

KERJASAMA INDONESIA-CHINA DALAM BIDANG INFRASTRUKTUR ERA PRESIDEN JOKO WIDODO

Diana Mutiara Bahari dan M. Faris Al Fadhat

Program Studi Ilmu Hubungan Internasional

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

Abstract

President Joko Widodo's ambition to make Indonesia as Global Maritime Fulcrum places the infrastructure sector as the most important element. Availability of infrastructure is still far compared to Malaysia and Singapore makes Indonesia requires substantial funds for infrastructure projects, while the condition of the state budget deficit. Therefore, President Joko Widodo established a policy to invite foreign investors to finance infrastructure development projects. The foreign investor chosen by President Joko Widodo is China, so the question arises why President Joko Widodo chose to cooperate with China in infrastructure development. Through the theory of foreign policy decision making process by Willian D. Coplin with qualitative-based research methods, we can conclude the reason why President Joko Widodo chose to cooperate with China in infrastructure development as a form of Indonesia's foreign policy.

Keywords: Indonesia, China. Global Maritime Fulcrum, One Belt One Road, Infrastructure, Investment.

Pendahuluan

Komisi Pemilihan Umum menetapkan pasangan Joko Widodo (Jokowi) dan Jusuf Kalla (JK) sebagai peraih suara terbanyak Pemilu Presiden 2014. Dari 135 juta suara yang terdata, pasangan Joko Widodo dan Jusuf Kalla berhasil mengalahkan lawannya dengan mendapatkan 71 juta suara atau 53,15% suara sah (IFES, 2014). Kemenangan Presiden Joko Widodo dalam pemilihan umum tahun 2014 menggantikan posisi Susilo Bambang Yudhoyono sebagai presiden sebelumnya. Hal tersebut menandai adanya perubahan corak politik luar negeri Indonesia yang semula berorientasi ke “luar” (*outward looking*) dengan upaya mengambil peran global melalui berbagai aktivitas multilateral digantikan dengan orientasi ke “dalam” (*inward looking*) oleh Presiden Joko Widodo dengan upaya membangun politik luar negeri yang dapat memberikan keuntungan domestik serta memperkuat kedaulatan Indonesia (Davies & Harris Rimmer, 2016). Walaupun ada perubahan corak politik luar negeri Indonesia, Indonesia tetap berupaya untuk membangun reputasi internasional sebagai warga negara dunia yang baik.

Perubahan orientasi politik luar negeri Indonesia nampak dalam perubahan visi dan misi Indonesia dalam politik Internasional.

Indonesia di bawah pemerintahan Presiden Joko Widodo mengusung visi yaitu terwujudnya Indonesia yang berdaulat, mandiri dan berkepribadian berlandaskan gotong royong. Untuk mewujudkan visi tersebut akan ditunjang melalui beberapa misi di mana Presiden Joko Widodo berkomitmen untuk menjaga kedaulatan negara Indonesia dan menempatkan Indonesia sebagai kekuatan regional dengan keterlibatan global secara selektif dengan memberikan prioritas pada permasalahan yang secara langsung berkaitan dengan kepentingan bangsa dan rakyat Indonesia. Untuk menunjukkan prioritas dalam jalan perubahan menuju Indonesia yang berdaulat secara politik, mandiri dalam bidang ekonomi dan berkepribadian dalam kebudayaan, maka dirumuskan sembilan agenda prioritas yang disebut “Nawa Cita” (Widodo & Kalla, 2014).

Nawa Cita merupakan konsep besar untuk memajukan Indonesia yang berdaulat, mandiri dan berkepribadian. Untuk mewujudkannya, diperlukan kerja nyata yang bertahap dan berkesinambungan, dimulai dengan pembangunan fondasi dan dilanjutkan dengan upaya percepatan dalam berbagai bidang. Secara khusus, Nawa Cita memprioritaskan percepatan pengembangan infrastruktur untuk menghubungkan wilayah pinggiran dengan pusat

pertumbuhan dan mempromosikan konektivitas antar pulau di nusantara. Sehingga, pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo terdapat 3 fokus utama. Pertama, infrastruktur sebagai pengungkit utama produktivitas dan daya saing bangsa. Kedua, manusia sebagai subjek pembangunan. Ketiga, deregulasi ekonomi untuk mendorong pertumbuhan ekonomi yang berkualitas ditengah-tengah kelesuan ekonomi global (Kemendag, 2016).

Menurut (*Asian Development Bank*, 2017), infrastruktur merupakan kunci utama untuk membuka potensi ekonomi keseluruhan negara, mendorong pertumbuhan, menciptakan lapangan kerja dan mengurangi kemiskinan. Infrastruktur yang efisien juga diperlukan untuk menurunkan biaya distribusi, membuat harga barang dan jasa lebih terjangkau dan meningkatkan standar hidup masyarakat. Infrastruktur yang baik membawa mobilitas sosial dan ekonomi yang lebih baik yang mengarah pada kondisi kehidupan yang lebih baik. Bagi Indonesia, negara dengan populasi dan wilayah kepulauan yang besar pengembangan infrastruktur merupakan hal yang penting untuk memastikan pertumbuhan yang berkesinambungan. Pembangunan infrastruktur diprioritaskan karena stok infrastruktur di Indonesia dinilai masih sangat rendah dan masih

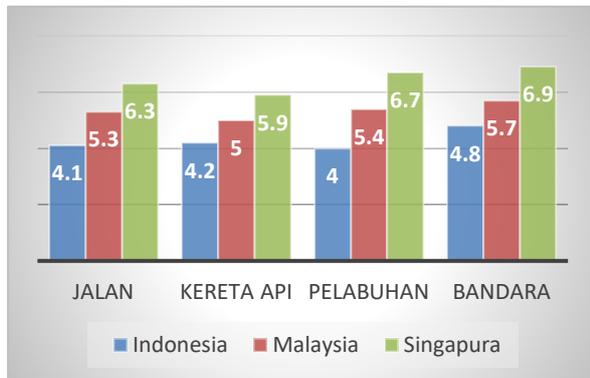
sangat jauh dengan negara tetangga Indonesia.

Dalam *Global Competitiveness Report 2017-2018* yang disusun oleh Lembaga *World Economic Forum* (WEF) menetapkan infrastruktur sebagai pilar kedua kebutuhan dasar yang merupakan faktor utama pendorong tingkat ekonomi suatu negara. Negara dengan kondisi infrastruktur yang baik memiliki peringkat *Global Competitiveness Index* yang lebih baik. Dalam bidang infrastruktur secara keseluruhan, Indonesia menduduki peringkat ke-52 dari 137 negara dan posisi tersebut masih jauh dibandingkan negara Singapura yang menduduki peringkat ke-2 dari 137 negara dan Malaysia yang menduduki peringkat ke-21 dari 137 negara (Schwab, 2015). Selain itu terdapat beberapa indikator yang menunjukkan bahwa infrastruktur Indonesia masih sangat rendah dan jauh dibandingkan dengan negara tetangga Indonesia, indikator tersebut diantaranya kualitas infrastruktur dari jalan, kereta api, pelabuhan dan bandara.

Dalam penilaian peringkat daya saing global khususnya pada pilar infrastruktur, *World Economic Forum* (WEF) menggunakan skala dari 1 sampai 7. Skala 1 merujuk pada kondisi infrastruktur yang paling buruk sedangkan skala 7 menunjukkan kondisi infrastruktur yang paling baik, sebagaimana gambar 1.1 yang menunjukkan

bahwa kualitas infrastruktur Indonesia dalam beberapa indikator masih dibawah negara Singapura dan Malaysia.

Gambar 1. 1 Kondisi Infrastruktur Tahun 2017-2018



Sumber: Global Competitiveness Report 2017-2018

Gambar 1.1 menunjukkan bahwa kondisi infrastruktur dari beberapa sektor infrastruktur Indonesia berada pada skala 4. Skala ini menunjukkan bahwa meskipun kondisi infrastruktur Indonesia sudah dapat memenuhi kebutuhan dan pelayanan masyarakat, akan tetapi kondisi infrastruktur Indonesia belum dapat menyelesaikan persoalan-persoalan yang dihadapi Indonesia. Waktu tinggal kontainer di pelabuhan Indonesia yang memakan waktu lama merupakan salah satu kendala yang dihadapi Indonesia dalam sektor pelabuhan. Skala 4 yang diperoleh Indonesia pada indikator penilaian peringkat daya saing global dalam sektor pelabuhan masih dibawah Singapura yang memperoleh skala 6.7. Selisih

penilaian antara Indonesia dan Singapura disebabkan kualitas pelayanan pelabuhan di Indonesia yang masih belum berstandar internasional yang menyebabkan tidak efisiennya lalu lintas pelayanan pelabuhan.

Investasi infrastruktur diperlukan untuk mempertahankan ekonomi dan meningkatkan daya saing. Pengembangan infrastruktur menjadi sangat penting untuk meningkatkan kinerja ekspor Indonesia, mendukung pertumbuhan ekonomi, dan mengurangi tingkat kemiskinan. Selain itu, pembangunan infrastruktur di Indonesia bertujuan untuk memperkuat konektivitas nasional untuk mencapai pembangunan yang adil, untuk mempercepat penyediaan infrastruktur dasar, menjamin ketersediaan bahan pangan, dan untuk mendukung pertahanan nasional (Bappenas, 2017). Berdasarkan hal tersebut, pemerintahan Presiden Joko Widodo sadar akan pentingnya memprioritaskan perbaikan infrastruktur agar iklim investasi dan bisnis menjadi lebih menarik. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur menjadi salah satu fokus dari kerja nyata pemerintahan Presiden Joko Widodo.

Kebutuhan dana pembangunan infrastruktur di Indonesia relatif besar mengingat kualitas infrastruktur Indonesia masih relatif

tertinggal dibandingkan dengan negara tetangga Indonesia seperti Singapura dan Malaysia. Usaha pemerintah Indonesia dalam penyediaan dana pembangunan infrastruktur dengan menggunakan sumber-sumber dari pendapatan, utang, dan kekayaan. Akan tetapi, sifat interdependensi negara menyebabkan proyek pembangunan infrastruktur tidak bisa lepas dari bantuan investasi dari negara asing (BPKP, 2015). Menurut Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), terdapat beberapa negara yang menanamkan investasi di Indonesia seperti Singapura, Jepang, China, Hongkong, Korea Selatan, Malaysia, Hongkong, Belanda, Amerika Serikat, dan Korea Selatan. Total *Foreign Direct Investment* ke Indonesia sepanjang triwulan II 2019 mencapai USD \$ 7,19 miliar dengan jumlah proyek sebanyak 10.450 proyek.

Dari jumlah investasi asing tersebut, Singapura masih menjadi investor terbesar bagi Indonesia dengan investasi mencapai USD \$ 3,4 miliar atau sebesar 23,9% dari total investasi asing ke Indonesia. Investor asing terbesar kedua bagi Indonesia adalah Jepang dengan nilai mencapai USD \$ 2,4 miliar atau sekitar 16,9% dari total investasi asing. Sementara China berada di urutan ketiga dengan nilai investasi asing sebesar USD \$ 2,3 miliar atau sekitar 16,2% dari total investasi. Adapun diperingkat keempat

diduduki oleh Hongkong dengan nilai investasi mencapai USD \$ 1,3 miliar atau 9,2% dari total investasi asing dan diposisi kelima ada Malaysia dengan nilai investasi sebesar US\$ 1 miliar (BKPM, 2019).

Meskipun China menduduki peringkat ketiga sebagai negara investor terbesar di Indonesia, kontribusi China dalam bidang infrastruktur mengalami peningkatan yang sangat tinggi di era Presiden Joko Widodo tidak hanya melalui skema investasi akan tetapi juga melalui bantuan hutang. Bahkan proyek-proyek besar yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia dibiayai oleh China, antara lain proyek kereta cepat Jakarta-Bandung yang menelan total biaya Rp 81,23 triliun, proyek Pembangkit Listrik Tenaga Air Sungai Kayan di Kalimantan Utara dengan biaya sebesar Rp 340 triliun, dan pembangunan Kawasan Industri Tanah Kuning di Kalimantan Utara yang menghabiskan biaya sebesar Rp 20,9 miliar (Antares, 2019).

Kontribusi besar yang diberikan oleh China dalam bidang infrastruktur melalui investasi dalam berbagai skema kerjasama penting untuk diteliti, karena besarnya kontribusi China di Indonesia memiliki kontradiksi dengan dua alasan, yaitu. Pertama, investasi dalam bidang infrastruktur di Indonesia tidak hanya ditawarkan oleh China, akan tetapi juga

diberikan oleh negara lain seperti Jepang, Amerika Serikat, dan Belanda. Dari banyaknya negara yang berinvestasi dalam bidang infrastruktur di Indonesia, peningkatan investasi infrastruktur China di Indonesia sangat signifikan. Kedua, dalam sejarahnya, hubungan diplomatik antara Indonesia dan China pernah merenggang hingga Indonesia memutuskan hubungan diplomatik dengan China pada tanggal 30 Oktober 1967. Hubungan diplomatik antara Indonesia dan China kembali dibuka pada tanggal 8 Agustus 1990. Semenjak hubungan diplomatik kedua negara dibuka, investasi China di Indonesia mengalami peningkatan yang pesat di beberapa tahun terakhir. Berbeda dengan sejarah hubungan diplomatik Indonesia dengan Jepang dalam berbagai skema investasi yang berjalan dengan baik (Anwar, 2019). Oleh karena itu, kuatnya peran dan peningkatan investasi China di bidang infrastruktur perlu ditanyakan. Contoh perubahan kebijakan Presiden Joko Widodo terlihat pada proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung.

Pada masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo, pemerintah Indonesia memfokuskan aliran dana asing untuk tujuan pembangunan infrastruktur di Indonesia, mengingat kondisi APBN masih mengalami defisit. Pengadaan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung menjadi salah satu upaya pemerintah untuk

meningkatkan proyek infrastruktur. Proyek kereta cepat Jakarta-Bandung menarik perhatian bagi negara Jepang dan China. Jepang yang sudah sejak lama menjadi mitra kerjasama dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia memiliki kesempatan yang besar untuk mendapatkan proyek tersebut. Kedua negara bersaing dalam memberikan tawaran kesepakatan yang terbaik untuk Indonesia. Namun keputusan pemerintah Indonesia lebih memilih China untuk dijadikan mitra kerjasama dalam proyek kereta cepat Jakarta-Bandung meskipun sebelumnya pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perhubungan telah melakukan studi kelayakan dengan *Japan International Corporation Agency* (JICA). Gagalnya kerjasama pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung antara Indonesia dengan Jepang merupakan salah satu indikasi pembangunan infrastruktur pada masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo semakin dekat dengan China, baik melalui investasi maupun hutang.

Dalam penelitian studi kasus ini (Kerjasama Indonesia-China Dalam Bidang Infrastruktur Era Presiden Joko Widodo) untuk mengetahui alasan Presiden Joko Widodo dalam memilih China dapat dianalisa melalui teori sebagai berikut:

1. Teori Pengambilan Kebijakan Luar Negeri

Keputusan Presiden Joko Widodo memilih China untuk bekerjasama dalam bidang infrastruktur dapat dijelaskan dengan konsep Proses Pengambilan Keputusan Kebijakan Luar Negeri. Keputusan yang dibuat dalam kebijakan luar negeri suatu negara biasanya merupakan strategi untuk mencapai kepentingan nasional negara tersebut. Menurut William D. Coplin dalam bukunya yang berjudul *“Introduction to International Politics”*, tertulis bahwa:

“To be interested in why states behave as they do in an interest area, we have to be interested in why their leaders make the decision. However, it would be a mistake to think that foreign policy makers act in a vacuum. On the contrary, any given foreign policy act may be viewed as the result of three broad categories of considerations affecting the foreign policy decision makers of a state. The first is domestic politics within the foreign policy decision making state. The second is economic and military capability of the state. The third is the

international context the particular position in which his state finds itself especially in relation to other states in the system (Coplin, 2003).”

Dalam pernyataan di atas tertulis bahwa kepala negara dalam proses pengambilan kebijakan luar negeri mempertimbangkan berbagai alternatif yang ada untuk dijadikan respon atau kebijakan dalam politik luar negeri negara tersebut. Ditetapkannya kebijakan luar negeri merupakan sesuatu yang didahului adanya tuntutan dari warga negara dan dorongan dari politik dalam negeri suatu negara. Pada pendekatan ini, William D. Coplin menetapkan tiga faktor penentu yang mempengaruhi seorang kepala negara dalam mengambil kebijakan luar negeri, pertama adalah kondisi politik dalam negeri. Politik dalam negeri merupakan aspek penting yang dapat menjelaskan bagaimana interaksi politik dalam negeri dapat mempengaruhi kepala negara dalam proses pengambilan keputusan. Kedua, faktor ekonomi dan politik juga dapat mempengaruhi kepala negara dalam mengambil kebijakan luar negerinya. Hal ini dapat menjadi representasi dari kondisi domestik suatu negara. Kondisi

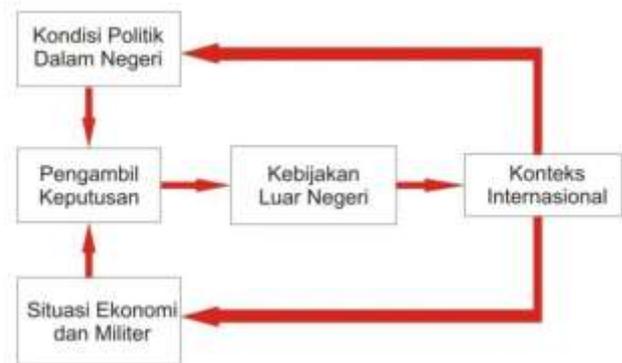
ekonomi dan politik yang kuat dalam negara juga mempengaruhi posisi internasional negara tersebut dan dapat menjadi keuntungan negara tersebut dalam hubungannya dengan negara lain.

Faktor terakhir adalah konteks internasional dimana negara tersebut menemukan jati dirinya, khususnya mengenai hubungannya dengan negara lain dalam suatu negara sehingga mendorong diambilnya sebuah kebijakan luar negeri negara tersebut. Dalam konteks internasional, kepentingan nasional dianggap sebagai penentu kebijakan luar negeri suatu negara. Terdapat tiga elemen penting dalam membahas konteks internasional, yaitu kondisi geografis, ekonomis dan politik.

Untuk memahami penjelasan di atas, William D. Coplin dalam buku Pengantar Politik Internasional menggambarkan sebuah skema untuk memudahkan dan memahami proses pengambilan keputusan luar negeri dan menjelaskan bagaimana ketiga faktor penentu kebijakan luar negeri saling berkaitan yang kemudian dijadikan dasar oleh kepala negara untuk memutuskan kebijakan luar negerinya. Skema

tersebut seperti yang tergambar pada gambar 1.2, yaitu:

Gambar 1. 2 Skema Teori Pengambilan Kebijakan Luar Negeri



Sumber: Pengantar Politik Internasional

Berdasarkan skema di atas, dapat dijelaskan bahwa dalam kasus perubahan kebijakan luar negeri Indonesia khususnya peningkatan investasi dari China dapat dianalisa melalui dua faktor yang mempengaruhi kepala negara dalam menentukan kebijakan luar negeri menurut William D. Coplin. Pertama, kondisi politik dalam negeri Indonesia. Presiden Joko Widodo menetapkan visi untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia yang kemudian menjadikan sektor infrastruktur menjadi elemen paling penting untuk mewujudkan visi tersebut. Maka dari itu, pemerintah Indonesia memerlukan pembangunan sektor infrastruktur yang pendanaannya dari dana investasi

asing yang disediakan oleh investor asing yang ada di Indonesia. Banyaknya investor asing di Indonesia memudahkan Indonesia dalam menentukan suatu negara yang akan dijadikan mitra Indonesia dalam bekerjasama dalam bidang infrastruktur. China menjadi negara yang dipilih oleh Indonesia untuk bekerjasama dalam bidang infrastruktur karena China menyediakan investasi dalam jumlah yang besar.

Faktor kedua yang dapat menjelaskan alasan China dipilih oleh pemerintah Indonesia untuk menjadi mitra kerjasama dalam bidang infrastruktur adalah faktor Internasional. Dalam hal ini faktor internasionalnya adalah kepentingan dan strategi China untuk kebijakan ekspansi ekonominya. Hal ini ditunjukkan dalam sikap China yang secara aktif dan agresif mempromosikan proyek *One Belt One Road* (OBOR) di negara-negara yang dilalui jalur OBOR termasuk di Indonesia.

2. Konsep Poros Maritim Dunia

Konsep Poros Maritim Dunia adalah gambaran dari kondisi domestik Indonesia yang merupakan agenda pembangunan Indonesia yang baru. Konsep untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim

dunia disampaikan oleh Presiden Joko Widodo dalam pidatonya pada Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ke-9 *East Asia Summit* tanggal 13 November 2014 di Nay Pyi Taw, Myanmar. Dalam kesempatan yang sama, Presiden Joko Widodo juga memaparkan lima pilar sebagai upaya untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Kelima pilar tersebut yaitu membangun kembali budaya maritim, menjaga dan mengelola sumber daya laut, pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim, mengembangkan diplomasi maritim, serta membangun kekuatan pertahanan maritim (Laksmiana, 2017). Menurut Kementerian Luar Negeri dalam laporan kinerjanya, penyampaian Presiden Joko Widodo mengenai visinya untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia dalam forum internasional, secara tidak langsung Indonesia telah menegaskan posisinya yang siap membuka kerjasama dengan berbagai negara dalam bidang maritim untuk mendukung kemajuan perekonomian Indonesia. Kebijakan ini juga merupakan terobosan baru dalam sejarah kebijakan luar negeri Indonesia karena selama ini aspek maritim belum sepenuhnya diposisikan sebagai fokus utama

dalam pembangunan (Kemenlu, 2014).

Konsep poros maritim dunia merupakan upaya strategis untuk memaksimalkan seluruh potensi maritim Indonesia. Indonesia memiliki potensi menjadi negara dengan ekonomi kelautan yang menjadi sumber kemakmuran bagi masyarakatnya. Sebagai negara kepulauan terbesar menjadikan Indonesia memiliki potensi maritim dalam berbagai bidang tidak hanya dalam kawasan bioteknologi dan kelautan, perairan laut dalam dan mineral kelautan, akan tetapi juga berpotensi menjadi industri pelayaran dan pertahanan serta industri maritim dunia. Poros maritim dunia bertujuan untuk menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa maritim serta memberdayakan maritim untuk mewujudkan pemerataan ekonomi Indonesia. Posisi strategis Indonesia yang terletak di daerah equator, antara benua Asia dan Australia yang secara langsung menghubungkan ekonomi negara-negara maju menjadi salah satu keuntungan yang didapatkan oleh Indonesia. Selain itu, Indonesia juga terletak di antara dua samudera, Pasifik dan Hindia yang menjadikan

Indonesia sebagai kawasan penghubung antar negara di kawasan Asia Timur, Asia Tenggara serta Asia Selatan. Beberapa selat strategis lalu lintas maritim global juga berada di perairan Indonesia yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok dan Selat Makasar (USAsia, 2014). Letak strategis Indonesia kemudian menjadikan Indonesia menjadi fokus perhatian dunia diantara negara-negara kepulauan yang memiliki jumlah ribuan pulau dan alur laut yang mengandung nilai geopolitik bagi negara-negara tertentu dalam ekonomi dan keamanan internasional. Hal tersebut menjadikan Indonesia sebagai salah satu negara yang memiliki potensi besar dalam bidang kelautan (Morris & Paoli, 2018).

Peningkatan konektivitas maritim merupakan komponen penting dari visi Indonesia yang sangat ambisius tentang poros maritim dunia. Salah satu upaya paling penting untuk meningkatkan konektivitas maritim yaitu dengan pembangunan infrastruktur yang memadai. Pentingnya keberadaan infrastruktur yaitu untuk menunjang segala mobilitas yang ada di setiap negara. Paradigma pembangunan infrastruktur pun harus digeser menjadi berorientasi pada

wilayah maritim yang terintegrasi dengan pembangunan infrastruktur wilayah darat. Selain itu pembangunan infrastruktur kemaritiman dimaksudkan agar penyaluran produk dapat menjangkau daerah pedesaan dengan harga yang terjangkau dan mendapatkan keuntungan maksimal. Dapat disimpulkan bahwa pembangunan infrastruktur maritim akan membantu meningkatkan efisiensi dan efektivitas pada aktivitas perekonomian di wilayah darat. Dengan demikian, suksesnya pembangunan infrastruktur juga mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat Indonesia karena menjadikan konektivitas antara masyarakat satu sama lain dan kegiatan satu dengan yang lainnya menjadi lebih mudah dan tanpa hambatan. Selain itu, dengan adanya infrastruktur yang memadai juga membuat berkurangnya daerah-daerah yang tertinggal dan membuat pembangunan dapat dirasakan oleh seluruh masyarakat Indonesia bahkan hingga daerah pinggiran atau daerah perbatasan (Wangke, 2019).

Dalam mengimplementasikan pembangunan infrastruktur, pemerintah Indonesia merasa pendanaan dari tiap proyek

pembangunan infrastruktur yang ada merupakan salah satu kendala yang dinilai paling berpengaruh besar. Pemerintah Indonesia membutuhkan dana sebesar Rp 4.796 triliun untuk mendanai proyek pembangunan infrastruktur selama tahun 2015-2019. Akan tetapi, dari jumlah tersebut, hanya 40% dana yang sanggup disokong oleh Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). Pendanaan pembangunan infrastruktur yang hanya mengandalkan APBN dan APBD dinilai tidak dapat memenuhi target. Sehingga, dalam hal ini pemerintah membutuhkan pendanaan dari pihak BUMN dan pihak swasta. Pendanaan dari suatu pembangunan biasanya menggunakan anggaran yang bersifat konvensional seperti pendanaan yang didapatkan dari pendapatan negara atau daerah dan anggaran yang bersifat non-konvensional seperti pendanaan yang berasal dari kerjasama antara pemerintah dengan swasta yang dapat berupa penanaman modal atau investasi dalam bidang infrastruktur (Wibawati, Sari, & Sulistyani, 2018).

Ketersediaan infrastruktur menjadi elemen yang paling penting dalam mewujudkan ambisi Presiden

Joko Widodo untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Stok infrastruktur yang memadai juga akan mendorong terwujudnya pemerataan pembangunan. Sehingga, kesejahteraan masyarakat akan meningkat dengan adanya konektivitas antar wilayah menjadi mudah dan tanpa hambatan. Sedangkan, permasalahan yang dihadapi oleh pemerintah Indonesia adalah kurangnya stok infrastruktur yang mengakibatkan adanya ketidakrataan pembangunan antar wilayah. Kurangnya pendanaan proyek pembangunan infrastruktur juga menjadi salah satu kendala pemerintah Indonesia dalam mewujudkan infrastruktur, karena dana yang dapat dipenuhi oleh APBN dan APBD hanya sebesar 40% dari total dana yang dibutuhkan oleh pemerintah Indonesia. Sehingga, pemerintah Indonesia mengambil kebijakan untuk menarik investor asing melalui kerjasama dengan negara-negara yang menyediakan dana bantuan investasi seperti Jepang, Amerika Serikat dan China.

3. Konsep The Rise of China

Kebangkitan China merupakan faktor internasional yang melatarbelakangi pembuatan kebijakan luar negeri Indonesia. Kebangkitan China

merupakan impian terbesar China sejak dahulu yang berhasil diwujudkan oleh Presiden Xi Jinping. Pada tanggal 29 November 2012 bertepatan dengan acara pameran bertema Jalan Kebangkitan, Presiden Xi Jinping menyampaikan pertama kali sebuah gagasan masa depan China yang disebut Impian China. Presiden Xi Jinping memberikan penjelasan lebih lanjut mengenai gagasan tersebut dalam pidatonya pada acara penutupan Sidang Pertama Kongres Rakyat Nasional Tiongkok yang ke-12 di Beijing. Impian China merupakan perwujudan keinginan lama yang dijunjung tinggi dari beberapa generasi masyarakat China yang mencerminkan kepentingan seluruh masyarakat China dan merupakan harapan bersama dari setiap masyarakat. Presiden Xi Jinping menggambarkan impian tersebut sebagai pembaruan negara, perbaikan kehidupan masyarakat, kesejahteraan, penataan kehidupan sosial yang lebih baik dan penguatan militer (Hongyi & Xuemei, 2012).

Pada 2013, Presiden Xi Jinping mengumumkan inisiatif kebijakan *One Belt One Road* (OBOR) sebagai bentuk perwujudan kebangkitan China. Melalui inisiatif tersebut, pemerintah China ingin meningkatkan ekonomi global

dengan mempromosikan perdagangan, pertukaran budaya dan teknologi di antara negara-negara Eurasia. Inisiatif OBOR merupakan sebuah konsep pemetaan jalan yang menghubungkan Asia, Eropa, dan Afrika. OBOR dijadikan Presiden Xi Jinping sebagai platform ekonomi terbesar di dunia yang akan mempromosikan pertumbuhan ekonomi global melalui penguatan kerjasama ekonomi. Proyek ini terdiri dari dua program utama yaitu *21st Century Maritime Silk Road* dan *Silk Road Economic Belt*. Program *21st Century Maritime Silk Road* didasarkan pada jalur air di antara negara-negara yang berpartisipasi, sedangkan *Silk Road Economic Belt* menghubungkan tiga rute utama yaitu China ke Eropa, Teluk Persia, Laut Tengah, dan Samudra Hindia (Damuri, Perkasa, Atje, & Hirawan, 2019).

Inisiatif kebijakan OBOR merupakan visi geoekonomis yang paling ambisius di abad ini. Hal tersebut dikarenakan proyek OBOR melibatkan 65 negara yang mencakup 70% populasi dunia dan 900 proyek dengan volume investasi senilai USD \$650 miliar. Melihat dari dua program tersebut, inisiatif OBOR merupakan visi pembangunan konektivitas lintas benua baik

melalui jalur darat maupun jalur maritim. Dalam merealisasikan konektivitas jalur darat, China menggagas infrastruktur jalan kereta api dan jalan raya yang menghubungkan China dan Eropa. Sedangkan untuk jalur maritim, China menggagas pembangunan pelabuhan internasional dan tol laut sebagai sarana lalu lintas logistik perusahaan-perusahaan China di kawasan tersebut (Sarker, Hossin, Yin, & Sarkar, 2018). Untuk mendukung pembangunan infrastruktur dalam proyek OBOR, China mendirikan bank investasi yaitu *Asia Infrastructure Investment Bank* (AIIB). Melalui AIIB, China menginvestasikan dana sebesar USD \$150 miliar atau setara dengan Rp 2.137 triliun bagi negara yang dilalui OBOR untuk membangun infrastruktur setiap tahunnya.

Ambisi China untuk menjadi pusat ekonomi dunia menjadikan China bertindak agresif dalam mempromosikan investasi melalui kebijakan OBOR. Bentuk agresivitas China ditunjukkan ketika China membangun bank investasi yang dapat mendukung terwujudnya ambisi China untuk menjadi pusat ekonomi dunia. Dalam bank tersebut, China menginvestasikan dananya dalam jumlah yang besar yang

dapat digunakan negara yang dilalui OBOR untuk membangun infrastruktur negaranya. Melalui hal tersebut, pemerintah China menegaskan bahwa inisiatif OBOR merupakan kesempatan bagi negara yang dilalui jalur OBOR untuk mendapatkan keuntungan timbal-balik melalui pendanaan bersama pembangunan fasilitas infrastruktur. Selain itu, pemerintah China juga mengharapkan keterlibatan aktif dari setiap negara yang dilalui jalur OBOR (J.P, 2017).

Salah satu negara yang memanfaatkan dana investasi China dalam bank investasi adalah Indonesia. Ambisi Presiden Joko Widodo untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, menjadikan sektor infrastruktur menjadi elemen penting. Kondisi infrastruktur Indonesia yang masih jauh tertinggal dibandingkan oleh negara Singapura dan Malaysia menjadikan Indonesia membutuhkan dana yang besar untuk mewujudkan proyek infrastruktur. Sehingga, Indonesia memanfaatkan investasi China untuk mendorong ambisinya dalam poros maritim dunia.

Metode penelitian yang digunakan penulis adalah metode

kualitatif yang bersifat eksplanatif.

Pembahasan

Kebijakan *One Belt One Road* (OBOR) yang digagas oleh Presiden Xi Jinping merupakan salah satu upaya China untuk meningkatkan perekonomian negaranya. Kebijakan OBOR merupakan konsep pemetaan jalan yang menghubungkan antara Asia, Afrika dan Eropa. Melalui kebijakan tersebut, China menawarkan investasi dalam jumlah yang besar yang dapat dimanfaatkan negara-negara yang dilalui jalur OBOR untuk membangun negaranya.

Pada BAB IV ini akan menjelaskan tentang latar belakang Presiden Xi Jinping mengeluarkan kebijakan *One Belt One Road* (OBOR) yaitu dengan menjelaskan tentang kondisi perekonomian China dalam masa pemerintahan Presiden Mao Zedong dan Presiden Deng Xiao Ping. Dilanjutkan menjelaskan strategi OBOR di kawasan Asia Tenggara terutama di Indonesia.

A. Kebangkitan China

Kebangkitan China dari negara berkembang menjadi negara adidaya seperti saat ini menjadi perhatian dunia. Dari tahun 2009 hingga tahun 2015, produk domestik bruto (PDB) China mengalami peningkatan yang pesat. Pada 2009, PDB China berada pada angka USD \$ 5.05 triliun dan

pada tahun 2015 meningkat menjadi USD \$ 10.886 triliun. Menurut Bank Dunia, China telah mencetak sejarah ekspansi berkelanjutan tercepat dan telah mengangkat lebih dari 800 juta orang keluar dari kemiskinan. Kebangkitan China tidak lepas dari peranan Presiden Deng Xiaoping yang melakukan reformasi ekonomi serta peranan Presiden Xi Jinping (Worldbank, 2019).

Sebelum tahun 1979, China merupakan negara berkembang yang miskin dengan segala permasalahannya. Pada masa kepemimpinan Mao Zedong, kondisi ekonomi China sangat tidak stabil. Ketidakstabilan ekonomi merupakan dampak dari penerapan sistem ekonomi marxisme, dimana aktivitas pasar terpusat pada satu kendali. Seluruh output ekonomi dikendalikan oleh negara, termasuk menetapkan tujuan produksi, mengendalikan harga dan mengalokasikan sumber daya di sebagian besar perekonomian. Tujuan utama pemerintah China adalah membuat ekonomi China relatif mandiri. Perdagangan luar negeri umumnya terbatas untuk mendapatkan barang-barang yang tidak dapat diproduksi di China. Dengan adanya kebijakan tersebut menciptakan distorsi dalam perekonomian, karena sebagian besar aspek ekonomi dikelola oleh pemerintah pusat dan tidak ada mekanisme pasar untuk mengalokasikan sumber daya secara

efisien. Pada saat itu, ekonom Agus Maddison menempatkan pertumbuhan PDB tahunan China sekitar 9.7%. Selain itu, pada masa kepemimpinan Mao Zedong ekonomi China mengalami kemunduran yang signifikan (Maddison, 2007).

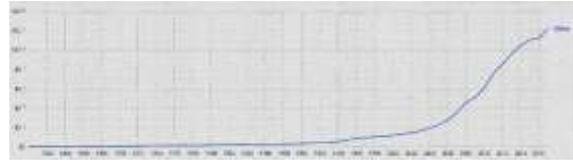
Akan tetapi, keadaan China berubah sejak tahun 1979, di bawah kepemimpinan Deng Xiao Ping. Kebangkitan China tidak lepas dari adanya kebijakan reformasi dan pintu terbuka (*open door policy*) yang dicetuskan oleh Presiden Deng Xiao Ping. Kebijakan tersebut telah mengubah seluruh sistem perekonomian China dari masa pemerintahan Mao Zedong yang menerapkan sistem ekonomi terpusat menjadi sistem ekonomi liberal di masa pemerintahan Den Xiao Ping. Tujuan Presiden Deng Xiao Ping menerapkan reformasi ekonomi adalah untuk mengangkat perdagangan luar negeri China ke tingkat dan struktur yang sebanding dengan negara industri modern (Bohnet, Hong, & Muller, 1993). Melalui kebijakan pintu terbuka, Presiden Deng Xiao Ping mengambil beberapa langkah penting, yaitu:

1. Pemerintah telah mendesentralisasi pengambilan ekspor dan impor kepada pemerintah daerah atau perusahaan perdagangan luar negeri regional

2. Serangkaian zona ekonomi khusus dan kota-kota pantai terbuka telah dirancang untuk tujuan merangsang ekspor dan menarik investasi asing
3. Pembatasan administratif untuk ekspor dan impor telah diganti dengan sistem penetapan tarif, kuota dan lisensi
4. Kontrol terhadap valuta asing dilonggarkan, terutama untuk perusahaan yang dikelola oleh investor asing.

Melalui kebijakan tersebut, seperti pada gambar 4.1 China berhasil meningkatkan PDB dari 9.7% pada tahun 1978 menjadi 26.8% pada tahun 1989 dan mengalami peningkatan setiap tahunnya. Selain itu, China juga berhasil meningkatkan investasi asing dari nilai USD \$ 1.7 miliar pada tahun 1983 menjadi USD \$ 11.4 miliar pada tahun 1991. Akumulasi investasi asing dari tahun 1979 sampai tahun 1992 mencapai USD \$ 34.5 miliar (Wei, 1995).

Gambar 4. 1 Produk Domestik Bruto China (USD Triliun)



Sumber:

<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=CN>

Kebangkitan China mencapai puncaknya pada masa Presiden Xi Jinping. Pada tanggal 29 November 2012 bertepatan dengan acara pameran bertema Jalan Kebangkitan, Presiden Xi Jinping menyampaikan pertama kali sebuah gagasan masa depan China yang disebut Impian China. Presiden Xi Jinping memberikan penjelasan lebih lanjut mengenai gagasan tersebut dalam pidatonya pada acara penutupan Sidang Pertama Kongres Rakyat Nasional Tiongkok yang ke-12 di Beijing. Presiden Xi Jinping menggambarkan impian tersebut sebagai pembaruan negara, perbaikan kehidupan masyarakat, kesejahteraan, penataan kehidupan sosial yang lebih baik dan penguatan militer (Hongyi & Xuemei, 2012).

B. Kebijakan One Belt One Road

Pada awal masa kepemimpinannya, Presiden Xi Jinping ingin menjadikan China sebagai kekuatan global yang baru. Salah satu cara yang digunakan Presiden Xi Jinping untuk mewujudkan keinginannya tersebut melalui kebijakan *One Belt One*

Road. Melalui kebijakan tersebut pemerintah China ingin meningkatkan integrasi ekonomi dan konektivitas, seperti infrastruktur, perdagangan dan investasi dengan negara tetangga dan beberapa mitra dagang China di Asia, Afrika, dan Eropa. Pada November 2017 bertepatan dengan acara KTT APEC, Presiden Xi Jinping mengkampanyekan kembali bahwa kebijakan OBOR merupakan kontribusi bersama dan memiliki fokus yang jelas, yaitu untuk mempromosikan pembangunan infrastruktur dan konektivitas, memperkuat kebijakan ekonomi serta saling meningkatkan strategi pembangunan untuk mencapai kesejahteraan bersama. Kebijakan ini dari China, tetapi berorientasi ke masa depan. Kebijakan OBOR berfokus pada benua Asia, Eropa dan Afrika, akan tetapi terbuka untuk semua mitra (Morrison, 2015).

Inisiatif *One Belt One Road* merupakan sebuah konsep pemetaan jalan yang menghubungkan antara Asia, Afrika dan Eropa. OBOR dijadikan Presiden Xi Jinping sebagai platform ekonomi terbesar di dunia yang akan mempromosikan pertumbuhan ekonomi global melalui penguatan kerjasama ekonomi. Inisiatif ini terdiri dari dua komponen utama, yaitu *Silk Road Economic Belt* dan *Maritime Silk Road* yang berbasis jalur darat maupun jalur laut. Komponen *Silk Road Economic Belt* akan

menghubungkan 65 negara yang dilalui, sedangkan untuk komponen *Maritime Silk Road* dirancang untuk menghubungkan Laut Cina Selatan ke Samudera Hindia, Afrika Timur, Laut Merah dan Mediterania (Du, 2016).

Gambar 4. 2 Jalur One Belt One Road



Sumber: The New Silk Roads: An Introduction to China's Belt and Road Initiative

Inisiatif kebijakan OBOR merupakan visi geonomis yang paling ambisius di abad ini. Hal tersebut dikarenakan proyek OBOR melibatkan 65 negara yang mencakup 70% populasi dunia dan 900 proyek dengan volume investasi senilai USD \$ 650 miliar. Seperti gambar 1.3 kebijakan OBOR memprioritaskan pembangunan enam sarana komunikasi dan beberapa pelabuhan, yaitu meningkatkan konektivitas kereta api, jalan raya, transportasi laut, penerbangan, jaringan pipa dan jaringan informasi terpadu kedirgantaraan dan mengembangkan beberapa pelabuhan untuk menghubungkan China dengan

negara-negara yang dilalui jalur OBOR (Lei, 2018).

Inisiatif kebijakan *One Belt One Road* akan memberikan peluang untuk meningkatkan konektivitas antar negara di sepanjang jalur OBOR. Untuk mendukung pembangunan infrastruktur dan konektivitas dalam proyek OBOR, China mendirikan tiga organisasi keuangan, yang pertama yaitu *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB). AIIB merupakan bank pembangunan multilateral yang berbasis di Beijing yang berfokus untuk membiayai investasi infrastruktur di kawasan Asia. Melalui AIIB, China menginvestasikan dana sebesar USD \$ 150 miliar atau setara dengan Rp 2.137 triliun bagi negara-negara yang dilalui OBOR untuk membangun infrastruktur setiap tahunnya. Melalui hal tersebut, pemerintah China menegaskan bahwa inisiatif OBOR merupakan kesempatan bagi negara yang dilalui jalur OBOR untuk mendapatkan keuntungan timbal-balik melalui pendanaan bersama pembangunan fasilitas infrastruktur (J.P, 2017).

Organisasi keuangan kedua yang dibentuk oleh China adalah *The BRICS Development Bank* yang didirikan oleh Brazil, Rusia, India, China dan Afrika Selatan untuk mendukung protek investasi infrastruktur di negara tersebut. Ketiga, *Silk Road Fund* merupakan

dana ang berasal dari bank milik pemerintah China untuk mempromosikan implementasi OBOR (Gill, 2017). Melalui dana tersebut, dalam beberapa tahun terakhir China berhasil mengeksplorasi peluang investasi di seluruh kawasan yang dilalui OBOR sesuai dengan kebutuhan yang diperlukan di kawasan tersebut. Hampir seluruh kawasan yang dilalui jalur OBOR memanfaatkan dana yang disediakan oleh bank yang telah dibentuk China untuk meningkatkan dan membangun pembangkit listrik, infrastruktur transportasi, konstruksi dan real estate.

C. Strategi Proaktif *One Belt One Road* (OBOR) Ke Indonesia

Gagasan *One Belt One Road* yang diusung oleh Presiden Xi Jinping menjadikan China semakin agresif dan proaktif dalam menawarkan investasi dalam bidang infrastruktur. Salah satu wilayah yang dilalui jalur OBOR adalah wilayah Asia Tenggara. Asia Tenggara merupakan mitra strategis penting dalam gagasan OBOR China. Wilayah ini berfungsi sebagai penghubung utama di Jalur Sutra Maritim yang bertujuan untuk menghubungkan Pantai China dengan Asia Selatan, Timur Tengah, dan Eropa melalui Laut China Selatan dan Samudra Hindia. Bagi China, wilayah Asia Tenggara bukan hanya wilayah geografis yang vital, akan tetapi merupakan wilayah dengan kepentingan ekonomi yang

kuat. Hubungan ekonomi antara China ASEAN menguat, hal ini ditandai pada akhir Mei 2016 investasi dua arah telah melebihi USD \$ 160 miliar. Selain itu, perdagangan bilateral juga meningkat pesat, dari USD \$ 7.96 miliar pada tahun 1991 menjadi USD \$ 472.16 miliar di tahun 2015. China dan ASEAN juga berupaya untuk meningkatkan nilai perdagangan dan menetapkan target sebesar USD \$ 1 triliun pada akhir 2020. Sehingga, negara ASEAN tetap menjadi tujuan utama bagi perusahaan-perusahaan China (Wong, 2017).

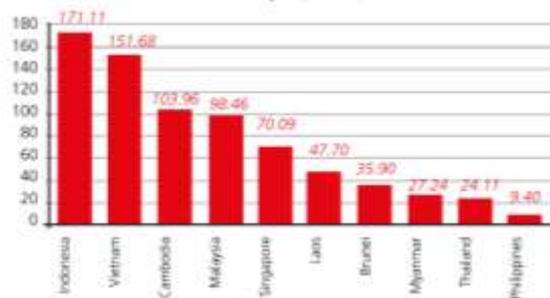
The National Development and Reform Commission's (NDRC) menyatakan bahwa dengan membangun koridor ekonomi dengan ASEAN maka akan membantu hubungan China dengan negara anggota ASEAN serta secara ekonomi dapat mengembangkan beberapa negara yang masih berkembang di ASEAN. Selain itu, NDRC juga mengakui bahwa kemitraan strategis ASEAN-China merupakan kerjasama yang komprehensif dan berwawasan ke depan bagi kedua belah pihak. Perdana Menteri, Li Keqiang, juga menyatakan dukungannya terhadap kawasan Asia Tenggara, dengan menyatakan secara tegas bahwa China menempatkan prioritas tinggi untuk hubungannya dengan ASEAN sebagai bagian dari diplomasi negara dan memberikan penghormatan kepada keberhasilan ASEAN dalam

mempromosikan perdamaian, stabilitas, integrasi dan pembangunan di kawasan Asia Tenggara. China akan memfokuskan kerjasama dengan ASEAN dalam tiga bidang yaitu mendukung pelaksanaan Rencana Induk tentang Konektivitas ASEAN, kerjasama maritime dan upaya menuju Kawasan Komprehensif Kemitraan Ekonomi. Singkatnya, gagasan OBOR dapat membantu negara anggota ASEAN untuk mengatasi defisit infrastruktur dan mengangkat pembangunan industri.

Dalam Deklarasi Bersama tahun 2012 mengenai kemitraan strategis antara wilayah ASEAN dan China, negara anggota ASEAN menyatakan bahwa hubungan dengan China telah meningkat secara signifikan dan komprehensif sejak tahun 1997. China juga telah menjadi mitra penting kerjasama dalam masalah politik, ekonomi, dan keamanan yang saling menguntungkan satu sama lain. Pernyataan Ketua KTT ASEAN-China ke-18 menjelaskan bahwa para pemimpin negara ASEAN menghargai dukungan China untuk peran sentral ASEAN dalam kelembagaan regional yang berkembang. Selain itu, ASEAN juga menghargai pentingnya hubungan ekonomi ASEAN-China untuk mempersempit kesenjangan pembangunan di kawasan ASEAN dan dalam pencapaian integrasi ekonomi regional yang lebih besar (Ploberger, 2017).

Berdasarkan hasil studi *Oxford Economics* dan *CIMB ASEAN Research Institute* pada tahun 2018, proyek OBOR di negara anggota ASEAN berjumlah lebih dari USD \$ 739 miliar. Seperti gambar 3.2 dapat dilihat bahwa Indonesia merupakan negara dengan total investasi OBOR tertinggi di ASEAN yaitu sebesar USD \$ 171 miliar. Posisi kedua, diduduki oleh Vietnam dengan total investasi sebesar USD \$ 152 miliar, sedangkan posisi ketiga adalah Kamboja sebesar USD \$ 104 miliar. Di posisi keempat ada Malaysia dengan total investasi sebesar USD \$ 98.5 miliar, selanjutnya negara Singapura sebesar (USD \$ 70.1 miliar), Laos (USD \$ 48 miliar), Brunei Darussalam (USD \$ 36 miliar), Myanmar (USD \$ 27.2 miliar), Thailand (USD \$ 24 miliar), dan diposisi terakhir adalah Filipina dengan nilai investasi sebesar USD \$ 9.4 miliar (Yan, 2018). Proyek OBOR di negara anggota ASEAN mayoritas direalisasikan dalam bentuk infrastruktur transportasi seperti di negara Malaysia, Kamboja dan Indonesia. Selain di realisasikan dalam bentuk tersebut, proyek OBOR juga direalisasikan dalam bentuk proyek pembangkit listrik seperti di negara Malaysia, dan proyek konstruksi dan real estate.

Gambar 4. 3 Total Investasi OBOR di Negara ASEAN (USD miliar)



Sumber: *Oxford Economics*

Strategi China dalam upaya mendorong kebijakan OBOR di ASEAN menempatkan Indonesia sebagai mitra strategis karena kekuatan dari sektor ekonominya. Menurut data Sekretariat ASEAN, perekonomian terbesar di kawasan Asia Tenggara adalah Indonesia. Pada tahun 2017, produk domestik bruto (PDB) Indonesia mencapai USD \$ 1.01 triliun yang setara dengan 37% perekonomian dari 10 negara anggota ASEAN yang mencapai USD \$ 2.77 triliun (Kusnandar, 2019). Berdasarkan hal tersebut, bentuk agresifitas dan proaktifitas China ditunjukkan dalam upaya China mempromosikan OBOR di Indonesia yaitu dengan cara:

- Melakukan negosiasi secara langsung**

Indonesia merupakan salah satu negara yang dikunjungi langsung oleh Presiden Xi Jinping untuk mempromosikan proyek *One*

Belt One Road (OBOR). Di depan Dewan Perwakilan Rakyat Indonesia, Presiden Xi Jinping mengatakan bahwa dengan luas wilayah perairan sekitar 3.25 juta km² dan lokasinya strategis secara geoekonomi maupun geopolitik, Indonesia diharapkan menjadi poros utama bagi kedua jalur OBOR. Meskipun potensi Indonesia sangat besar dalam bidang maritim, akan tetapi Indonesia tidak memiliki stok infrastruktur maritim yang memadai untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Sehingga dalam kunjungannya ke Indonesia, Presiden Xi Jinping menawarkan pembangunan sejumlah proyek infrastruktur untuk merealisasikan kepentingan kedua negara (China Embassy, 2019).

Negosiasi langsung yang dilakukan China atas Indonesia menunjukkan sikap agresivitas China. Sikap agresivitas China yang lain ditunjukkan dalam upaya China meyakinkan Indonesia bahwa bekerjasama dengan China dapat memberikan banyak manfaat bagi pertumbuhan ekonomian Indonesia dan mendukung terwujudnya visi presiden Joko Widodo untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Hal ini diperkuat dengan tanggapan dari Menteri Luar

Negeri China, Wang Yi mengatakan bahwa hubungan Indonesia dengan China adalah sebuah strategi yang menguntungkan kedua negara karena memiliki kepentingan yang sama dan prospek pengembangan yang luas. Selain dalam bidang politik, diplomasi dan keamanan, kerjasama antara Indonesia dengan China diperluas dalam tingkat laut, darat dan udara. Sehingga, melalui hal tersebut kerjasama antara kedua negara sangat penting untuk mewujudkan kepentingan Indonesia dan China (Fmprc, 2014).

Selain kunjungan Presiden Xi Jinping ke Indonesia, Presiden Joko Widodo juga melakukan kunjungan ke China sebagai respon positif dari kebijakan OBOR. Dalam kunjungannya tersebut, Presiden Joko Widodo mengatakan bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan dengan potensi konektifitas antar pulau yang tinggi. Kemudian, Presiden Joko Widodo menilai bahwa konektifitas yang dimiliki OBOR dapat mendorong ambisi Presiden Joko Widodo mengenai poros maritim dunia. Sehingga, dalam kesempatan yang sama Presiden Joko Widodo dan Presiden Xi Jinping sepakat untuk menandatangani Nota Kesepahaman tentang kerjasama

untuk mempromosikan gagasan OBOR dan gagasan Poros Maritim Dunia. Dalam kesempatan yang sama, Presiden Xi Jinping menyatakan kepuasannya atas keputusan Presiden Joko Widodo yang akan mendorong kerjasama untuk terus berkembang di semua bidang secara bilateral, regional dan internasional (Zreik, 2019).

2. Proaktif menawarkan pembiayaan proyek infrastruktur

Salah satu tindakan agresif China dalam proyek OBOR ditunjukkan dengan menawarkan pinjaman dan investasi kepada negara-negara yang dilalui jalur OBOR yang sedang berupaya untuk mengembangkan infrastruktur. Melalui *The Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB), Presiden Xi Jinping berkomitmen untuk membiayai pembangunan infrastruktur dan mempromosikan interkoneksi regional dan integrasi ekonomi. Presiden Xi Jinping berkomitmen terhadap transparansi dan membangun kualitas infrastruktur yang tinggi serta berkelanjutan dengan harga yang terjangkau. Selain itu, Presiden Xi Jinping juga menyatakan dukungannya terhadap Indonesia dalam mengembangkan infrastruktur

maritim, baik dengan mendorong perusahaan-perusahaan China berinvestasi di Indonesia maupun dengan memberikan bantuan dana melalui Bank AIIB (Xinhua, 2015).

Indonesia sebagai negara dengan ekonomi terbesar di Asia Tenggara dengan lokasinya yang strategis menjadikan Indonesia sebagai negara prioritas mitra strategis China dalam proyek OBOR. Sehingga, China berkomitmen untuk membiayai sejumlah proyek pembangunan infrastruktur di Indonesia. Hal tersebut tidak lepas dari kepentingan China di Indonesia seperti China mendapatkan pangsa pasar baru bagi kegiatan ekspornya. Menurut hasil penelitian oleh Perusahaan Konsultan Global PwC, Indonesia diperkirakan akan menjadi negara dengan ekonomi terbesar ke-empat setelah China, India dan Amerika Serikat. Dengan lebih dari setengah populasi di Indonesia didominasi oleh kelompok masyarakat berusia di bawah 40 tahun yang merupakan konsumen terbesar dari produk-produk China (Rakhmat & Tarahita, 2019). Dengan membiayai sejumlah proyek infrastruktur di Indonesia, China juga dapat mempromosikan mata uang China, Renimbi (RMB) sebagai mata uang internasional, dan

pengurangan hambatan perdagangan seperti tarif dan biaya transportasi (China Power Team, 2017).

Di era pemerintahan Presiden Joko Widodo, China membiayai sejumlah proyek infrastruktur besar negara, khususnya di sektor pelabuhan, tol laut dan pembangunan kereta cepat. Satu dari 28 pelabuhan yang dikembangkan oleh Indonesia adalah Pelabuhan Kuala Tanjung yang berlokasi di Sumatera Utara. Pelabuhan ini akan dikembangkan dengan lahan seluar 3.000 hektar dengan nilai total investasi dari China mencapai Rp 30 triliun. Menurut Koordinator Kelautan, pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung diharapkan dapat mengurangi biaya logistik dan menurunkan harga komoditas sebesar 35% hingga 55%. Selain mengurangi biaya logistik dan harga komoditas, menurut Menteri Perhubungan, melalui pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung juga akan membantu mengurangi lamanya waktu pengiriman barang dari Sumatera (Gunawan, 2019).

Selain dari sektor pembangunan pelabuhan, China juga membiayai proyek infrastruktur dalam sektor tol laut. Pembangunan tol laut sangat penting bagi negara maritim,

karena tol laut berperan sebagai penghubung antara lima pelabuhan utama yang terdapat di Indonesia. Harapan Presiden Joko Widodo membangun tol laut adalah untuk mempercepat dan menyebarkan pertumbuhan ekonomi Indonesia secara merata dan menjadikan ekonomi Indonesia lebih efisien dan kompetitif. Biaya proyek ambisius ini diperkirakan akan mencapai USD \$ 53 miliar atau setara dengan Rp 700 triliun (Brooks, 2009).

Bentuk proaktifitas China dalam pembiayaan proyek infrastruktur juga dapat ditunjukkan dengan kemenangan China atas Jepang dalam bernegosiasi proyek Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Kereta ini merupakan kereta berkecepatan tinggi yang pertama di Asia Tenggara yang akan memiliki kecepatan maksimum 350km/jam dan mampu mengangkut penumpang dan barang barang dalam waktu 45 menit. Proyek yang sedang dibangun dan dioperasikan oleh konsorium perusahaan China yang dipimpin oleh *China Railway Corp* dan perusahaan Indonesia yang dipimpin oleh PT. Wijaya Karya Tbk milik negara akan didanai oleh pinjaman dari *China*

Development Bank sebesar USD \$ 4.5 miliar (China Daily, 2019).

Dengan demikian Presiden Xi Jinping dan Presiden Joko Widodo telah mencapai konsensus penting dalam mendorong sinergi antara gagasan OBOR dan Poros Maritim Dunia untuk kepetingan kedua negara.

Pada bab IV ini menjelaskan bahwa China sebagai negara yang menyediakan investasi dalam proyek infrastruktur dalam kebijakan *One Belt One Road* (OBOR) ingin menjadikan kebijakan OBOR sebagai upaya untuk melakukan ekspansi ekonomi. Melalui kebijakan tersebut, China agresif dalam mempromosikan investasi dalam bidang infrastruktur kepada negara-negara yang dilalui jalur OBOR, termasuk Indonesia. Keagresifitasan China ditunjukkan ketika Presiden Xi Jinping melakukan negosiasi langsung dengan Presiden Joko Widodo di Indonesia. Sedangkan bentuk proaktif China ditunjukkan dengan komitmen China yang menawarkan pembiayaan proyek infrastruktur yang direncanakan oleh Presiden Joko Widodo untuk mendorong terwujudnya poros maritim dunia. Suksesnya negosiasi China ditunjukkan ketika Presiden Joko Widodo berkunjung ke China untuk menandatangani Nota Kesepahaman mengenai gagasan OBOR.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggusti, M., & Siallagan, H. (2018). Sustainable Development In The Wake Of The 4th Industrial Revolution In Indonesia. *2nd Nommensen International Conference on Technology and Engineering*. 420, pp. 3-5. Medan: IOP Science. doi:10.1088/1757-899X/420/1/012103
- Antares. (2019, September 18). *Belt Road Initiative Mega Proyek Pembangunan Cina*. Retrieved September 28, 2019, from Tagar.id: <https://www.tagar.id/belt-road-initiative-mega-proyek-pembangunan-cina>
- Anwar, D. F. (2019, Maret 28). Indonesia-China Relations: To Be Handled With Care. *19(2019)*, 2-5. Retrieved Desember 18, 2019, from https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS_Perspective_2019_19.pdf
- Asian Development Bank. (2017). *Meeting Asia's Infrastructure Needs*. Philippines: Asian Development Bank.
- AswicaHyono, H., & Friawan, D. (2007). Infrastructure Development in Indonesia. In N. Kumar. Chiba: IDE-JETRO. Retrieved November 29, 2019, from http://www.eria.org/uploads/media/Research-Project-Report/RPR_FY2007_2_Chapter_5.pdf
- Bappenas. (2014). *Agenda Pembangunan Nasional: Rencana Pembangunan*

- Jangka Menengah Nasional 2015-2019*. Jakarta: Bappenas. Retrieved November 24, 2019, from <https://www.bappenas.go.id/id/data-dan-informasi-utama/dokumen-perencanaan-dan-pelaksanaan/dokumen-rencana-pembangunan-nasional/rpjp-2005-2025/rpjm-2015-2019/>
- Bappenas. (2015). *Biaya Pelabuhan: Investasi Perencanaan*. Jakarta: Bappenas. Retrieved November 28, 2019
- Bappenas. (2017, April). Nawa Cita. *Simpul Perencana*, 29, 6. Retrieved November 16, 2019, from <http://pusbindiklatren.bappenas.go.id/file/bukuterbit/SIMPUL%20Vol.%2029%20-%20April%202017.pdf>
- Bappenas. (2017). *Public Private Partnership: Infrastructure Projects Plan in Indonesia*. Jakarta: Bappenas.
- Basar, M. N., & Zulkafli, N. b. (2019, Maret). THE INDONESIA'S GLOBAL MARITIME AXIS (GMA) POLICY UNDER JOKOWI. *International Journal of Physical and Social Science*, 9(3), 25-40.
- BKPM. (2019). *Realisasi Penanaman Modal PMDN-PMA Triwulan II dan Januari-Juni 2019*. Jakarta: BKPM RI.
- BKPM. (n.d.). *Japan's Commitment Related to Indonesian Infrastructure Development*. Retrieved Desember 25, 2019, from Invest Indonesia: <https://www.investindonesia.go.id/en/article-investment/detail/japan-commitment-related-to-indonesian-infrastructure-development>
- Bohnet, A., Hong, Z., & Muller, F. (1993). China's Open-Door Policy and Its Significance For Transformation Of The Economic System. *Intereconomics*, 28(4), 191-197. doi:10.1007/BF02926200
- BPKP, P. (2015). *Laporan Hasil Penelitian Profil Pembiayaan Pembangunan*. Jakarta: Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan.
- Brooks, M. R. (2009). Liberalization in Maritime Transport. *International Transport Forum* (pp. 10-32). Paris: Forum Paper. Retrieved Desember 23, 2019, from https://www.researchgate.net/publication/261950511_Liberalization_in_Maritime_Transport
- China Daily. (2019, April 22). *Belt and Road Projects: Past, Present, Future*. Retrieved Desember 23, 2019, from China Daily: http://www.chinadaily.com.cn/a/201904/22/WS5cbcf141a3104842260b7627_1.html
- China Embassy. (2019, September 2). *Full text: Why Belt and Road and Global Maritime Fulcrum Cooperation Benefits both China and Indonesia?* Retrieved Desember 18, 2019, from Embassy of The People's Republic of China In The Republic Indonesia: <http://id.china-embassy.org/eng/sgdt/t1693736.htm>

- China Power Team. (2017, Mei 8). *How Will The Belt and Road Initiative advance China's Interests?* Retrieved Desember 22, 2019, from China Power: <https://chinapower.csis.org/china-belt-and-road-initiative/>
- Chongbo, W. (2011). Forging Closer Sino-Indonesia Economic Relations and Policy Suggestion. *Ritsumeikan International Affairs*, 10, 119-142. Retrieved Desember 18, 2019, from http://rcube.ritsumei.ac.jp/repo/repository/rcube/3402/asia10_wu.pdf
- Coplin, W. D. (2003). *Pengantar Politik Internasional* (2 ed.). (M. Marbun, Trans.) Bandung: Penerbit Sinar Baru.
- CRECG. (2019, Mei 16). *Jakarta-Bandung High-Speed Railway, Indonesia*. Retrieved Desember 25, 2019, from China Railway Group Limited: <http://www.crecg.com/english/2745/2808/10070726/index.html>
- Damuri, Y. R., Perkasa, V., Atje, R., & Hirawan, F. (2019). *Perceptions and Readiness Of Indonesia Towards The Belt and Road Initiative*. Jakarta: Centre for Strategic and International Studies.
- Davies, M., & Harris Rimmer, S. G. (2016). Assessing Indonesia's Normative Influence: Wishful Thinking or Hidden Strength. *Asia and the Pacific Policy Studies*, 3, 85-86.
- Dimiyati, M. (2014, Desember 10). *Pemikiran Kecil Tentang Kontribusi Strategis Iptek Untuk Mewujudkan Poros Maritim Dunia*. Retrieved November 24, 2019, from DRN: <http://www.drn.go.id/index.php/kategori-artikel/11-produk-terbaru/99-workshop-iptek-untuk-membangun-indonesia-dari-pinggiran>
- Du, M. (2016, June). China's "One Belt, One Road" Initiative: Context, Focus, Institutions, and Implications. *The Chinese Journal of Global Governance*, 2(1), 30-35. doi:10.1163/23525207-12340014
- Ducruet, C., & Horst, M. V. (2009). Transport Integration at European Ports: Measuring the Role and Position of Intermediaries. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 9(2), 121-142. doi: <https://doi.org/10.18757/ejtir.2009.9.2.3293>
- Fmprc. (2014, November 3). *Wang Yi: Forging China-Indonesia Comprehensive Strategic Partnership in Name and in Fact*. Retrieved Desember 19, 2019, from Ministry of Foreign Affairs of The People's Republic of China: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/wjbz_663308/activities_663312/t1207480.shtml
- GBGIndonesia. (2018). *Indonesia's Maritime Infrastructure: Key Challenges Remain*. Retrieved November 24, 2019, from Global Business Guide Indonesia: http://www.gbgingonesia.com/en/services/article/2018/indonesia_s_

- maritime_infrastructure_key_challenges_remain_11873.php
- Gill, I. (2017, September 22). *Future Development Reads: China's Belt and Road Initiative*. Retrieved Desember 18, 2019, from Brookings: <https://www.brookings.edu/blog/future-development/2017/09/22/future-development-reads-chinas-belt-and-road-initiative/>
- Gunawan, A. (2019, Maret 5). *Jokowi to Inaugurate North Sumatra's Kuala Tanjung Port*. Retrieved Desember 24, 2019, from The Jakarta Post: <https://www.thejakartapost.com/news/2019/03/05/jokowi-to-inaugurate-north-sumatras-kualatanjung-port.html>
- Haan, J. D. (2019, Februari 19). *Japanese Investment in Indonesia Derailed?* Retrieved Desember 25, 2019, from Future Directions International: <http://www.futuredirections.org.au/publication/japanese-investment-in-indonesia-derailed/>
- Heuvel, P. V. (2018, Agustus). Chinese investments in Indonesia. An Indonesian pivot to China? 43-50. Retrieved from www.scriptiesonline.uba.uva.nl/dokumen
- Hongyi, C., & Xuemei, C. (2012, November 30). *Impian China*. Retrieved September 28, 2019, from People.cn: <http://cpc.people.com.cn/n/2012/1130/c64094-19746088.html>
- Hubla. (2013). *Studi Rencana Induk Pelabuhan Benoa: Informasi 25 Pelabuhan Strategis Indonesia*. Retrieved November 27, 2019, from Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia: <http://hubla.dephub.go.id/>
- IFC. (2019). *Indonesia's Infrastructure Investments: Finally Taking Off*. Retrieved November 20, 2019, from International Finance Corporation: https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/news_ext_content/ifc_external_corporate_site/news+and+events/news/indonesia+infrastructure+investments
- IFES. (2014, Juli 22). *Final Results of the 2014 Presidential Election in Indonesia Announced*. Retrieved September 7, 2019, from International Foundation for Electoral System: <https://www.ifes.org/news/final-results-2014-presidential-election-indonesia-announced>
- Indriastiwi, F. (2017, September 13). Identifikasi Fasilitas 24 Pelabuhan di Indonesia Menggunakan Analisis Cluster dan Analisis Hierarchy Process. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 19, 25-39. doi:<https://dx.doi.org/10.25104/transla.v19i1.322>
- J.P. (2017, Mei 15). *What is China's belt and road initiative?* Retrieved Oktober 2019, 01, from The Economist: <https://www.economist.com/the-economist->

- explains/2017/05/14/what-is-chinas-belt-and-road-initiative
- Kemendag. (2016, Oktober 20). *Capaian 2 Tahun Pemerintahan Jokowi-JK*. Retrieved September 20, 2019, from Kementerian Perdagangan Republik Indonesia: <https://www.kemendag.go.id/files/pdf/2016/10/20/2-tahun-jokowi--jk-kerja-nyata-id1-1476944594.pdf>
- Kemenkeu. (2018). *APBN 2018*. Retrieved November 24, 2019, from Kementerian Keuangan Republik Indonesia: <https://www.kemenkeu.go.id/apbn2018>
- Kemenlu. (2014). *Laporan Kinerja Kementerian Luar Negeri*. Jakarta: Kementerian Luar Negeri.
- Kominfo. (2019, Oktober 2). *Percepatan Pembangunan Infrastruktur Jangka Menengah untuk Indonesia Maju*. Retrieved November 24, 2019, from Kominfo: <https://kominfo.go.id/content/detail/21889/percepatan-pembangunan-infrastruktur-jangka-menengah-untuk-indonesia-maju/0/berita>
- KPU. (2014, Juli 22). *Penetapan Pasangan Calon Presiden Dan Wakil Presiden Terpilih Dalam Pemilihan Umum Presiden Dan Wakil Presiden Tahun 2014*. Retrieved from Komisi Pemilihan Umum: https://jdih.kpu.go.id/data/data_kpkpu/SK_KPU_536_2272014.pdf
- Kroef, J. M. (1968). *The Sino Indonesian Rupture*. New York: American-Asian Educational Exchange.
- Kusnandar, V. B. (2019, April 10). *Ekonomi Indonesia Terbesar di Asia Tenggara*. Retrieved Desember 16, 2019, from Databoks: <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2019/04/10/ekonomi-indonesia-terbesar-di-asia-tenggara>
- Kusumastanto, T. (2010). *Kebijakan Tatakelola Kelautan Indonesia*. Bogor: PKSPL-IPB. Retrieved November 24, 2019, from <http://pkspl.ipb.ac.id/berita/detail/kebijakan-tatakelola-kelautan-indonesia-indonesia-ocean-governance-policy->
- Laksmiana, E. (2017, Maret 23). *Indonesian Sea Policy: Accelerating Jokowi's Global Maritime Fulcrum?* Retrieved September 20, 2019, from Asia Maritime Transparency Initiative: <https://amti.csis.org/indonesian-sea-policy-accelerating/>
- Lei, Z. (2018). Development Opportunities of The Belt and Road Initiative. In Z. Lei, *The Political Economy of China's Belt and Road Initiative* (Z. Zhiping, Trans., Vol. 1, pp. 191-200). Singapore: World Scientific. Retrieved Desember 4, 2019
- Maddison, A. (2007). *Chinese Economic Performance in the Long Run: 960-2030 AD* (second ed.). Prancis: OECD. Retrieved Desember 2, 2019, from

- <http://piketty.pse.ens.fr/files/Maddison07.pdf>
- Meilani, H. (2019, Oktober). Hambatan Dalam Meningkatkan Investasi Asing Di Indonesia dan Solusinya. *Kajian Strategis Terhadap Isu Aktual Dan Strategis*, 11(19), 19-24. Retrieved Desember 24, 2019, from https://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Info%20Singkat-XI-19-I-P3DI-Oktober-2019-245.pdf
- Morgenthau, H., Thompson, K., & Clinton, D. (2005). *Politics Among Nations: The Struggle for Power and Peace* (7 ed.). New York: McGraw-Hill Education. Retrieved November 22, 2019
- Morris, L. J., & Paoli, G. P. (2018). *A Preliminary Assessment of Indonesia's Maritime Security Threats and Capabilities*. Santa Monica: RAND Corporation.
- Morrison, W. (2015). *China's Economic Rise: History, Trends, Challenges, and Implications for the United States*. Washington DC: Congressional Research Service. Retrieved Desember 4, 2019, from <https://fas.org/sgp/crs/row/RL33534.pdf>
- Ploberger, C. (2017, July). One Belt, One Road-China's New Grand Strategy. *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, 15(3), 6-10. doi:10.1080/14765284.2017.1346922
- Portal Informasi Indonesia. (2019, November 25). *Kesadaran Perbaikan dan Janji Paman Sam*. Retrieved Desember 25, 2019, from Indonesia.go.id: <https://indonesia.go.id/narasi/indonesia-dalam-angka/ekonomi/kesadaran-perbaikan-dan-janji-paman-sam>
- Rakhmat, M. Z., & Tarahita, D. (2019, Mei 15). *Indonesia Could Be Beijing's Best Belt and Road Friend*. Retrieved Desember 22, 2019, from SCMP: <https://www.scmp.com/week-asia/opinion/article/3010278/indonesia-could-be-beijings-best-belt-and-road-friend>
- Saragih, H. M., Siregar, R., & Putera, E. B. (2018). Indonesian National Power to Achieve The Global Maritime Fulcrum. *International Conference on Community Development*. 231, pp. 47-50. Quezon: Atlantis Press. doi:<https://doi.org/10.2991/amca-18.2018.14>
- Sarker, M. I., Hossin, M. A., Yin, X., & Sarkar, M. K. (2018, Januari). One Belt One Road Initiative of China: Implication for Future of Global Development. *Modern Economy*, 9, 623-625.
- Schwab, K. (2015). *The Global Competitiveness Report 2017-2018*. Geneva: World Economic Forum.
- Shekhar, V., & Liow, J. C. (2014, November 7). *Indonesia as a Maritime Power: Jokowi's Vision, Strategies, and Obstacles Ahead*. Retrieved November 23, 2019, from Brookings: <https://www.brookings.edu/article>

- s/indonesia-as-a-maritime-power-jokowis-vision-strategies-and-obstacles-ahead/
- Sudarmo. (2012, April). Memberdayakan Kembali Manajemen Pelabuhan di Indonesia. *Jurnal Prakarsa Infrastruktur Indonesia*, 10, 4-8. Retrieved November 27, 2019, from <https://id.scribd.com/document/117833514/Jurnal-Pelabuhan>
- Supriyanto, R. A. (2016, Februari 22). Developing Indonesia's Maritime Strategy under President Jokowi. *The Strategic and Defense Studies Center*, 6(7). Retrieved November 27, 2019, from The Asan Forum: <http://www.theasanforum.org/developing-indonesias-maritime-strategy-under-president-jokowi-1/>
- Supriyatno, M. (2014). *Tentang Ilmu Pertahanan*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- The Jakarta Post. (2019, Desember 13). *Jakarta-Bandung High-Speed Railway to Connect Heart of West Java Capital*. Retrieved Desember 25, 2019, from The Jakarta Post: <https://www.thejakartapost.com/news/2019/12/13/jakarta-bandung-high-speed-railway-to-connect-to-heart-of-west-java-capital.html>
- UNCTAD. (2019). *World Investment Report 2019*. United States: United Nations. Retrieved Desember 25, 2019, from <https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=2460>
- USAsia, P. (2014). New Perspectives on Indonesia: Understanding Australia's Closest Asian Neighbour. In J. Chen, *Indonesia's Foreign Policy under Widodo: Continuity or Nuanced Change?* (p. 73). Perth: Perth USAsia Centre.
- Wangke, H. (2019). *Diplomasi Indonesia dan Pembangunan Konektivitas Maritim*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Wei, S.-J. (1995). The Open Door Policy And China's Rapid Growth: Evidence from City-Level Data. In T. Ito, & A. Krueger, *Growth Theories in Light of the East Asian Experience* (Vol. 4, pp. 73-104). University of Chicago Press. Retrieved Desember 2, 2019, from http://www.nber.org/books/ito_95-2
- Wibawati, S. W., Sari, M. I., & Sulistyani, Y. A. (2018). Potensi dan Tantangan One Belt One Road (OBOR) Bagi Kepentingan Nasional Indonesia Di Bidang Maritim. *Jurnal Kajian Wilayah*, 9, 113.
- Widodo, J., & Kalla, J. (2014). *Visi-Misi Program Aksi Ir. H. Joko Widodo-Drs. H.M. Jusuf Kalla*. Retrieved September 7, 2019, from Komisi Pemilihan Umum: https://www.kpu.go.id/koleksigambar/Visi_Misi_JOKOWI-JK.pdf
- Wong, P. (2017, Januari 2017). *How China's Belt and Road is Transforming Asean*. Retrieved Desember 10, 2019, from South China Morning Post:

<https://www.scmp.com/comment/insight-opinion/article/2059916/how-chinas-belt-and-road-transforming-asean>

Worldbank. (2019, April 8). *The World Bank in China*. Retrieved September 24, 2019, from The World Bank: <https://www.worldbank.org/en/country/china/overview>

Xinhua. (2015, Maret 28). *China unveils action plan on Belt and Road Initiative*. Retrieved Desember 13, 2019, from China Daily: https://www.chinadaily.com.cn/business/2015-03/28/content_19938124_3.htm

Yan, J. (2018). The BRI in Southeast Asia. In CARI, *China's Belt and Road Initiative (BRI) and Southeast Asia* (pp. 4-9). Malaysia: CIMB Southeast Asia Research Sdn Bhd. Retrieved Desember 10, 2019, from <http://www.lse.ac.uk/ideas/Assets/Documents/reports/LSE-IDEAS-China-SEA-BRI.pdf>

Zreik, M. (2019, Juli 17). *Sino-Indonesian Relations: From Friendship to Alliance*. Retrieved Desember 22, 2019, from Modern Diplomacy: <https://moderndiplomacy.eu/2019/07/17/sino-indonesian-relations-from-friendship-to-alliance/>