untuk membantu negara dan mewujudkan keamanan sesuai Perintah sucinya adalah “menjaga seluruh darah negara dan Indonesia, memajukan bantuan pemerintah secara umum, mengajarkan eksistensi negara, dan turut serta melaksanakan tuntutan dunia dalam rangka kebebasan, kerukunan abadi dan hak-hak sipil” (Partogi et al., 2015). Indonesia mempunyai kekayaan laut yang diharapkan dapat dimanfaatkan dalam berbagai bidang, tidak hanya sebagai kawasan bioteknologi dan industri pelayaran kelautan, perairan laut terpencil dan mineral laut, namun juga industri pengangkutan dan pengamanan serta industri kelautan dunia.

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan antrian terpanjang di dunia, Indonesia mempunyai potensi kelautan yang sangat besar. Indonesia sangat dinamis dalam menjaga keamanan laut di dunia, hal ini terlihat dari berbagai upaya terkoordinasi yang dilakukan Indonesia dengan berbagai negara dalam menjaga keharmonisan laut. Indonesia berperan dalam memberikan data dan diskusi yang tepat mengenai kolaborasi internasional.

Strategi Pusat Kelautan Dunia (PMD) merupakan salah satu upaya penting pemerintah Indonesia untuk memanfaatkan potensi laut negara dan memperkuat posisi Indonesia sebagai poros laut dunia. Pengaturan ini diluncurkan pada tahun 2014 oleh Presiden Joko Widodo dan menempatkan Indonesia sebagai negara samudra terbesar di dunia. Tujuan utama dari strategi PMD adalah untuk membangun ketersediaan dan koordinasi antara berbagai wilayah di Indonesia dan seluruh dunia melalui jalur laut. PMD berencana untuk memperkuat posisi Indonesia sebagai pusat kelautan di Asia Tenggara, yang akan memperluas pertukaran, usaha dan industri perjalanan. Untuk situasi ini, PMD bermaksud untuk mengembangkan tiga sudut pandang utama, yaitu:

1. Pengembangan infrastruktur maritim: PMD fokus pada pengembangan infrastruktur maritim di Indonesia, seperti pelabuhan, jalan air, dan jaringan transportasi lainnya yang dapat meningkatkan konektivitas antarwilayah di Indonesia serta dengan negara-negara di wilayah Asia Pasifik.
2. Peningkatan konektivitas: PMD bertujuan untuk meningkatkan konektivitas maritim di Indonesia dan di seluruh wilayah Asia Pasifik. Hal ini dapat dicapai dengan memperkuat kerja sama antarnegara dan membangun lebih banyak jalur pelayaran laut yang memudahkan perdagangan dan mobilitas antarwilayah.
3. Pengembangan sumber daya manusia: PMD juga bertujuan untuk meningkatkan kapasitas dan keterampilan sumber daya manusia yang berkaitan dengan sektor maritim. Melalui program pendidikan dan pelatihan yang sesuai, Indonesia dapat menghasilkan tenaga kerja yang berkualitas untuk memenuhi kebutuhan sektor maritim dan mengembangkan industri maritim yang lebih maju.

Kebijakan Poros Maritim Dunia Indonesia diharapkan akan membawa dampak positif yang besar bagi perekonomian Indonesia dan juga wilayah Asia Pasifik. PMD dapat meningkatkan akses pasar dan memperkuat posisi Indonesia dalam perdagangan internasional, serta meningkatkan kualitas infrastruktur dan transportasi di Indonesia. Selain itu, PMD juga dapat meningkatkan pengelolaan dan keberlanjutan sumber daya laut, dan mengurangi konflik dan ketegangan di wilayah laut (Manurung, 2018).

Demi memenuhi visi Indonesia dalam mewujudkan poros maritim dunia menurut Jona Widhagdo Putri “implementasi dari sinergi program Poros Maritim Dunia dan BRI ini mewujudkan dalam dua aspek yang berpotensi dalam memberikan keuntungan bagi Indonesia”(Media Indonesia, 2020). Dinamika maritim Indonesia juga mengalami perubahan yang sangat signifikan dari orde lama hingga saat ini, dimana ketika Indonesia baru saja mencapai kemerdekaan Indonesia aktif dalam kerjasama maritim dalam hal pembelian alat-alat keamanan maritim. Pada masa Orde Baru Indonesia lebih memilih untuk tidak terlalu mencampuri urusan internasional baik segi politik dan maritim, berakhirnya masa jabatan presiden Soeharto menandakan berakhirnya masa pemerintahan otoriter yang sudah berjalan selama lebih dari 30 tahun. Meski sudah memasuki masa reformasi Indonesia masih memiliki kemampuan yang minim dalam pengetahuan untuk mengelola berbagai bidang seperti bisnis, dan pengetahuan umum mengenai kemaritiman.

Sebelum terjalinnya kerja sama One Belt One Road (OBOR), China sudah memiliki hubungan ekonomi dan investasi yang kuat dengan Indonesia. Hubungan ekonomi antara kedua negara dimulai sejak 1950-an, tetapi pada tahun 1990-an, investasi China di Indonesia mulai meningkat. Pada tahun 2013, nilai perdagangan antara kedua negara mencapai sekitar USD 66 miliar, yang kemudian meningkat menjadi USD 79,4 miliar pada tahun 2014. Beberapa sektor yang menjadi fokus utama investasi China di Indonesia adalah sektor energi, pertambangan, manufaktur, dan infrastruktur. Beberapa proyek besar yang telah dibiayai oleh investor China di Indonesia antara lain proyek pembangkit listrik tenaga batubara di Sumatera Selatan, proyek kereta cepat Jakarta-Bandung, serta proyek pelabuhan di wilayah timur Indonesia. Selain itu, China juga telah menjadi salah satu investor asing terbesar di Indonesia, yang terbukti dari banyaknya perusahaan China yang beroperasi di Indonesia (Juwita dkk., 2020).

Beberapa perusahaan China yang telah berinvestasi di Indonesia antara lain Huawei, Xiaomi, dan Alibaba, serta perusahaan negara seperti China Development Bank, Bank of China, dan China Railway. Namun, terdapat beberapa tantangan yang dihadapi oleh kedua negara dalam kerja sama ekonomi mereka sebelum OBOR. Salah satunya adalah persaingan di sektor manufaktur dan perdagangan, yang terkadang memunculkan ketegangan di antara kedua negara.

Selain itu, masalah keamanan dan politik juga dapat memengaruhi hubungan bilateral, seperti ketegangan di Laut China Selatan yang dapat mempengaruhi investasi China di Indonesia. Meskipun begitu, kerja sama ekonomi dan investasi antara China dan Indonesia terus berkembang dan menjadi semakin penting bagi kedua negara. Seiring dengan peluncuran One Belt One Road, kedua negara diharapkan dapat memperkuat hubungan ekonomi mereka dan meningkatkan investasi serta perdagangan di masa depan.

**1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan paparan latar belakang diatas maka dari itu penulis mengidentifikasikan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaruh Belt and Road Initiative dalam pembangunan maritim di Indonesia?

2. Bagaimana perkembangan pembangunan maritim Indonesia?

**1.3 Pembatasan Masalah**

Berdasarkan identifikasi isu yang telah dipahami oleh pembuatnya, maka pencipta akan membatasi isu tersebut hingga tidak membahas lebih lanjut mengenai isu yang sedang dieksplorasi. Pemeriksaan ini dibatasi pada sejauh mana program keikutsertaan Indonesia-Tiongkok dalam Belt Street Drive periode 2019-2021.

**1.4 Perumusan Masalah**

Agar pencipta lebih leluasa mengkaji eksplorasi ini, penting untuk mencari tahu suatu persoalan berdasarkan landasannya dan membedakan persoalan yang digambarkan agar tidak melenceng atau meninggalkan pokok pembicaraan. Oleh karena itu, pencipta merumuskan permasalahan sebagai berikut:

**“Bagaimana Belt Road Initiative Dapat Memberi Pengaruh Terhadap Pembangunan Maritim Indonesia?”**

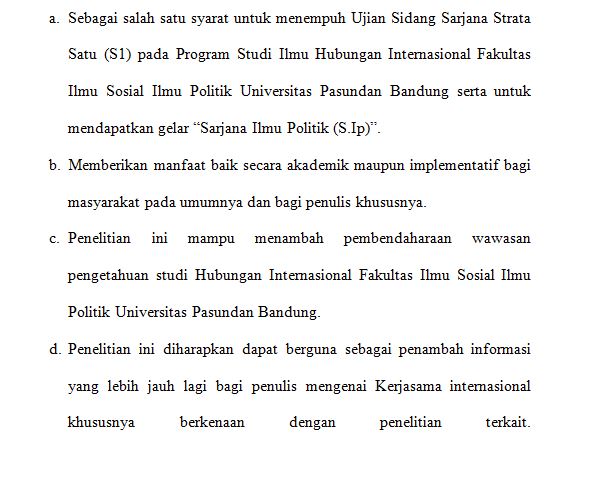
**1.5 Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

**1.5.1 Tujuan Penelitian**

Dengan tujuan untuk mengkomunikasikan keseluruhan arah dan target dari apa yang akan dicapai dalam eksplorasi ini, pencipta harus memiliki tujuan yang masuk akal berdasarkan ID dari masalah yang telah digambarkan. Tujuan dari eksplorasi ini adalah:

1. Untuk mengetahui pengaruh dari kerjasama Belt Road Initiative dalam pembangunan maritim Indonesia
2. Untuk mengetahui perkembangan pembangunan maritim Indonesia

**1.5.2 Kegunaan Penelitian**

Mengingat tujuan eksplorasi di atas yang telah dipahami oleh pencipta, maka maksud dari selesainya pemeriksaan ini antara lain: