

# INDONESIA

dalam

# 一带一路

## The Belt and Road Initiative



Kata Pengantar:

**Djauhari Oratmangun**

Duta Besar Luar Biasa dan Berkuasa Penuh  
untuk Republik Rakyat Tiongkok merangkap Mongolia

Editor:

**Fadlan Muzakki, S.IP., M.Phil.**



**Indonesia dalam *The Belt and Road Initiative***  
Copyright ©2019, Fadlan Muzakki, S.IP., M.Phil.

Pertama kali diterbitkan dalam Bahasa Indonesia  
Oleh Perhimpunan Pelajar Indonesia (PPI) Tiongkok, 2019  
Jalan Kirai No. 07 RT 02 RW 01  
Cipete Utara – Kebayoran Baru  
Jakarta Selatan 12150

Email: [contact@ppitiongkok.org](mailto:contact@ppitiongkok.org)

**Penulis:**

Fadlan Muzakki, S. IP., M.Phil., Ali Romdhoni, M.A., Laode Mahmud Fathun, S.IP., M.H.I., Regina Aidhilla Koesuma, Adi Maulana, M.Pd., Wahyuddin, S.Pd., Nanang Zulkarnaen, S.Hut., M.T., Putra Wanda, S.Kom., M.Eng., Sitti Marwah, S.IP., M.IR., Agus Supriyadi dan Miftahun Nurrochman, Marco Tjakra, S.Si., Sugiarto Pramono, S.IP., M.A., Nur Lailiya Hartanti dan Zahro'ul Aini, Audia Inayah, S.IP., dan Arif Nugraha, S.IP., Moh. Wahyu Syafi'ul Mubarak.

**Reviewer:**

Christine Susanna Tjhin, Ahmad Syaifudin Zuhri, S.IP., L.M., Eddy Prabowo Witanto, SS.

**Editor:** Fadlan Muzakki, S.IP., M.Phil.

**Cover & Layout:** Fadlan Muzakki, S.IP., M.Phil.

**Koordinator Penulis:** Setyo Pamuji

Hak Cipta dilindungi undang-undang

Dilarang mengkopi atau memperbanyak sebagian

Atau seluruh isi buku ini tanpa izin tertulis dari Penerbit

210 hlm; 14.8 x 21cm

ISBN: 978-602-5735-18-9

# Daftar Isi

Kata Pengantar.....	4
<b>BAB I</b> .....	<b>7</b>
Di Balik Layar Proyek Global: Latar Belakang, Motivasi, dan Cakupan Inisiatif "Belt and Road".....	8
Inisiatif Belt and Road: Dari Pengetahuan Lokal ke Kesejahteraan Global.....	20
Kebijakan Luar Negeri Tiongkok the Belt and Road: Sebuah Refleksi Filosofis, Metodologis, dan Praktis.....	32
<b>BAB II</b> .....	<b>56</b>
Pertukaran Pelajar Antar Negara ASEAN dan China Dalam Menghadapi Persaingan Regional (Perspektif Indonesia Untuk Inisiatif Belt and Road).....	57
Akselerasi Peningkatan Mutu Pendidikan di Indonesia Melalui Program the Belt and Road Initiative.....	71
Gagasan Mahasiswa Tiongkok dalam Inisiatif Belt and Road.....	85
<b>BAB III</b> .....	<b>93</b>
Pembangunan Ekonomi Digital Indonesia Melalui Inisiatif Belt and Road.....	94
China Soft Power: Instruit Kepercayaan Dalam Pembangunan Inisiatif Belt and Road di Indonesia.....	106
The Belt and Road Initiative: Momentum Untuk Pengembangan Industri Bioteknologi di Indonesia.....	137
<b>BAB IV</b> .....	<b>154</b>
<i>The Belt and Road Initiative &amp; Global Maritime Fulcrum</i> Perundingan dan Pengalihan.....	155
Indonesia Dalam Menyikapi Proyek Jalur Sutra Abad 21.....	171

<i>The Maritime Silk Road</i> Sebagai Strategi untuk Berperan di Kasawan Samudera Hindia dan Menghubungkan Poros Maritim Dunia.....	179
<i>The Maritime Silk Road</i> (MSR) dan Masa Depan Laut Kita .....	196
<b>BIOGRAFI SINGKAT PENULIS</b> .....	209

# *The Belt and Road Initiative & Global Maritime Fulcrum:* Perbandingan dan Pengalaman

Oleh: Sugiarto Pramono, S.IP., M.A.

## Pendahuluan

Membandingkan BRI dan GMF menarik, justeru karena keduanya memiliki perbedaan yang dalam hal tertentu sangat ekstrim. BRI adalah kebijakan Tiongkok yang Komunis, GMF merupakan inisiatif Indonesia yang Demokrasi. Tiongkok adalah Negara yang sangat *offensive* terlihat dari agresifitasnya di Laut Tiongkok Selatan, Indonesia sebaliknya sangat *defensive* bukan hanya tidak meluaskan wilayahnya, bahkan pada 1999 Timor Timur memisahkan diri, melalui jalan yang dianggap sangat manusiawi dalam peradaban modern, referendum. Membandingkan keduanya bahkan penting, karena dapat "mencuri" ilmu dari Tiongkok tentang bagaimana mengelola kebijakan kontrovesinya, setidaknya dari sudut pandang Amerika, untuk memberikan setimulus GMF yang terkesan stagnan.

Secara geografis Tiongkok merupakan Negara kontinental, dengan sisi barat berbatasan dengan Asia Tengah dan Selatan. Sementara sisi timur berbatasan dengan Samudera Pasifik. Sementara secara historis negeri ini memiliki pengalaman lebih dari 2000 tahun masa dinasti raja-raja dengan peran sentral dalam

perdagangan global. Jalur Sutera merupakan rute perdagangan kuno yang menghubungkan Tiongkok dengan Eropa dan Afrika, baik melalui rute darat maupun laut. Berbasis setting geografis dan historis, Tiongkok bermaksud mengulangi sejarah besarnya melalui BRI yang mencakup area 65 negara di Asia, Eropa dan Afrika, 63% populasi, 30% GDP, 35, 8 % area darat dan 24 % konsumsi dunia (Chin, 2016).

Di sisi lain, Indonesia sebagai Negara maritim yang secara geografis berbentuk kepulauan (disebut Nusantara) memiliki kebesaran masa lalunya sendiri. Dua kerajaan, Majapahit (abad XII-XV) and Sriwijaya (abad VII-XIII), merupakan kerajaan maritim yang memiliki pengalaman perdagangan dunia di masanya sehingga dikenal sebagai bangsa Bahari. Sayang di era Republik, Indonesia tidak menjadikan laut sebagai prioritas. Pada 2014, upaya mengembalikan kejayaan masa lalu dipelopori oleh Presiden Joko Widodo melalui Poros Maritim Dunia atau yang dikenal di dunia internasional dengan istilah *Global Maritime Fulcrum* (GMF).

Sebagai kebijakan yang masih muda, GMF memiliki banyak sisi yang perlu diperbaiki. Sehingga maksud tulisan ini adalah membandingkan kedua kebijakan tersebut, dengan tujuan mengambil pelajaran dari pengalaman BRI untuk memperbaiki bagian yang masih perlu diperbaiki dari GMF. Bagian kedua tulisan ini menguraikan tentang mengambil pelajaran melalui upaya membandingkan kedua kebijakan dari sisi sumber inisiatif, konsep, pendanaan dan implementasi dan bagian ketiga sebagai penutup adalah refleksi.

Tulisan ini bukanlah yang pertama membandingkan antara BRI dan GMF, salah satu tulisan cukup ketat yang telah membandingkan kedua kebijakan ini adalah tulisan Thayer (2016).

Thayer menjawab 4 pertanyaan, yaitu: (1) apa faktor pendorong di balik kedua inisiatif tersebut? (2) apa yang menjadi ruang lingkup kedua inisiatif? (3) apa manfaat keamanan dari kedua inisiatif? dan (4) apa saja risiko keamanan potensial dan perangkap dari kedua inisiatif? Dan satu tambahan bagian tentang implikasi geopolitik dari kedua inisiatif tersebut. Apa yang dilakukan Thayer dalam artikelnya berbeda dengan artikel ringan ini, selain item pembandingnya yang tidak semua sama, pembeda lainnya adalah upaya untuk mengambil pelajaran dari pengalaman BRI untuk kebijakan serupa, GMF.

## BRI dan GMF dalam komparasi

*Dari mana sumber inisiasi kedua kebijakan tersebut muncul?*

Inisiatif BRI secara resmi kali pertama disampaikan oleh Xi Jinping pada saat meresmikan Forum Boao untuk Konferensi Tahunan Asia di Hainan pada tanggal 28 Maret 2015 (Banerjee, Dipankar 2016). Xi Jinping adalah Sekretaris Jenderal Partai Komunis Tiongkok (PKT), Kepala Komisi Militer Sentral Republik Rakyat Tiongkok, Sekretaris Jenderal Komite Tetap Politburo PKT sekaligus Presiden Tiongkok sekarang.

Sejumlah catatan menarik: *Pertama*, kebijakan BRI sejatinya merupakan bagian dari implementasi visi kebangkitan Tiongkok (*the Rise of China*) nya Xi Jinping yang tidak lepas dari cita-cita para pemimpin terdahulu. Sun Yatsen, pada masa perjuangan Revolusi Tiongkok 1911, memiliki slogan: 振兴中华 (*Zhenxing Zhonghua*) atau “Kebangkitan Bangsa Tionghoa”. Demikian pula Deng Xiaoping, dengan slogan “penyegaran kembali Tiongkok” pada

awal tahun 1980-an yang juga meneruskan pendahulunya. Kemudian konsep kebangkitan masih digunakan Jiang Zemin dan Hu Jintao yang menitikberatkan tujuan kebangkitan pada kekuatan Tiongkok di tingkat nasional dan standar hidup yang lebih baik bagi masyarakat Tiongkok pada tingkat individual. Konsep yang sama dimodifikasi Xi Jinping dan menelorkan kebijakan BRI (Nufus, Hayati, 2014).

*Kedua*, dalam sistem pemerintahan Tiongkok, PKT memiliki peran sentral. BRI yang merupakan inisiasi Xi sebagai Sekretaris Jenderal Komite Tetap Politburo PKT didukung penuh oleh PKT. Bahkan PKT mengabadikan pemikiran politik Xi Jinping ke dalam konstitusi partai (DW: "Xi Jinping, Idola Baru Partai Komunis Cina," DW, 24 Oktober 2017). Sehingga bisa dikatakan bahwa BRI adalah program Partai. Karena BRI merupakan program Partai maka bersifat permanen, walaupun Jabatan Xi berakhir sebagai Presiden namun kebijakan BRI akan terus berlangsung.

Di sisi lain, GMF yang pertama kali disampaikan oleh Presiden Jokowi, sejatinya muncul sebagai bagian dari apa yang ditawarkan Jokowi saat kampanye pemilihan Presiden 2014. GMF nyaris tidak punya akar pada para pendahulu Jokowi, kendati Presiden ke-4 RI telah mewacanakan tentang pentingnya Maritim namun hal ini tidak lagi menjadi perhatian utama pada masa-masa setelahnya. Lebih dari itu, tradisi dalam perpolitikan di Indonesia, sangat lazim bagi seorang pejabat mengganti kebijakan para pendahulunya dengan pertimbangan-pertimbangan yang seringkali tidak substansial. Dengan demikian, maka ada kemungkinan GMF Jokowi diabaikan oleh Presiden setelahnya.

Berangkat dari seting ini, maka bagi Indonesia, gagasan mengembalikan “cara befikir” GBHN di Indonesia perlu dipertimbangan. Di mana Negara seharusnya memiliki “garis-garis” yang telah ditetapkan dan menjadi sasaran bagi setiap Pemerintahan siapapun Presidennya. Dengan alur logika semacam ini, bila GMF dimasukan ke dalam GBHN maka GMF menjadi acuan para Presiden setelah Jokowi.

*Bagaimana konsep kedua kebijakan tersebut?*

Kebijakan BRI memiliki sejumlah ciri menarik: *pertama*, memiliki akar sejarah yang sangat panjang di masa lalu dan berjangkauan jauh ke depan. Sejarah kebesaran Jalur Sutera telah menginspirasi sudut pandang Tiongkok moderen dalam melihat dirinya dan dunia. *Kedua*, melibatkan banyak *stakeholder* di berbagai sektor dan berbagai tingkat. BRI tidak hanya melibatkan mitra yang berupa negara-negara di kawasan Asia, Eropa dan Afrika namun juga lembaga multilateral (AIIB, ADB dst.) serta keterlibatan warga negara secara luas termasuk bermacam perusahaan, Perguruan Tinggi dan berbagai lembaga riset, Tiongkok misalnya memberikan *BRI Scholarship* pada mahasiswa asing.

*Ketiga*, integratif dan saling menguatkan. Kebanggaan terhadap kebesaran Tiongkok menginspirasi para *stakeholder* untuk bersinergi di berbagai sektor (ekonomi, politik, sosial, budaya, pendidikan dsb.). Dokumen resmi berjudul “*Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road*” sebagaimana dikutip oleh Fung Business Intelligence Centre (2015) menyebut sejumlah tujuan BRI, yaitu: (1) mempromosikan keteraturan dan arus bebas faktor-faktor

ekonomi, mendorong alokasi sumber daya dengan tingkat efisiensi tinggi, integrasi mendalam pada kekuatan pasar; (2) mendorong negara-negara yang terkait untuk menghasilkan koordinasi kebijakan ekonomi, serta memperluas dan memperdalam kerjasama regional dengan standar yang lebih tinggi; dan (3) Secara bersama-sama menciptakan arsitektur kerjasama ekonomi regional yang terbuka, inklusif, dan setara yang menguntungkan seluruh pihak (Fung Business Intelligence Centre, 2015).

*Keempat*, sangat operasional sehingga realistis untuk dilakukan. Dalam rangka membangun konektivitas Asia, Eropa dan Afrika secara infrastruktur sejumlah proyek sedang dilakukan baik berupa pembangunan *high way*, jalur kereta api, pelabuhan, bandara dan aneka instrument konektivitas lain yang diharapkan aneka implikasi ekonomi, sosial dan budaya akan tumbuh mengikutinya.

Karena meliputi area darat dan laut maka secara operasional BRI memiliki dua cabang besar, yaitu: (1) *the Silk Road Economic Belt* (SREB) atau Sabuk Ekonomi Jalan Sutera, adalah jalur yang menjadi "*Eurasian land bridge*" atau jembatan darat Eurasia menghubungkan Tiongkok melalui jalan darat menuju ke Rotterdam (*Western Europe*); (2) *the 21st-Century Maritime Silk Road* (MSR) atau Jalur Sutera Maritime Abad ke-21 yaitu jalur sutera modern melalui rute laut dari pesisir Tiongkok timur, Laut Tiongkok Selatan, Samudera Hindia sampai menyentuh Eropa.

Dua cabang besar rute tersebut kemudian dipecah-pecah lagi menjadi 6 koridor, yaitu: (1) *New Eurasian Land Bridge* yang menghubungkan Pelabuhan Lianyungan di Provinsi Jingsu dengan Rotterdam di Eropa Barat; (2) Tiongkok - *Mongolia* - *Russia Corridor*; (3) Tiongkok - *Central Asia* - *West Asia Corridor*; (4)

Tiongkok - *Indochina Peninsula Corridor*; (5) Tiongkok - *Pakistan Corridor*, dan (6) *Bangladesh - China - India - Myanmar (Corridor Tiongkok - British Business Council, tt.)*.

### *Konsep GMF*

Pada kesempatan KTT Asia Timur, 13 November 2014, Presiden RI ke 7, Joko Widodo mendeklarasikan inisiatif Indonesia, GMF. Pada saat itu pula Jokowi menjelaskan 5 pilar utama GMF, yaitu: (1) membangun budaya maritim; (2) memelihara dan mengelola sumber daya kelautan; (3) pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim; (4) memperkuat diplomasi maritim dan (5) sebagai Negara yang merupakan titik tumpu dari dua samudera, Indonesia berkewajiban untuk membangun angkatan laut. Seperti BRI Tiongkok, hal ini juga bertujuan untuk mengembangkan infrastruktur maritim di Indonesia dengan prioritas untuk meningkatkan dan mengembangkan pelabuhan transportasi maritim, industri perkapalan, pariwisata domestik, dan kekuatan maritim, baik sipil maupun militer (Bentley in Thayer, C. A. 2016).

Ketimpangan masih menjadi masalah utama dalam pemerataan ekonomi di Indonesia. Sebagai Negara kepulauan, konektivitas menjadi kata kunci bagi ketimpangan tersebut. Pemerintah menetapkan sedikitnya 24 pelabuhan sebagai simpul Jalur Tol Laut dalam rangka mewujudkan GMF sebagaimana dicanangkan Jokowi. Dalam Pidato Kenegaraan di depan Sidang Bersama DPR/DPD RI Tahun 2016 di Jakarta, Selasa (16/8/2016) Jokowi juga menyampaikan: "Sebagai pendukung, turut dibangun 47 pelabuhan nonkomersial dan 41 pelabuhan sedang dalam proses pembangunan," (Bisnis.com: Pidato Kenegaraan: 24 Pelabuhan Simpul Jalur Tol Laut, 16 Agustus 2016). Pemerintah juga menargetkan paling tidak 100 pelabuhan selesai dibangun pada

2019 (translogtoday.com: Pemerintah Bangun 100 Pelabuhan Hingga 2019, 16 Agustus 2016).

Secara operasional, sebagaimana diuraikan dalam Lampiran I Peraturan Presiden Republik Indonesia nomor 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, khususnya butir 6.3, bahwa kelembagaan pelaksanaan kebijakan Kelautan Indonesia diperankan oleh Kementerian dan lembaga terkait, yakni Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman yang bersinergi dengan kementerian lain terkait seperti Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum, dan Keamanan, Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, serta Menteri Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan. Pelaksanaan kebijakan tersebut kemudian dilaporkan secara berkala kepada Presiden.

Dalam membangun konsep BRI Tiongkok berupaya keluar dari dikotomi hierarki wacana *Timur* versus *Barat*, Negara Berkembang (*developing countries*) versus Negara Maju (*developed countries*). Sehingga tidak terjebak dalam hanya “mengekor” Barat (Amerika dan Eropa). Logika “mengekor” menutup kemungkinan Tiongkok bisa menyalip *Barat*. Namun dengan mendekonstruksi dikotomi-dikotomi tersebut, maka equalitas menjadi sangat mungkin.

Demikian pula sudut pandang bangsa Indonesia dalam melihat dirinya sebagai bangsa dan melihat bangsa lain sangat penting. Era paska penjajahan, sulit diingkari, cukup kuat menciptakan dikotomi wacana Negara Berkembang dan Negara Maju di mana Indonesia diletakkan sebagai negara berkembang. *West* (barat) versus *East* (timur) di mana barat lebih maju ketimbang timur. Dikotomi ini membuat bangsa Indonesia berjuang keras untuk menjadi negara maju dalam pengertian Bangsa Barat (Eropa dan Amerika). Sehingga lupa terhadap sejarah dan potensi sendiri. Indonesia bisa menggunakan sejumlah instrumen seperti

pendidikan, budaya, hukum, diplomasi, negosiasi dan politik untuk menata ulang perspektif bangsa Indonesia terhadap diri dan lingkungan internasionalnya.

*Bagaimana mekanisme pendanaan kedua kebijakan tersebut?*

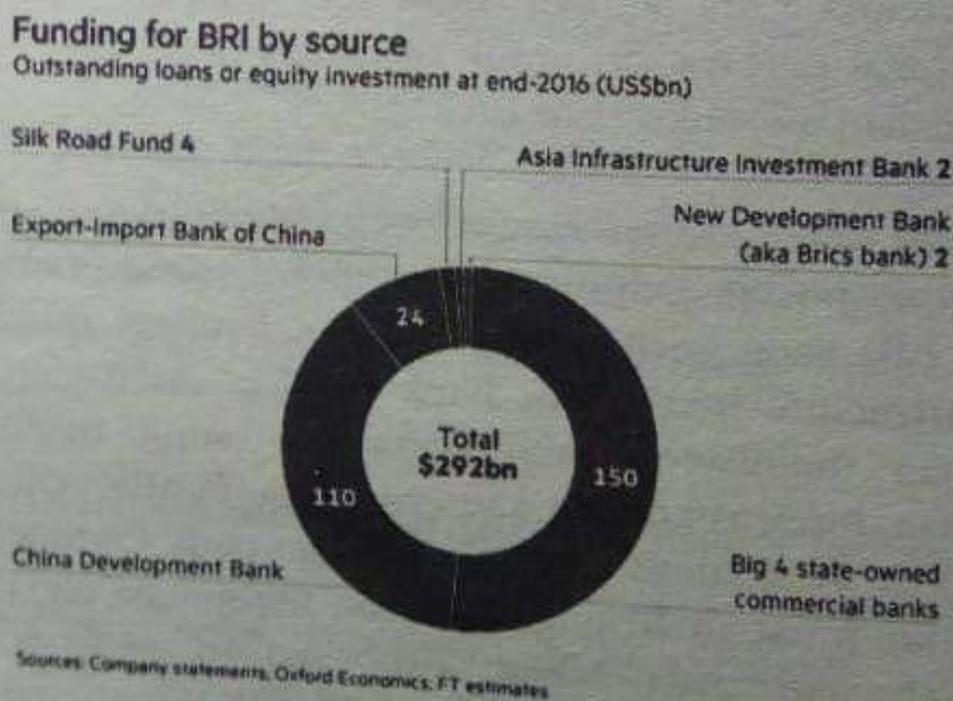
Dalam sudut pandang Tiongkok, BRI bukan hanya untuk Tiongkok tapi juga untuk dunia. Berulang kali Tiongkok meyakinkan masyarakat internasional bahwa kesuksesan BRI tidak hanya menguntungkan Tiongkok, namun juga dunia. Walaupun berbagai pandangan muncul terkait dengan manfaat BRI, namun Tiongkok tetap dalam pendiriannya bahwa melalui BRI dunia lebih baik akan tercipta. Cara berpikir inilah yang kemudian membuat Tiongkok sangat percaya diri untuk mengajak partisipasi Negara-negara lain dalam mensukseskan BRI.

Salah satu tawaran menarik Tiongkok yang kemudian direspon secara positif oleh masyarakat global adalah mekanisme pendanaan BRI yang salah satunya melalui lembaga multilateral Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). AIIB yaitu bank pembangunan multilateral yang bertujuan untuk mendukung pembangunan infrastruktur di kawasan Asia Pasifik. Diusulkan oleh Tiongkok pada tahun 2013 diluncurkan pada Oktober 2014 dan berkantor pusat di Beijing. Memulai beroperasi pada bulan Januari 2016 dan pada tahun 2017 jumlah anggota telah berkembang menjadi 84 negara dari seluruh dunia.

PBB bahkan telah menyebut AIIB sebagai berpotensi untuk meningkatkan pembiayaan pembangunan berkelanjutan (United Nation, 2015, 73). Sekadar sebagai pembandingan, Asian Development Bank (ADB) memiliki basis modal atau uang yang dibayarkan dan dijamin oleh negara-negara anggota sedikitnya \$ 160 miliar, sementara Bank Dunia memiliki \$ 223 miliar, sedangkan

AIIB mulai dengan modal \$ 50 miliar (The Economist explains: Why China is creating a new “World Bank” for Asia).

Sebagai inisiator BRI, Tiongkok menanggung beban lebih besar dari yang lain. Sehingga tidak heran bila China Development Bank (CDB), yakni Bank yang masuk dalam 3 terbesar milik pemerintah Tiongkok dan *non-commercial* adalah juga merupakan sumber pendanaan lain bagi BRI. Dari CDB setidaknya sejak 2016 turun pinjaman sebesar 1 milyar hingga 110 milyar di akhir tahun (Wildau, Gabriel dan Nan Ma, 2017). Secara lebih rinci, berikut merupakan grafik yang menunjukkan sumber pendanaan beserta jumlah kontribusinya terhadap proyek-proyek infrastruktur BRI. Selain AIIB dan CDB sejumlah sumber lain juga disebut. Bagan berikut menunjukkan keikutsertaan sejumlah lembaga keuangan dalam aneka proyek BRI.



Sumber: Wildau, Gabriel dan Nan Ma, 2017

### *Skema Pendanaan GMF*

Secara teknis, Lampiran I Peraturan Presiden Republik Indonesia nomor 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, khususnya poin 6.1 menguraikan tentang mekanisme pendanaan kebijakan kelautan Indonesia. Sejumlah hal yang secara spesifik diatur adalah sumber pendanaan dan skema pendanaan. Terdapat sedikitnya 6 sumber pendanaan bagi aneka program spesifik yang disusun oleh pemerintah baik pusat maupun daerah serta lembaga Negara lain dalam rangka melaksanakan Kebijakan Kelautan Indonesia, yaitu: (1) Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara, (2) Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah, (3) kontribusi swasta, (4) perbankan, dan (5) lembaga keuangan nonbank.

Adapun dalam rangka meningkatkan kualitas dan efisiensi dari pemanfaatan pembiayaan pembangunan kelautan tersebut sejumlah langkah dilakukan, yaitu: (1) melalui penyempurnaan peraturan perundang-undangan, (2) peningkatan persiapan perencanaan kegiatan, serta (3) penguatan pemantauan dan evaluasi.

Sementara bila ditinjau dari sisi skema pemanfaatan pembiayaan pembangunan tersebut, masih menurut lampiran I PP tersebut maka sejumlah skema disebutkan, yaitu: (1) *Public Private Partnership* (PPP) atau kerja sama pemerintah dan swasta/organisasi nonpemerintah, (2) *Corporate Social Responsibility* (CSR), (3) pinjaman langsung (*direct lending*) dari mitra pembangunan kepada Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan (4) *Municipal Development Fund* (MDF).

*Bagaimana Implementasi kedua kebijakan tersebut?*

Implementasi BRI bisa dikatakan terintegrasi dan sinergis. Kepentingan nasional bangsa-bangsa yang terlibat dalam BRI terakomodir sehingga energi untuk mewujudkannya datang dari berbagai penjuru dan saling menguatkan satusama lain. Metode implementasi ini dilakukan dengan koordinasi intensif, membangun *trust* dan *counter* wacana-wacana destruktif. Salah satu contoh menarik adalah bagaimana sinergitas kepentingan Tiongkok-Pakistan dalam Pelabuhan Gwadar yang diyakini kedua belah pihak merupakan hubungan “simbiosis mutualisme”.

Cara ini menarik dicontoh oleh Indonesia dalam implementasi GMF. Dengan memperhatikan kepentingan nasional tentunya. Sejumlah pertanyaan seperti seberapa jauh kesiapan kompetisi para pelaku lokal, perlu dijawab secara proporsional melalui analisa dan diskusi yang melibatkan *stakeholder* sehingga kebijakan GMF mem “bumi”. Termasuk stimulus dari pemerintah untuk mendorong perekonomian lokal menjadi sangat penting ketika akses-akses infrastruktur penghubung mulai terbangun.

Dalam Negara demokrasi seperti Indonesia pihak oposisi merupakan potensi untuk menyeleksi dan mengoreksi kebijakan Pemerintah termasuk GMF sehingga gagasan GMF pun menjadi gagasan yang berkembang dan tidak stagnan dan selalu berproses menuju bentuk terbaiknya yang mengakomodir semua kepentingan anak bangsa.

Dalam kasus implementasi GMF, sedikitnya ada dua kategori, *pertama* adalah implementasi yang berupa proyek pembangunan infrastruktur kelautan yang berupa pembangunan pelabuhan dan direncanakan pada tahun 2019, 100 pelabuhan baru diselesaikan (translogtoday.com: Pemerintah Bangun 100 Pelabuhan Hingga 2019, 16 Agustus 2016). Dalam *The 30th International Association of Ports and Harbors World Ports Conference 2017* (IAPH), Direktur Utama Pelindo II (Badan Usaha Milik Negara

yang bergerak dibidang logistik, secara spesifik pada pengelolaan dan pengembangan pelabuhan) Elvyn G. Masassya, menjelaskan bahwa pada tahun 2017 Pelindo II fokus menggarap 5 proyek strategis yang bertujuan meningkatkan daya saing dan menekan biaya logistik nasional hingga 3,6%. Adapun ke lima strategis tersebut, yakni New Priok Development (Kalibaru), Kijing Deep Sea Port, Sorong Port Development, Cikarang-Bekasi Laut Waterways, dan Pelabuhan Tanjung Carat (Koran Sindo: Poros Maritim Dunia: RI promosikan Sejumlah Proyek Pelabuhan, 12 Mei 2017). Terhadap kebijakan pembangunan infrastruktur banyak Negara-negara besar termasuk Tiongkok, Korea Selatan dan Australia yang berminat berinvestasi (Nainggolan, P. Partogi, 2015, 174).

Termasuk dalam pembangunan infrastruktur adalah Tol Laut atau rute jalan kapal yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan. Sejak 2015 Tol Laut mulai diimplementasikan di mana sedikitnya 6 enam trayek atau rute yang dioperasikan. Pada tahun 2016 juga terdapat 6 trayek tol laut yang digunakan dengan penambahan pada pelabuhan singgah menjadi 31 pelabuhan. Sementara pada 2017, Pemerintah menyiapkan 13 trayek yang menjangkau 41 pelabuhan singgah untuk menambah perluasan area lain dalam Tol Laut. Tol Laut diharapkan menjadi jalur transportasi dua arah dari Jawa ke Indonesia bagian timur namun selama ini masih bersifat satu arah yakni dari Jawa ke Indonesia bagian timur saja, sementara arus sebaliknya belum optimal (detik finance: Dimulai Sejak 2015, Bagaimana Perkembangan Tol Laut Jokowi? 20 April 2017).

*Kedua*, implementasi berupa penegakan hukum di laut, di mana dalam hal ini Menteri Kelautan dan Perikanan, Susi Pudjiastuti mengeluarkan kebijakan meledakkan dan menenggelamkan kapal-kapal asing yang terbukti melakukan *illegal fishing*. Terhadap implementasi penegakan hukum tersebut, terdapat respon dari Negara-negara tetangga yang merasa dirugikan

(Nainggolan, P. Partogi, 2015, 178-181). Dalam jangka pendek kasus peledakan dan penenggelaman kapal sedikit mengganggu hubungan antara Indonesia dan Negara-negara yang dirugikaamun dalam jangka panjang diyakini merubah presepsi Negara-negara tetangga tentang kedaulatan Indonesia yang harus dihormati.

## Penutup

Kebangkitan Tiongkok, memberikan alternatif pembangunan dunia baru bagi pembangunan di bawah hegomeni Amerika. Sebagaimana keyakinan Yilmaz (2016) bahwa "China's Belt and Road initiative enhances new Eurasianism as an alternative model to the U.S.-led Atlanticism" namun Indonesia tetap bisa membangun alternatifnya sendiri. Bila dirumuskan dan diimplementasikan dengan sungguh-sungguh, GMF bisa menjadi salah satu jembatan penting bagi Indonesia untuk memperbesar perannya dalam dunia internasional dengan membawa keberkahan bagi warganegara tentunya. Tiongkok sudah memberi contoh bagaimana perubahan yang nyaris dianggap mustahil di bawah hegemoni Amerika, ternyata sudah di depan pintu. Indonesia bisa meng "copy paste" dengan melakukan sejumlah adaptasi berbasis kepentingan nasional dan sudut pandang berciri khas ke-Indonesiaan.

## Referensi

- "Pemerintah Bangun 100 Pelabuhan Hingga 2019." *translogtoday.com*, 16 Agustus 2016, <http://translogtoday.com/2016/08/16/pemerintah-bangun-100-pelabuhan-hingga-2019>
- "Pidato Kenegaraan: 24 Pelabuhan Simpul Jalur Tol Laut", *Bisnis.com*, 16 Agustus 2016, <http://kabar24.bisnis.com/read/20160816/15/575618/pidato-kenegaraan-24-pelabuhan-simpul-jalur-tol-laut>
- "Poros Maritim Dunia: RI promosikan Sejumlah Proyek Pelabuhan." *Koran Sindo*. 12 Mei 2017.

<http://www.indonesiaport.co.id/news/poros-maritim-dunia;-ri-promosikan-sejumlah-proyek-pelabuhan-680.html>

"The Silk Road Economic Belt and the 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road." Fung Business Intelligence Centre (2015).  
<https://www.fbicgroup.com/sites/default/files/The%20Silk%20Road%20Economic%20Belt%20and%2021st%20Century%20Maritime%20Silk%20Road%20MAY%202015.pdf>

"Why China is creating a new "World Bank" for Asia." The Economist explains, 11 November 2014,  
<https://www.economist.com/blogs/economist-explains/2014/11/economist-explains-6>

"World Economic Situation and Prospect 2015." United Nation. 2015.  
[https://www.un.org/en/development/desa/policy/wesp/wesp\\_archive/2015wesp-ch3-en.pdf](https://www.un.org/en/development/desa/policy/wesp/wesp_archive/2015wesp-ch3-en.pdf)

"Xi Jinping, Idola Baru Partai Komunis Cina." DW. 24 Oktober 2017. <http://www.dw.com/id/xi-jinping-idola-baru-partai-komunis-cina/a-41083632>

Banerjee, Dipankar (2016). "China's One Belt One Road Initiative – An Indian Perspective." *Perspective*. ISEAS. ISSUE: 2016 NO. 14.

Chin, Helen (2016). *The Belt and Road Initiative: 65 Countries and Beyond*. Hong Kong: Fung Business Intelligence Centre.

Lampiran I Peraturan Presiden Republik Indonesia nomor 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia

Nainggolan, P. Partogi (2015). "Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo Dan Implikasi Internasionalnya". *Politica*. Vol. 6 No. 2 Agustus.

Nufus, Hayati (2014). "Impian Tiongkok: Nasionalisme Tiongkok Melintas Batas Dalam Pembangunan Tiongkok". *Jurnal Penelitian Politik*. Vol: 11. No: 2. Desember.

Thayer, C. A. (2016). "Geopolitics and Maritime Security in the Straits of Malacca: Implications of China's Maritime Silk Road and Indonesia's Global Maritime Fulcrum". *C3S*

- Paper.* No. 0058/2016.  
[http://www.e3sindia.org/pakistan/5592#\\_ftn19](http://www.e3sindia.org/pakistan/5592#_ftn19)
- Wildau, Gabriel dan Nan Ma (2017). "In charts: China's Belt and Road Initiative." *Financial Times*. 11 Mei 2017.  
<https://www.ft.com/content/18db2e80-3571-11e7-bce4-9023f8c0fd2e>
- Yilmaz, Serafettin and Liu Changming (2016). "The Rise of New Eurasianism: China's 'Belt and Road' Initiative and Its Implications for Euro-Atlanticism" *World Century Publishing Corporation and Shanghai Institutes for International Studies China Quarterly of International Strategic Studies*, Vol. 2, No. 3, 401–419.
- ZHENG, Yongnian dan Sow Keat TOK (2007). "Harmonious Society and Harmonious World: China Policy Discourse Under Hu Jintao". *Briefing*. Series-Issue 26. The University of Nottingham.