

**ANALISIS PROSPEK KERJASAMA GEOEKONOMI INDONESIA DAN
REPUBLIK RAKYAT TIONGKOK (RRT) DALAM KERANGKA
*BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI)***



SKRIPSI

*Diajukan sebagai salah satu syarat memperoleh gelar sarjana pada
Departemen Ilmu Hubungan Internasional*

Oleh:

RYAN ANGRIAWAN

E061181003

**JURUSAN ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR**

2022

HALAMAN PENGESAHAN

JUDUL : ANALISIS PROSPEK KERJASAMA GEOEKONOMI
INDONESIA DAN REPUBLIK RAKYAT TIONGKOK (RRT)
DALAM KERANGKA *BELT AND ROAD INITIATIVE* (BRI)

N A M A : RYAN ANGRIAWAN

N I M : E061181003

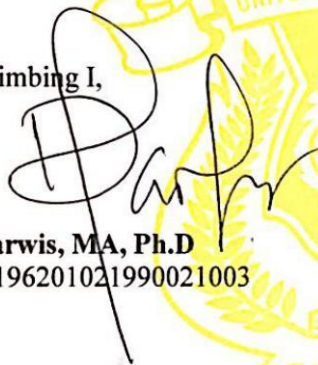
DEPARTEMEN : ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL

FAKULTAS : ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Makassar, 13 April 2022

Mengetahui :

Pembimbing I,



H. Darwis, MA, Ph.D.
NIP. 196201021990021003

Pembimbing H,



Bama Andika Putra, S.IP, MIR
NIK. 199112172018173001

Mengesahkan :

Ketua Departemen Ilmu Hubungan Internasional,



H. Darwis, MA., Ph.D.
NIP. 196201021990021003

HALAMAN PENERIMAAN TIM EVALUASI

JUDUL : ANALISIS PROSPEK KERJASAMA GEOEKONOMI
INDONESIA DAN REPUBLIK RAKYAT TIONGKOK (RRT)
DALAM KERANGKA *BELT AND ROAD INITIATIVE* (BRI)

N A M A : RYAN ANGRIAWAN

N I M : E061181003

DEPARTEMEN : ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL

FAKULTAS : ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Telah diterima oleh Tim Evaluasi Sarjana Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin Makassar untuk memenuhi syarat-syarat guna memperoleh gelar sarjana pada Departemen Ilmu Hubungan Internasional pada hari Jum'at, 25 Maret 2022.

TIM EVALUASI

Ketua : H. Darwis, MA, Ph.D

Sekretaris : Nurjannah Abdullah, S.IP, MA

Anggota : 1. Agussalim, S.IP, MIRAP

2. Muh. Nasir Badu, S.Sos, M.Hum, Ph.D

3. Bama Andika Putra, S.IP, MIR



Handwritten signatures of the evaluation team members, including the Chairman (H. Darwis), Secretary (Nurjannah Abdullah), and three members (Agussalim, Muh. Nasir Badu, and Bama Andika Putra).

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ryan Angriawan
NIM : E061181003
Program Studi : Ilmu Hubungan Internasional
Jenjang : S1

Menyatakan dengan sebenarnya skripsi yang saya tulis ini dengan judul:

“Analisis Prospek Kerjasama Geoekonomi Indonesia dan Republik Rakyat Tiongkok (RRT) dalam Kerangka *Belt and Road Initiative* (BRI)”

Merupakan hasil karya sendiri, bukan merupakan pengambil alihan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan skripsi ini hasil karya orang lain, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 14 Mei 2022



METERAI
TEMPEL
F79037AJX852965552
Ryan Angriawan

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirahim

Dengan memanjatkan puji syukur kehadiran Allah Subhanahu Wa Ta'ala yang telah melimpahkan rahmat, taufik, dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “Analisis Prospek Kerjasama Geoekonomi Indonesia dan Republik Rakyat Tiongkok (RRT) dalam Kerangka *Belt and Road Initiative* (BRI)”. Tidak lupa pula shalawat serta salam penulis haturkan kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW, keluarganya dan para sahabatnya, karena berkat perjuangannya sehingga kita dapat menikmati indahnya islam hingga hari ini. Dalam menyelesaikan skripsi ini, penulis telah banyak mendapat bantuan serta dukungan, baik secara moril maupun materil, Untuk itu dalam kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. **H. Darwis, MA, Ph.D** sebagai Ketua Departemen Ilmu Hubungan Internasional, dan **Aswin Baharuddin, S.IP, M.A** sebagai Sekretaris Departemen Ilmu Hubungan Internasional.
2. Terima kasih untuk segenap dosen Ilmu Hubungan Internasional yang telah mendidik dan memberikan ilmu selama kuliah dan seluruh staf yang selalu sabar melayani segala administrasi selama proses penelitian ini.
3. **H. Darwis, MA, Ph.D** sebagai pembimbing pertama dan **Bama Andika Putra, S.IP, MIR** sebagai pembimbing kedua yang telah memberikan masukan dan saran-saran kepada penulis sejak awal pembuatan skripsi hingga selesai.
4. **H. Darwis, MA, Ph.D** sebagai dosen Pembimbing Akademik yang telah membimbing penulis selama proses berlangsungnya perkuliahan.
5. Kedua orang tua penulis, **Bakri** dan **Karmila**, serta adik penulis tercinta, **Alfrida Nurfadilla** dan **Fiqih Khairil Aksa** yang selalu memberikan kasih sayang, doa, nasehat, serta atas kesabarannya yang luar biasa dalam setiap langkah hidup penulis.

6. Terima kasih untuk ETOS ID dan teman-teman Etoser yang telah memberikan wadah kepada penulis dalam proses pengembangan diri hingga saat ini.
7. Sahabat-sahabat penulis, **Iska Okta Fauziah S.S** dan **Anugrah Rahayu A.Md. Kes** yang selalu menemani penulis dalam pengerjaan skripsi ini.
8. Bugis Corner, **Munif Arif Ranti, A.wiwi Angriana, Sepbrina Eka Pratiwi, Defky Sarma, Armirayanti Amir, Nurul Husna Malik Ibrahim, Syahrin Janary,** dan **Indra Arif Mursyid** yang telah menemani penulis selama tiga tahun lebih di setiap proses dan langkah perkuliahan hingga sampai penyelesaian pengerjaan skripsi ini. Penulis sangat senang bisa berproses bersama dan berkembang bersama, semoga kesehatan serta keberkatan selalu mengiringi kalian.
9. Teman-teman Reforma, khususnya **Luthfania Andriani, Rhin Khairina Rahmat, Yudi Fauzan Jati, Nur Fadillah** serta lainnya yang penulis tidak bisa sebutkan satu persatu.
10. Teman-teman Posko KKN Tamalanrea 22 Gelombang 106, yang telah menjadi bagian dari proses perkuliahan penulis hingga sekarang ini.

Terakhir, penulis menyadari bahwasanya skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan dan sangat butuh perbaikan untuk kedepannya. Oleh itu, kritik dan saran dari pembaca sangat diperlukan. Penulis benar-benar bersyukur dan akan menerima segala masukan dan saran dari para pembaca.

Makassar, 14 Mei 2022

Penulis

Ryan Angriawan

ABSTRAK

RYAN ANGRIAWAN, E061181003, “Analisis Prospek Kerjasama Geoekonomi Indonesia dan Republik Rakyat Tiongkok (RRT) dalam Kerangka *Belt and Road Initiative* (BRI)”, dibawah bimbingan Bapak H. Darwis, MA, Ph.D selaku Pembimbing I dan Bama Andika Putra, S.IP, MIR selaku Pembimbing II, pada Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Hasanuddin.

Penulisan skripsi ini bertujuan untuk mengetahui bentuk implementasi prospek kerjasama Indonesia-RRT dalam pembangunan jalur perdagangan internasional melalui kerangka BRI di Asia Tenggara, dan juga untuk mengetahui dampak prospek kerjasama Indonesia-China dalam pembangunan jalur perdagangan internasional melalui kerangka BRI di Asia Tenggara. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode analisis deskriptif untuk memberikan gambaran mengenai kerjasama geoekonomi antara Indonesia-RRT dan prospeknya untuk pembangunan jalur perdagangan internasional dalam kerangka BRI di Asia Tenggara. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan studi *literature* (kajian pustaka) dari sumber yang relevan dalam topik penelitian skripsi ini. Hasil penelitian dalam skripsi ini menunjukkan bahwa Indonesia dan RRT tengah menjalin kerjasama secara geoekonomi, dan dari kerjasama yang dijalin tersebut memberikan dampak terhadap pembangunan jalur perdagangan internasional khususnya di Asia Tenggara dengan meningkatkan konektivitas maritim melalui infrastruktur yang maksimal. Oleh itu, penelitian ini mampu menunjukkan prospek kerjasama geoekonomi Indonesia-RRT serta prospek dampaknya terhadap pembangunan jalur perdagangan internasional di Asia Tenggara.

Kata Kunci: Kerjasama, BRI, Geoekonomi, konektivitas, Asia Tenggara

ABSTRACT

RYAN ANGRIAWAN, E061181003 “Analysis of Prospect Geoeconomic Cooperation Between Indonesia and People’s Republic of China (PRC) in The Belt and Road Initiative (BRI)”, Under the guidance of Mr. H. Darwis, MA, Ph.D. as Supervisor I and Bama Andika Putra, S.IP, MIR as Supervisor II, at the Department of International Relations, Faculty of Social and Political Sciences, Hasanuddin University.

The writing of this thesis aims to determine the form of implementation of the prospect of Indonesia-China cooperation in the construction of international trade routes through the BRI framework in Southeast Asia, and also to determine the impact of the prospects of Indonesia-China cooperation in the development of international trade routes through the BRI framework in Southeast Asia. In this study, the authors use descriptive analysis method to provide an overview of the geoeconomic cooperation between Indonesia and China and its prospects for the development of international trade routes within the framework of BRI in Southeast Asia. The data collection technique was carried out by studying literature (library review) from relevant sources in the research topic of this thesis. The results of the research in this thesis indicate that Indonesia and China are currently cooperating in geo-economic terms, and the cooperation that has been established has an impact on the development of international trade routes, especially in Southeast Asia by increasing maritime connectivity through maximum infrastructure. Therefore, this research is able to show the prospect of Indonesia-China geoeconomic cooperation as well as the prospect of its impact on the development of international trade routes in Southeast Asia.

Keywords: Cooperation, BRI, Geoeconomic, Connectivity, Southeast Asia

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PENERIMAAN TIM EVALUASI	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR SKEMA & GAMBAR.....	xi
DAFTAR GRAFIK & TABEL	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Batasan dan Rumusan Masalah.....	8
C. Tujuan Penelitian	9
D. Manfaat Penelitian	9
E. Kerangka Konseptual.....	10
F. Metode Penelitian.....	17
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	19
A. Konsep Geoekonomi.....	19
B. Konsep Kerjasama Internasional.....	25
C. Penelitian Terdahulu	31
BAB III KERJASAMA GEOEKONOMI INDONESIA-RRT DALAM KERANGKA BRI UNTUK PEMBANGUNAN JALUR PERDAGANGAN INTERNASIONAL	34
A. Kebijakan BRI.....	34
B. Kebijakan GMF Indonesia	42
C. Bentuk-bentuk Kerjasama Geoekonomi Indonesia-RRT.....	49

D. Jalur Perdagangan Internasional di Asia Tenggara	58
BAB IV PROSPEK IMPLEMENTASI & DAMPAK KERJASAMA	
GEOEKONOMI INDONESIA-RRT DALAM KERANGKA BRI UNTUK	
PEMBANGUNAN JALUR PERDAGANGAN INTERNASIONAL	
DI ASIA TENGGARA	66
A. Implementasi Kerjasama Geoekonomi Indonesia-RRT	
dalam Kerangka BRI	66
1. Maksimalisasi <i>Sea Power</i> Indonesia dan RRT	
Melalui Kerjasama	70
2. Implementasi Kerjasama Geoekonomi	76
B. Dampak Kerjasama Geoekonomi Indonesia-RRT dalam Kerangka	
BRI untuk Pembangunan Jalur Perdagangan Internasional	
di Asia Tenggara	87
1. Dampak Kerjasama Bagi Indonesia untuk Merealisasikan	
<i>Global Maritime Fulcrum</i>	90
2. Dampak Kerjasama Bagi RRT untuk Merealisasikan	
<i>The 21st Maritime Silk Road</i>	94
3. Dampak Kerjasama Indonesia-RRT Pembangunan	
Jalur Perdagangan Internasional di Asia Tenggara	96
4. Tantangan Kerjasama Indonesia RRT dalam Pembangunan	
Jalur Perdagangan Internasional di Asia Tenggara	106
BAB V PENUTUP	111
A. Kesimpulan	111
B. Saran	114
DAFTAR PUSTAKA	115

DAFTAR SKEMA & GAMBAR

Skema 1. Kerangka Konsep	10
Gambar 1. Peta Jalur <i>One Belt One Road</i> (OBOR).....	35
Gambar 2. Peta Jalur Sutra 500 SM-500 M.....	37
Gambar 3. Rute Pelayaran Domestik Indonesia.....	45
Gambar 4. Terusan Kra/ <i>Kra Canal Route</i>	64
Gambar 5. Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI).....	81
Gambar 6. Peta <i>Blue Print</i> Kebijakan GMF.....	92

DAFTAR GRAFIK

Grafik 1. <i>Index Performance</i> logistik Indonesia.....	51
Grafik 2. Anggaran Belanja Infrastruktur Indonesia 2009-2017	52
Grafik 3. Total Investasi BRI di Negara ASEAN.....	55
Grafik 4. <i>Shipping traffic in the street of Malacca</i>	99

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Pelabuhan Milik RRT di Negara-negara LCS.....	98
---	----

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara yang terletak pada *cross-position* atau diapit oleh dua benua dan dua samudera, hal ini menjadikan Indonesia sebagai salah satu negara dengan lokasi yang sangat strategis. Salah satu nilai strategis yang terdapat di wilayah Indonesia adalah sejak awal abad masehi, bangsa Indonesia dengan letaknya yang berada pada *cross position* telah terlibat secara aktif dalam pelayaran dan perdagangan internasional antara dunia Barat (Eropa) dengan dunia Timur (RRT) yang melewati selat Malaka. Hal ini dapat dimaknai bahwasanya Indonesia telah menjadi subjek penting dalam menentukan jalur perdagangan internasional sejak dulu bahkan hingga sekarang (Safri Burhanuddin, 2003).

Wawasan terkait nusantara Indonesia mulai diperkenalkan di era Soeharto yang kemudian dipahami bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) merupakan sebaran pulau yang disebut sebagai “*zamrud khatulistiwa*”. Indonesia juga dipandang sebagai negara arsipelago atau kepulauan karena jumlah pulau yang berpotensi dan sangat banyak (Susanto, 2017). Dengan potensi yang sebesar ini, Indonesia harus mampu menemukan strategi yang komprehensif dalam mengembangkan potensi Sumber Daya Alam (SDA) yang dimilikinya agar menjadi aset bangsa yang berharga di masa yang akan datang.

Seiring semakin berkembang dan kompleksnya dinamika hubungan internasional menjadikan Indonesia harus mampu benar-benar memaksimalkan potensi maritim dan mengembalikan kejayaan maritimnya sejak zaman dahulu kala. Dimana karena seiring berkembangnya zaman Indonesia kemudian dihadapkan dengan berbagai macam konflik mengenai kondisi geografisnya sebagai negara kepulauan. Konflik-konflik yang terjadi kemudian menjadi penghambat perkembangan aspek maritim Indonesia, sehingga perlu mencari perspektif baru yang mampu menemukan solusi yang tepat, salah satunya dengan perspektif maritim. Dimana jika dilihat lebih mendalam bahwasanya lautan atau maritim bukan sebagai pemisah melainkan justru mempersatukan pulau-pulau (Safri Burhanuddin, 2003). Sejalan dengan hal tersebut, tahun 2014 menjadi momentum baru bagi Indonesia dalam mengembangkan maritimnya dimana Poros Maritim Dunia (PMD) atau dalam bahasa Inggris disebut sebagai *Global Maritime Fulcrum* (GMF) menjadi program utama dari calon presiden dan calon wakil presiden dalam hal ini Joko Widodo dan Jusuf Kalla. Beberapa ahli bahkan menyebutkan bahwa dengan adanya GMF akan mendorong kebangkitan Indonesia sebagai negara kepulauan dan tentunya menjadi harapan baru bagi Indonesia untuk mengembalikan kejayaan maritimnya (Susanto, 2017).

Terpilihnya Joko Widodo sebagai presiden baru NKRI di tahun 2014 memberikan kesempatan kepadanya untuk menjelaskan lebih lanjut terkait dengan GMF dalam Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur ke-9 di

Nay Pyi Taw, Myanmar. Joko Widodo menyampaikan terdapat 5 pilar dalam GMF tersebut yakni:

1. Budaya Maritim;
2. Ekonomi Maritim;
3. Konektivitas Maritim;
4. Diplomasi Maritim; Serta
5. Keamanan Maritim (Susanto, 2017).

Tujuan dasar dibentuknya kebijakan GMF ini untuk dapat menghubungkan dan memudahkan terjalannya konektivitas antarpulau yang ada Indonesia (Mithun Sinaga, 2020). GMF ini kemudian memberikan harapan dalam perbaikan dari segi bentuk kuantitas dan kualitas sektor maritim di Indonesia, dalam hal ini misalnya pelabuhan. Pelabuhan dalam aktivitas maritim menjadi satu hal yang vital untuk membangun satu sistem maritim yang kuat. Hal ini dikarenakan pelabuhan akan menjadi tempat terjadinya aktivitas ekonomi seperti pariwisata, perdagangan serta industri.

Dalam tulisan ini akan secara khusus membahas pilar maritim ke 3 yakni konektivitas maritim. Dimana pada poin tersebut dijelaskan bahwa adanya prioritas pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, dengan membangun tol laut, logistik, industri perkapalan, *deep seaport*, serta pariwisata maritim untuk membangun konektivitas perdagangan yang inklusif (Mithun Sinaga, 2020). Pembangunan infrastruktur dalam hal ini tentunya bukan hal yang sangat sederhana. Dimana perlu adanya perencanaan strategis secara mendalam agar pembangunan dapat berjalan dengan maksimal. Selain

itu infrastruktur yang dimaksudkan juga bukan hanya terpusat pada pelabuhan saja, tetapi juga meliputi kapal yang berkualitas dalam mengangkut penumpang, serta alat navigasi pelayaran dan lainnya. Terlepas dari itu, terdapat satu faktor yang sangat menunjang dalam keberhasilan proyek yang sangat luar biasa ini, yakni faktor ekonomi. Faktor ini kemudian akan menjadi salah satu tugas besar bagi Indonesia untuk mencari investor dari pihak luar. Hal ini dikarenakan Indonesia belum mampu secara mandiri untuk menyediakan kebutuhan ekonomi dalam maksimalisasi pembangunan. Dimana faktor ekonomi dalam hal ini tentunya akan menjadi payung dalam menyediakan segala keperluan untuk memaksimalkan pembangunan. Sehingga dalam hal ini, Indonesia harus mencari strategi kerjasama dengan pihak lain untuk berinvestasi terhadap pembangunan infrastruktur maritim di Indonesia. Hal ini dikarenakan dalam mewujudkan tujuan sebagai poros maritim dunia, ditaksir akan digunakan dana sebesar Rp. 70 Triliun (atau setara US\$ 5,6 Juta) (Perkasa, 2020).

Hadirnya satu negara besar di era sekarang ini yakni Republik Rakyat Tiongkok atau RRT dengan mengusung berbagai macam proyek investasi tentunya menjadi satu peluang bagi Indonesia untuk menawarkan kerjasama komprehensif dalam meningkatkan infrastruktur maritimnya melalui kebijakan-kebijakan yang telah diterapkan. Peluang ini sepatutnya dapat dimaksimalkan oleh Indonesia dalam memenuhi kebutuhan ekonomi dalam pembangunan infrastruktur yang dicanangkan. RRT telah menginisiasi sebuah kebijakan dan bentuk kerjasama yang disebut sebagai *One Belt One Road*

(OBOR) yang disampaikan dan dibentuk secara resmi pada tahun 2013. Presiden RRT yakni Xi Jinping menyampaikan inisiatif jalur sutra maritim abad ke-21 untuk menjadi penghubung antara Asia Tengah, Russia, dan Eropa. Hal ini merupakan suatu visi pembangunan konektivitas yang diharapkan akan mampu memberikan kesempatan bagi banyak negara untuk mendapatkan keuntungan timbal balik (Kurniawan, 2016). Seiring berjalannya waktu, OBOR kemudian bertransformasi menjadi sebuah kebijakan ekonomi yang terkenal sangat ambisius. Kebijakan tersebut kemudian menuai banyak perhatian dalam dunia internasional yang dikenal dengan nama *Belt and Road Initiative* (BRI). BRI pertama kali digaungkan pada tahun 2013 yang memiliki tujuan dalam menghubungkan ekonomi Eurasia dengan infrastruktur, investasi, dan perdagangan (Ristiyani, 2018).

Beberapa sumber menyebutkan era kepemimpinan Xi Jinping sangat relevan dengan era kepemimpinan Joko Widodo dimana hubungan bilateral kedua negara ini semakin diperkuat karena objek dari pembangunan Joko Widodo adalah pembangunan maritim. Ini kemudian menjadi benang merah keterkaitan kebijakan OBOR dan GMF karena ingin membangun jalur sutra maritim baru. Dengan demikian untuk mewujudkan rencana luar biasa RRT ini, tentunya keterlibatan pihak atau negara lain sangat diperlukan. Salah satu negara yang cukup strategis yang dilihat oleh RRT yakni Indonesia.

Bahkan seorang mantan Wakil Menteri Luar negeri RRT yakni He Yafei dalam sebuah diskusi "*China's One Belt, One Road Policy: To Enhance 21st Century Linkage Between Asia and Europe*" menyebutkan bahwa

Indonesia memiliki peran penting dalam pembangunan 21st *Century Maritime Silk Road*, baik secara geografi. Indonesia juga dianggap mampu menjadi penghubung antara RRT dengan negara-negara Islam karena populasinya yang sangat mayoritas muslim (Farida, 2017). Sehingga pada tahun 2015 Indonesia dan RRT telah melakukan kemitraan strategis komprehensif yang kemudian dilanjutkan dengan menandatangani 8 nota kesepahaman *Memorandum of Understanding* (MoU) untuk membangun proyek infrastruktur di berbagai bidang yang mana salah satunya yakni pembangunan pelabuhan yang termasuk dalam skema BRI RRT (Duta, 2015).

Dalam kerja sama Indonesia dan RRT dalam pembangunan infrastruktur disebutkan oleh seorang wakil gubernur dari Bank Indonesia bahwa Indonesia akan membangun dan memperluas 55 bandara baru dan bandara lama, membuat 15 pelabuhan laut dan membangun infrastruktur jalan serta jalur kereta api. Dana yang dibutuhkan dan diminta oleh Indonesia dalam BRI tersebut sebesar \$230 miliar setiap tahunnya. Ini menunjukkan Indonesia kemudian menjadi negara pertama yang meminta bantuan dana dari *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) melalui BRI (Ristiyani, 2018).

Hubungan antara Indonesia dan RRT dapat dikatakan sedang menjalin kerja sama yang berdasarkan atas keadaan geografi. Dimana negara yang memiliki potensi strategis sama akan secara dominan membentuk suatu kebijakan luar negeri yang akan mampu memaksimalkan negara atau kawasan tersebut (Yudilla, 2019). Dimana sejalan dengan itu kebijakan presiden Joko Widodo yakni GMF juga membutuhkan bantuan dana dan perhatian dari pihak

luar, dalam hal ini RRT sebagai investor pembangunan menuju GMF. Dengan demikian, kerjasama melalui pertimbangan geografi untuk meningkatkan kepentingan ekonomi (geoekonomi) yang dilakukan oleh Indonesia dan RRT akan mampu mengoptimalkan pembangunan infrastruktur maritim Indonesia serta juga jalur perdagangan internasional di Asia Tenggara melalui kerjasama ekonomi investasi. Secara definitif jalur perdagangan internasional merupakan rute atau jalur untuk melakukan aktivitas berdagang yang dilakukan oleh dua negara atau lebih berdasarkan persetujuan yang telah ditetapkan (Ahmad, 2020). Lebih lanjut bahwa jalur perdagangan internasional juga dapat dimanfaatkan oleh setiap negara untuk lebih memaksimalkan potensi alam yang ada dalam internalnya.

Pembangunan infrastruktur yang mumpuni, juga akan sangat berpengaruh kepada pengembangan jalur perdagangan yang ada. Dengan semakin mumpuninya infrastruktur maka jalur perdagangan juga akan semakin bagus. Adanya pembangunan infrastruktur tentunya akan meningkatkan produktivitas alur distribusi barang yang mendukung peningkatan jumlah perdagangan (*Economic Aspects*). Oleh itu, Indonesia dan RRT kemudian bekerja sama untuk melakukan pembangunan infrastruktur maritim. Dan memang pada faktanya sebanyak 90% jalur perdagangan di dunia melalui laut dan 40% dari perdagangan tersebut melewati Indonesia (Indonesia, 2018). Kerjasama ini sebagai manifestasi pandangan RRT terhadap negara-negara yang tergabung dalam jalur perdagangan internasional, khususnya negara-negara yang ada di Asia Tenggara termasuk Indonesia. Kerjasama infrastruktur

kedua negara tersebut bisa membawa dampak positif kepada daerah-daerah pembangunan tujuan RRT. Pembangunan tersebut kemudian akan berimplikasi kepada cepatnya pendistribusian produk-produk ke negara tujuan (Fransiskus Danang Radityo., 2019). Disamping itu, dalam kerjasama yang dijalin oleh Indonesia dan RRT tentu akan dihadapkan dengan berbagai dinamika tantangan, seperti pembangunan Kanal Kra (proyek antara Thailand-RRT) yang diasumsikan dapat menjadi salah satu penghambat karena beberapa jalur perdagangan maritim di Indonesia akan minim dilalui kapal apabila proyek kanal ini direalisasikan.

Berdasarkan dari latar belakang di atas, skripsi ini akan berfokus pada bentuk prospek implementasi kerjasama geoekonomi secara lebih mendalam serta prospek dampak kerjasama geoekonomi Indonesia-RRT dalam pembangunan jalur perdagangan internasional melalui kerangka BRI di Asia Tenggara.

B. Batasan dan Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah, penulis hanya akan membahas pada aspek/konteks kerjasama geoekonomi antara Indonesia-RRT yang berkaitan dengan pembangunan jalur perdagangan internasional di Asia Tenggara. Hal ini akan dianalisis dengan menggunakan konsep geoekonomi dan kerjasama internasional. Dengan demikian, maka penulis menarik suatu rumusan masalah, yaitu:

1. Bagaimana bentuk prospek implementasi kerjasama Indonesia-RRT dalam pembangunan jalur perdagangan internasional melalui kerangka BRI di Asia Tenggara?
2. Bagaimana prospek dampak kerjasama Indonesia-RRT dalam pembangunan jalur perdagangan internasional melalui kerangka BRI di Asia Tenggara?

C. Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui bentuk prospek implementasi kerjasama Indonesia-RRT dalam pembangunan jalur perdagangan internasional melalui kerangka BRI di Asia Tenggara;
2. Untuk mengetahui prospek dampak kerjasama Indonesia-RRT dalam pembangunan jalur perdagangan internasional melalui kerangka BRI di Asia Tenggara.

D. Manfaat Penelitian

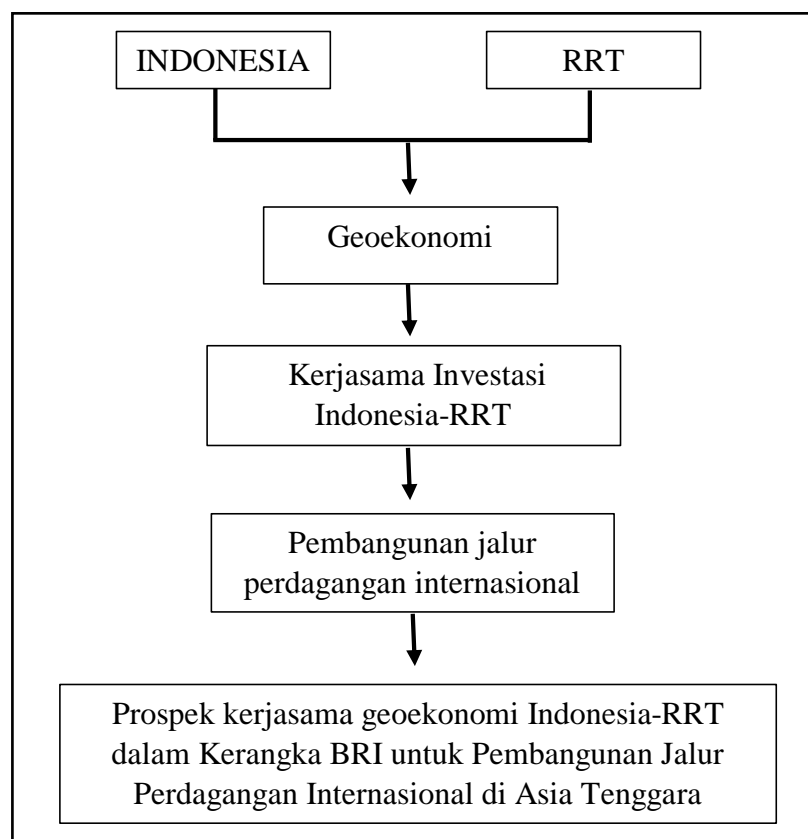
Adapun manfaat yang diharapkan dalam penelitian ini adalah:

1. Pada bidang ilmu HI, penelitian ini diharapkan mampu untuk memberikan kontribusi dalam kajian geoekonomi, maritim, kerjasama internasional serta ilmu yang ada pada bidang hubungan internasional kedepannya. Hal ini ditujukan agar penelitian ini dapat menjadi acuan dalam mengembangkan penelitian di studi hubungan internasional yang tentunya relevan dengan pembahasan dalam tulisan ini.

2. Bagi Pemerintah, untuk memberikan dan memperlihatkan latar belakang secara eksplisit dan dampak dari kerjasama yang dijalin antara Indonesia dan RRT. Dimana selanjutnya dapat digunakan sebagai bahan referensi dalam membuat kebijakan serta mempertimbangkan keputusan kerjasama kedepannya.
3. Bagi Umum, untuk memberikan pemahaman dan menambah wawasan tentang keberadaan kerjasama antara Indonesia-RRT dalam rangka mengembangkan infrastruktur atau konektivitas maritim di Indonesia, khususnya berkaitan dengan jalur perdagangan internasional di Asia Tenggara.

E. Kerangka Konseptual

Skema 1. Kerangka Konsep



1. Konsep Geoekonomi

Dalam artikel *From Geopolitics to Geoeconomics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce*, istilah 'Geoekonomi' digambarkan oleh Edwaes Luttwak menunjukkan adanya peningkatan logika historis pertukaran global. Geopolitik kemudian digantikan oleh logika ekonomi global pada masa globalisasi saat ini. Selain itu, juga dalam sebuah jurnal yang berjudul *Sosial'no-ekonomicheskaya geografiya, ponyatiiono-terminologicheskii slovar'* bahwasanya istilah geoekonomi akan merepresentasikan sistem ekonomi spasial. Dimana bidang kajian ekonomi dari suatu wilayah tertentu atau *geotory* (bidang geoekonomi) merupakan sebuah interpretasi geografis ruang ekonomi (*geoeconomic space*).

Geoekonomi kemudian dapat di definisikan dalam dua aspek yakni sebagai hubungan antara kebijakan ekonomi dan perubahan pada kekuasaan dan geopolitik nasional atau dengan kata lain konsekuensi geopolitik atas fenomena ekonomi atau sebagai konsekuensi ekonomi dari tren geopolitik dan kekuatan nasional. Geoekonomi juga tidak berkaitan dengan kegiatan militer tetapi dengan kegiatan politik yang basisnya adalah ekonomi. Sehingga secara filosofi kebijakan geoekonomi juga merupakan suatu kebijakan yang mana suatu negara telah mampu memahami kondisi kekuatan morfologi negara sebagai sebuah *Power Politic* dengan kemampuan mengelola SDA melalui kebijakan ekonomi berdasarkan kondisi geografis. Sehingga secara logika disiplin ilmu,

bangsa-bangsa menjadi lebih kuat atau lebih lemah secara ekonomi dan politik sebagai akibat dari bagaimana sumber daya tersebut dikelola.

Sejalan dengan yang disampaikan oleh salah satu pemikir ahli geografi yakni Ratzel mengungkapkan bahwa suatu negara dalam melakukan pendekatan sama halnya dengan ‘hewan’ yang butuh ruang untuk bertahan hidup yang mana harus dijaga, dikuasai dan dikembangkan (Fathun, 2017, p. 136). Dalam kondisi seperti ini menunjukkan bahwasanya adanya keterkaitan antara negara dengan lingkungan geografisnya. Ratzel mengungkapkan bahwa adanya faktor lingkungan yang kemudian menjadi salah satu pendorong untuk pengambilan kebijakan negara atau *the state political power*.

Indonesia sebagai satu negara yang dapat dikategorikan memiliki *sea power* yang sangat mumpuni untuk menunjang pertumbuhan negara tentunya harus memanfaatkan kesempatan tersebut. Dimana Indonesia dipandang sebagai negara arsipelago atau kepulauan karena jumlah pulau yang berpotensi dan sangat banyak. Seiring perkembangannya, kekuatan laut Indonesia mulai digemakan kembali pada tahun 2014 yang mana pada tahun tersebut menjadi momentum baru bagi Indonesia dalam mengembangkan maritimnya dimana Poros Maritim Dunia (PMD) atau *Global Maritime Fulcrum* (GMF) menjadi program utama dari calon presiden dan calon wakil presiden dalam hal ini Joko Widodo dan Jusuf Kalla. Kondisi dan kebijakan politik GMF yang dikeluarkan oleh Indonesia telah menjadi contoh yang sangat tepat untuk memahami

definisi dari geoekonomi, yakni adanya kebijakan politik yang diambil berdasarkan pengamatan kondisi geografis (maritim/laut) Indonesia yang sangat potensial sebagai kekuatan nasional utamanya dalam meningkatkan kekuatan ekonomi secara komprehensif melalui pembangunan.

Beberapa ahli bahkan menyebutkan bahwa dengan adanya GMF akan mendorong kebangkitan Indonesia sebagai negara kepulauan dan tentunya menjadi harapan baru bagi Indonesia untuk mengembalikan kejayaan maritimnya. Terdapat 5 poin utama dalam GMF, namun dalam tulisan ini akan secara khusus membahas pilar maritim ke 3 yakni konektivitas maritim. Sejalan dengan itu, bangkitnya RRT dengan program BRI yang dimilikinya kemudian menjadi pihak pertama yang berinvestasi di Indonesia untuk pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim demi menunjang semakin baiknya jalur perdagangan internasional di Asia Tenggara. Kerja sama ini tentunya dapat dianalisis melalui sudut pandang geoekonomi yang mana Indonesia maupun RRT kerap menerapkan kebijakan yang berfokus pada kondisi geografis yakni *sea power* (Maritim) untuk pengembangan negaranya. Dengan demikian, berdasarkan penjelasan di atas selanjutnya akan dianalisis bahwa kerja sama Indonesia dan RRT merupakan satu rangkaian kerja sama berdasarkan analisis geografi dan aspek ekonomi dengan beberapa variabel. Analisis ini kemudian akan ditunjang dengan menggunakan konsep yang diusung oleh Ratzel secara spesifik terkait dengan teori ruang hidup.

2. Kerjasama Internasional

Kerjasama internasional menurut aliran neo liberalisme merupakan suatu hal yang perlu dilakukan untuk memperoleh *Power*. Neo liberalisme sendiri merupakan perspektif yang sangat berpengaruh signifikan dalam perkembangan studi hubungan internasional. Dimana paham ini berfokus untuk melihat bagaimana mencapai kerjasama antarnegara atau aktor lainnya dalam sistem internasional. Neo liberalisme meyakini bahwa kerjasama dilakukan oleh kedua pihak untuk mendapatkan keuntungan bersama melalui penerapan norma, rezim, ataupun institusi (Folker, 2013). Terdapat beberapa asumsi pokok dari neo liberalisme yakni negara adalah aktor kunci dalam hubungan internasional meskipun tetap terdapat aktor lain, dan negara-negara akan selalu berusaha untuk memaksimalkan keuntungan absolut melalui kerjasama, serta negara akan memberikan loyalitas dan sumber dayanya pada institusi apabila institusi tersebut dilihat sebagai kepentingan bersama dan mampu menaikkan peluang tersebut untuk mengamankan kepentingan nasionalnya (Pertiwi, 2015). Atas dasar tersebut, neo liberalisme menjadi paham dasar untuk melihat fenomena kerja sama internasional.

Kerjasama internasional kerap dimaknai sebagai sebuah hubungan timbal balik yang terjadi antara satu negara dengan negara lain guna memperoleh keuntungan. Kerjasama internasional juga dapat lebih intens jika terdapat norma atau aturan yang kemudian menjadi pedoman dan dipatuhi secara bersama-sama (Fahmi, 2018). Kerjasama internasional

secara umum akan dilakukan apabila negara memiliki tujuan bersama dan saling menguntungkan semua pihak. Selain itu, kerjasama internasional juga akan menjadi wadah mempererat hubungan diplomasi antar negara yang saling bekerjasama (Hairi, 2019).

Menurut Immanuel Kant, kerjasama internasional merupakan *rational choice* suatu negara. Sebab pada sistem tatanan global, negara tentunya akan selalu memilih pilihan yang paling rasional untuk mencapai kepentingan internal atau nasionalnya. Sama halnya dengan manusia sebagai makhluk sosial yang membutuhkan manusia lainnya untuk memenuhi kepentingannya, negarapun juga membutuhkan negara lain untuk memenuhi kebutuhan dan kepentingannya. Dalam bekerjasama secara internasional dapat dilakukan di berbagai macam bidang, mulai dari politik hingga budaya dan lainnya (Fahmi, 2018). Namun dalam hal ini penulis akan fokus pada kerjasama dalam bidang konektivitas maritim atau infrastruktur yang dilakukan oleh aktor negara dengan negara saja.

Menurut K.J Holsti, terdapat beberapa aspek yang kemudian menjadi pendorong dibentuknya kerjasama internasional, yaitu sebagai berikut:

1. Adanya kepentingan, nilai, dan tujuan yang saling berkorelasi;
2. Adanya pandangan dengan kerjasama akan mendorong terwujudnya kepentingan yang hendak dicapai;
3. Pemanfaatan persamaan kepentingan atau benturan kepentingan;

4. Aturan resmi atau tidak resmi mengenai transaksi dimasa depan yang dilakukan untuk melaksanakan tujuan;
5. Transaksi antar negara untuk memenuhi tujuan mereka (Hairi, 2019).

Kerjasama internasional juga terdiri atas beberapa bagian, yakni kerjasama bilateral, multilateral, dan juga regional. Berpacu pada topik penelitian pada tulisan ini, kerjasama yang dilakukan oleh Indonesia dan RRT merupakan kerjasama bilateral karena terjadi hanya dua negara saja, dalam hal ini GMF dan BRI. Inisiasi kerjasama Indonesia dan RRT untuk pengembangan infrastruktur maritim dapat dimaknai sebagai sebuah kerjasama internasional dengan berbagai macam motif di dalamnya. Dengan kerjasama ini dua pihak dalam hal ini Indonesia maupun RRT tentunya mengharapkan adanya keuntungan yang diperoleh. Kerjasama yang dijalin juga semakin tahun semakin terlihat cukup intens, ini dibuktikan dengan peningkatan investasi RRT ke Indonesia untuk pembangunan infrastruktur.

Maka dari itu, dengan menggunakan konsep kerjasama internasional menurut K.J Holsti kemudian akan dianalisis bagaimana kemudian Indonesia dan RRT telah mempertimbangkan berbagai macam aspek untuk kemudian mengambil suatu keputusan rasional untuk bekerja sama serta mengimplementasikan kebijakannya. Selain itu, akan dilihat bagaimana prospek dampak dari kerjasama yang dibentuk sejauh ini, apakah menguntungkan untuk keduanya atau justru belum ada peningkatan

yang signifikan, khususnya dalam mendukung pembangunan jalur perdagangan internasional di Asia Tenggara.

F. Metode Penelitian

1. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah tipe kualitatif. Penelitian yang dilakukan akan menggunakan metode analisis deskriptif yang mana akan memberikan gambaran mengenai kerjasama geoekonomi Indonesia-RRT dalam pembangunan jalur perdagangan internasional dalam kerangka BRI di Asia Tenggara. Tipe penelitian ini digunakan untuk memperoleh gambaran yang jelas tentang topik.

2. Jenis Data

Dalam penelitian ini jenis data digunakan metode atau cara *studi literature* (kajian pustaka). Dimana tentunya sumber atau yang digunakan sudah pasti relevan dengan topik yang ada dalam tulisan ini. Data-data tersebut dapat diperoleh melalui:

1. Buku cetak maupun *e-book*: Dalam hal ini buku yang digunakan memuat pembahasan terkait geoekonomi, kerjasama internasional secara umum maupun spesifik Indonesia, kemaritiman Indonesia, pembangunan infrastruktur dan pembahasan buku-buku lainnya yang relevan.
2. Jurnal dan Artikel Ilmiah: Analisis kebijakan luar negeri, OBOR dan *Belt and Road initiative* (BRI) serta *Global Maritime Fulcrum* (GMF), infrastruktur maritim, geoekonomi, *rational choice*, analisis kerjasama

internasional, jalur perdagangan di Asia Tenggara dan pembahasan jurnal lainnya yang relevan.

3. Situs Resmi dan terpercaya: Data-data terkait dengan angka persentase peningkatan pembangunan infrastruktur, intensitas kerja sama yang berdampak pada tujuan poros maritim global, presentase angka jumlah investasi, laporan-laporan hasil kerja tahunan atau satu periode kerjasama dan data pendukung yang relevan lainnya.

3. **Teknik Pengumpulan Data**

Data yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari buku-buku, jurnal, surat kabar, majalah, internet, dan beberapa penelitian serupa dan semacamnya. Data-data ini dapat diperoleh dari website resmi dan beberapa institusi seperti LIPI atau yang sekarang telah berubah nama menjadi Penerbit BRIN, Kementerian koordinator bidang kemaritiman, Kementerian komunikasi dan informatika, Kementerian luar negeri, CNN dan lainnya. Di samping secara digital, data juga dapat diperoleh dan dikumpulkan di perpustakaan Universitas Hasanuddin.

4. **Teknik Analisis Data**

Karena metode dalam penelitian ini adalah kualitatif, sehingga cara menganalisis data yang telah dikumpulkan dilakukan dengan menganalisis secara deskriptif seluruh fakta-fakta. Yang mana akan menghasilkan satu hasil penelitian yang kemudian dilakukan penarikan kesimpulan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Konsep Geoekonomi

Meskipun kini popularitas geopolitik menjadi sarana penggambaran dan pertarungan konflik dan kekerasan zaman, diungkapkan oleh Cowen dan Smith masih diperlukan cara-cara baru dalam memahami perubahan geopolitik saat ini. Faktanya, geopolitik tidak hanya berbicara tentang hubungan eksternal negara, melainkan perlibatan yang lebih menyeluruh dari geopolitik sosial. Hal ini dimaknai sebagai kumpulan wilayah, ekonomi dan tatanan sosial yang menjadi landasan dan juga akibat dari geopolitik modern. Di era globalisasi sekarang ini, kemudian memunculkan satu konsep yakni geoekonomi yang merupakan kelanjutan dari geopolitik (Deborah Cowen, 2009).

Dalam artikel *From Geopolitics to Geoeconomics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce*, istilah 'Geoekonomi' digambarkan oleh Edward Luttwak menunjukkan adanya peningkatan logika historis pertukaran global. Geopolitik kemudian digantikan oleh logika ekonomi global pada masa globalisasi saat ini. Dimana globalisasi menggambarkan evolusi alamiah pasar menuju kesatuan yang lebih besar dan lebih kuat. Selain itu, Luttwak juga menguraikan pemahamannya tentang geoekonomi dalam sebuah artikel di *National Interest* pada tahun 1990, dimana menjelaskan logika konflik dalam tata bahasa perdagangan. Dimana pada intinya menegaskan

bahwasanya metode perdagangan sedang menggusur metode militer dalam hubungan internasional (Luttwak, 1990).

Dalam sebuah jurnal yang berjudul *Sosial'no-ekonomicheskaya geografiya, ponyatiiono-terminologicheskii slovar'* bahwasanya istilah geokonomi akan merepresentasikan sistem ekonomi spasial. Dimana bidang kajian ekonomi dari suatu wilayah tertentu atau *geotory* (bidang geokonomi) merupakan sebuah interpretasi geografis ruang ekonomi (*geoeconomic space*). Lanchininskii membedakan lima tingkat geokonomi yang dapat dianggap sebagai arah tren geokonomi saat ini. Pertama, pembentukan kawasan transnasional tertentu sebagai sebuah kerangka acuan ruang ekonomi dunia global. Kedua, pembentukan dan pengembangan rantai produksi, jasa, dan keuangan global, serta jaringan lintas batas sebagai elemen kunci dari ruang ekonomi dunia global. Ketiga, pengembangan pusat-pusat inovasi global dan regional sebagai titik pertumbuhan bagi ruang ekonomi dunia global. Keempat, pengembangan dan pengaruh kota-kota global dan regional sebagai titik utama pertumbuhan bagi ruang ekonomi dunia global. Kelima, pengembangan integrasi geokonomi dari daerah dan negara-negara yang berkontribusi terhadap evolusi lebih lanjut dari ruang ekonomi dunia global (Lachininskii, 2015).

Merujuk pendapat Neklessa, geokonomi menguji lima subjek: imperatif geografis (*geographical imperative*), kekuasaan dan instrumen yang sebenarnya, kebijakan dan strategi untuk meningkatkan daya saing suatu negara di era globalisasi, lokalisasi spasial dalam alam semesta global yang

baru dan berbeda jenis kegiatan ekonominya, serta pembentukan interaksi strategis dan dasar-dasar pemerintahan global. Empat dari lima bidang subjek geoekonomi dari Neklessa berbicara mengenai geografis. Sehingga geoekonomi dipandang melihat kondisi geografi sebagai *power* yang akan digunakan untuk memenuhi kebutuhan ekonominya (Lachininskii, 2015).

Sanjaya Baru dalam *Introduction: Understanding Geoeconomics and Strategy* mendefinisikan geoekonomi dalam dua aspek yakni sebagai hubungan antara kebijakan ekonomi dan perubahan pada kekuasaan dan geopolitik nasional atau dengan kata lain konsekuensi geopolitik atas fenomena ekonomi atau sebagai konsekuensi ekonomi dari tren geopolitik dan kekuatan nasional. Geoekonomi juga tidak berkaitan dengan kegiatan militer tetapi dengan kegiatan politik yang basisnya adalah ekonomi. Namun, disamping itu geoekonomi memiliki perspektif yang sama dengan geopolitik pada aspek studi tentang strategi, dimana mendefinisikan bahwasanya adanya rencana yang optimal untuk mencapai tujuan suatu negara (Priyono, 2017) .

Soilen memandang bahwasanya geoekonomi merupakan studi aspek keruangan, kultural, dan strategi sumber daya dengan tujuan memperoleh keuntungan kompetitif yang berkelanjutan. Geoekonomi mempelajari kekuatan yang berasal dari pengelolaan SDA. Sehingga secara logika disiplin ilmu, bangsa-bangsa menjadi lebih kuat atau lebih lemah secara ekonomi dan politik sebagai akibat dari bagaimana sumber daya tersebut dikelola. Adam Smith dalam *The Wealth of Nations* menyebutkan hal ini sebagai “keunggulan kompetitif bangsa”. Bagaimana kita bisa memahami apa yang

membuat beberapa negara lebih kompetitif dibandingkan yang lain? Menurut Soilen hal tersebut merupakan pertanyaan mendasar dan merupakan titik awal studi geoekonomi. Ini dapat dipahami bahwasanya adanya pergeseran dari geopolitik ke geoekonomi menjadikan fokus tidak lagi *Heartland* atau *Rimland* atau wilayah geografis yang koheren, tetapi himpunan semua lokasi geografis yang mengandung SDA penting secara ekonomi yang mana disebut sebagai Nareland (*Natural Resource Land*) (Priyono, 2017).

Sehingga secara filosofi kebijakan geoekonomi merupakan suatu kebijakan yang mana suatu negara telah mampu memahami kondisi kekuatan morfologi negara sebagai sebuah *Power Politic*. Sejalan dengan yang disampaikan oleh salah satu pemikir ahli geografi yakni Ratzel mengungkapkan bahwa:

“He originated the concept of Lebensraum, or “living space,” which relates human groups to the spatial units where they develop. Though Ratzel pointed out the propensity of a state to expand or contract its boundaries according to rational capabilities,...” (Britannica, 2020).

Dimana suatu negara dalam melakukan pendekatan sama halnya dengan ‘hewan’ yang butuh ruang untuk bertahan hidup (*lebensraum*) yang mana harus dijaga, dikuasai dan dikembangkan (Fathun, 2017). Dalam kondisi seperti ini menunjukkan bahwasanya adanya keterkaitan antara negara dengan lingkungan geografisnya. Ratzel mengungkapkan bahwa adanya faktor lingkungan yang kemudian menjadi salah satu pendorong untuk pengambilan kebijakan negara atau *the state political power* (keunggulan kompetitif negara). *Power* dalam hal ini menitikberatkan pada kepemilikan ruang spasialnya. Dimana semakin besar wilayah, kondisi dan juga populasi

SDA dan SDM melimpah, tidak menutup kemungkinan dapat mendorong semakin besar pula *power* yang dimiliki oleh negara tersebut (Storey, 2009).

Teori Ratzel merupakan teori yang meskipun sudah banyak mengalami perkembangan masih tetap relevan untuk digunakan menganalisa fenomena hubungan internasional, salah satunya geokonomi. Dimana menganalisis negara-negara maju yang banyak melakukan ekspansi ke negara-negara lain guna melebarkan sayapnya dan dominasi serta hegemoninya melalui kerjasama yang fokus basisnya adalah ekonomi dan bukan lagi militer. Proses ini merupakan hasil akhir dari perang dingin dan menandai fokus dari ideologi politik menuju realitas ekonomi. Hal ini dikarenakan pada dasarnya segalanya adalah politik yang pada akhirnya berkisar pada aspek ekonomi. Kerjasama yang terbentuk tentunya dapat kita lihat sebagai sebuah upaya untuk memperluas ruang hidupnya tanpa melakukan kekerasan seperti perang (Storey, 2009). Pokok-pokok teori ruang dari Ratzel yakni:

- a. Negara adalah organisme yang membutuhkan ruang untuk dapat bertumbuh dan berkembang dalam memenuhi kepentingannya;
- b. Negara sudah sepatutnya memiliki *power* untuk melindungi serta mewadahi perkembangannya. Dimana jika semakin luasnya ruang dan potensi yang dimiliki oleh suatu negara maka akan semakin besar pula kemungkinan bertumbuhnya kelompok dalam negara tersebut;

- c. Hanya makhluk hidup yang unggul yang tentunya dapat bertahan hidup, begitupun dengan negara, hanya negara yang unggul saja di tengah arus dan dinamika perubahan global yang begitu pesat yang dapat bertahan;
- d. Adakalanya jika suatu negara tidak dapat memenuhi keperluan negaranya, maka dapat melakukan perluasan cakupan ruang hidup baik melalui jalur yang *soft* (kerjasama) atau *hard* (perang).

Dalam konteks negara modern saat ini, kesadaran akan ruang hidup diwujudkan pada klaim kedaulatan yang ditandai dengan adanya batas negara (*boundary*) yang didukung dengan seperangkat hukum untuk menjaga kedaulatannya. Oleh karena itu setiap negara harus mampu menjaga stabilitas wilayahnya. Salah satu wilayah yang cukup rentan yakni maritim. Hal ini sejalan dengan negara yang memiliki laut yang luas dan dikategorikan sebagai negara arsipelago. Jika isu ini di kontekskan dengan geoekonomi, maka akan menunjukkan adanya konstalasi keadaan geografis yang basisnya maritim akan mempengaruhi aktivitas ekonomi. Tetapi terlepas dari itu, maritim juga dapat menjadi *power* dalam bentuk *sea power* untuk menjalankan aktivitas politik melalui kerjasama komprehensif dan sebagainya guna mencapai tujuan ekonomi.

Sea power memiliki enam komponen atau elemen penting yakni *Geographical Position* (posisi geografi), *Phisical Conformation* (lokasi pembangunan pelabuhan yang melimpah), *Extent of Territory* (panjang garis pantai yang mumpuni), *Number Of Population* (populasi penduduk yang banyak dan berorientasi pada maritim), *National Character* (karakter populasi

kelautan yang kuat), *Character Of Government* (kebijakan pemerintah). Enam komponen di atas kemudian akan menjadi tolak ukur melihat bagaimana suatu negara maritim dapat memaksimalkan potensi tersebut melalui kebijakan (politik) yang pada akhirnya guna mewujudkan kepentingan ekonomi atas dasar kondisi geografis yang dimiliki (Joko, 2015).

Sebagai tambahan bahwa terdapat pula enam variabel yang dianggap penting dalam strategi maritim yang digunakan yaitu, pertama latar belakang situasi, dalam hal ini adanya kebijakan internasional yang diadopsi kedalam kebijakan nasional. Kedua, *branding* nasional yang berarti bahwa adanya pandangan tertentu terhadap satu negara terkait citranya baik secara positif maupun negatif. Ketiga keterlibatan negara, ini menunjukkan bahwa adanya satu inisiatif negara untuk menerapkan satu kebijakan strategis serta komprehensif untuk pengembangan di sektor maritim. Keempat, istilah trajektori yang mana pihak yang akan menjadi partner kerjasama dalam penerapan kebijakan strategi serta komprehensif yang telah dibuat. Kelima, yakni adanya peristiwa yang dimanfaatkan sebagai momentum mengembangkan strategi maritim. Keenam, memprioritaskan suatu isu terkait dengan maritim yang sedang dibahas dalam negara tersebut (Susanto, 2017).

B. Konsep Kerjasama Internasional

Dalam menjalankan hubungan internasional tentunya banyak sekali aspek yang kemudian menjadi aktivitas dari para aktor hubungan internasional, salah satunya yakni kerjasama. Aktivitas kerjasama dilakukan

oleh banyak aktor, baik dari negara hingga non negara. Kerjasama dilakukan oleh setiap aktor guna untuk mencapai dan memperoleh kepentingan. Hal ini sejalan dengan yang disampaikan oleh Xiayuan Dai dan lainnya dalam tulisannya yakni:

“.....International cooperation is general in terms of both actors and issues. Cooperation occurs not only among individuals, but also among collective entities, including firms, political parties, ethnic organizations, terrorist groups, and nation-states. Although ICT often defines international cooperation in terms of states, it can also involve other actors, especially intergovernmental organizations (IGOs) and nongovernmental organizations (NGOs).....” (Dai, Snidal & Sampson, 2017).

Definisi di atas mengindikasikan adanya perubahan jumlah dan sifat aktor dalam hubungan internasional. Sebagai ilustrasi pada tahun 1909 hanya terdapat 37 IGOs dan 176 NGOs, pada dekade 1960 jumlah IGOs meningkat menjadi 154 dan NGOs meningkat sebanyak 1255. Ini menunjukkan bahwasanya dinamika dalam hubungan internasional sangat dinamis (Perwira & Yani, 2011). Kerjasama internasional dilaksanakan berlandaskan asumsi dasar dari liberal yang mengemukakan bahwa pertama, pandangan bahwa sifat manusia dalam hukum alam adalah baik, rasional, dan mampu bekerjasama. Kedua, bahwa hubungan internasional memiliki sifat yang kooperatif dan cenderung tidak konflikual. Ketiga, sangat yakin akan kemajuan. Dan keempat, negara pada dasarnya dibentuk oleh manusia karena memiliki sifat dasar yang sama dengan manusia (Sorensen, 2009).

Kerjasama internasional menurut aliran neo liberalisme merupakan suatu hal yang perlu dilakukan untuk memperoleh *Power*. Kerjasama internasional kerap dimaknai sebagai sebuah hubungan timbal balik yang

terjadi antara satu negara dengan negara lain guna memperoleh keuntungan. Kerjasama internasional juga dapat lebih intens jika terdapat norma atau aturan yang kemudian menjadi pedoman dan dipatuhi secara bersama-sama (Fahmi, 2018). Kerjasama internasional secara umum akan dilakukan apabila negara memiliki tujuan bersama dan saling menguntungkan semua pihak. Selain itu, kerjasama internasional juga akan menjadi wadah mempererat hubungan diplomasi antar negara yang saling bekerjasama (Hairi, 2019).

Menurut Teuku May Rudy (1993) kerjasama dilihat sebagai pola-pola yang melintasi batas-batas berdasarkan struktur yang sudah ditetapkan sebelumnya dan lengkap untuk melaksanakan fungsinya secara berkesinambungan guna mencapai tujuan-tujuan yang disepakati bersama, baik antara pemerintah dengan pemerintah maupun kelompok non pemerintah dan negara yang berbeda. Kerjasama internasional meliputi kerjasama di bidang politik, sosial, pertahanan keamanan, budaya, dan ekonomi yang berpedoman pada politik luar negeri masing-masing negara (Ikbar, 2014).

Menurut Immanuel Kant, kerjasama internasional merupakan *rational choice* suatu negara. Sebab pada sistem tatanan global, negara tentunya akan selalu memilih pilihan yang paling rasional untuk mencapai kepentingan internal atau nasionalnya. Sama halnya dengan manusia sebagai makhluk sosial yang membutuhkan manusia lainnya untuk memenuhi kepentingannya, negarapun juga membutuhkan negara lain untuk memenuhi kebutuhan dan kepentingannya. Dalam bekerjasama secara internasional dapat dilakukan di berbagai macam bidang, mulai dari politik hingga budaya dan lainnya

(Fahmi, 2018). Kerjasama internasional dilihat sebagai alat untuk melaksanakan interaksi yang hampir tidak ada batasnya. Ada beberapa hal yang kemudian dapat menjadi motivasi setiap negara untuk melakukan kerjasama, yakni (Winamo, 2011) sebagai berikut:

1. Untuk memperkuat kepentingan nasional, dimana kerjasama dipandang oleh negara sebagai alat untuk memperkuat dan memaksimalkan kepentingan nasionalnya;
2. Untuk menjaga perdamaian, melalui kerjasama yang dilaksanakan secara *soft* akan secara tidak langsung menghindari terjadinya perang di antara negara-negara yang sedang bertikai;
3. Untuk mendorong peningkatan dan kemakmuran ekonomi, dimana agenda ekonomi memang menjadi harapan setiap negara agar mampu lebih makmur;
4. Untuk meminimalisir masalah eksternalitas, kerjasama yang dilaksanakan diharapkan dapat membantu dalam menjaga negara dari masalah masalah mengenai keamanan, kekurangan sumber daya dan lainnya.

Disamping itu menurut K.J Holsti, mendefinisikan kerjasama dibagi menjadi lima (Holsti, 1988) yaitu sebagai berikut:

1. Adanya pandangan bahwa dua atau lebih kepentingan nilai atau tujuan saling bertemu dan dapat menghasilkan sesuatu, dipromosikan atau dipenuhi oleh semua pihak;

2. Persetujuan atas masalah tertentu antar dua negara atau lebih dalam rangka memanfaatkan persamaan benturan kepentingan;
3. Pandangan atau harapan suatu negara bahwa kebijakan yang diputuskan oleh negara lainnya membantu negara itu untuk mencapai kepentingan dan nilai-nilainya;
4. Aturan resmi atau tidak resmi mengenai transaksi di masa depan yang dilakukan untuk melaksanakan tujuan;
5. Transaksi antara negara untuk memenuhi persetujuan mereka.

Terdapat berbagai macam bentuk dalam melaksanakan kerjasama internasional, dimana Kusumohamisjojo Budiono mengelompokkan terdapat 4 bentuk kerjasama internasional, yakni kerjasama global (seperti pembentukan PBB sebagai dampak PD I dan PD II), kerjasama regional (dilakukan atas kondisi geografis yang saling berdekatan), kerjasama fungsional (*power* menjadi salah satu pertimbangan untuk melakukan kerjasama), dan kerjasama ideologi (untuk mencapai kepenringan dan tujuan dengan memanfaatkan berbagai kemungkinan yang terbuka di forum global) (Kusumohamisjojo, 1987). Selain itu, bentuk kerjasama internasional secara umum juga dapat dideskripsikan sebagai berikut:

- a. Kerjasama Bilateral

Merupakan kerjasama yang dilakukan antara satu negara dengan negara tertentu. Kerjasama ini dibangun oleh dua negara saja. Kerjasama ini bertujuan untuk menjaga dan membina hubungan yang telah ada dengan melaksanakan kerjasama dengan negara mitra.

b. Kerjasama Multilateral

Merupakan kerjasama yang dibangun oleh dua negara atau lebih, dimana wilayah tidak menjadi batasnya. Atau dengan kata lain bersifat internasional. Tentunya agar kerjasama ini berjalan dengan semestinya, terdapat perjanjian multilateral yang menjadi pedoman dan aturan dalam bekerja sama. Perjanjian ini biasanya secara mayoritas memuat mengenai kepentingan umum. Bahkan biasanya perjanjian multilateral tidak hanya berfokus kepada negara-negara yang melakukan kerjasama, tetapi juga memikirkan kepentingan negara yang tidak turut dalam kerjasama.

c. Kerjasama Trilateral

Merupakan kerjasama yang melibatkan tiga negara dan disertai dengan adanya hak dan kewajiban yang harus dipenuhi oleh setiap negara yang terlibat dalam kerjasama tersebut. Contoh kerja sama trilateral yakni perjanjian perdagangan Getah Karet Tiga Negara yang dilakukan oleh Indonesia, Malaysia dan juga Thailand.

Dengan demikian, adanya kerjasama internasional akan menjadi stimulan perkembangan yang baik dalam suatu negara. Banyak sekali manfaat yang bisa diperoleh dengan kerjasama yakni diantaranya kemajuan di berbagai bidang, pertukaran informasi teknologi, dan masih banyak dampak lainnya yang kemudian dapat menjadi modal pengembangan kerjasama di masa yang akan datang.

C. Penelitian Terdahulu

Terdapat beberapa penelitian terdahulu yang akan digunakan sebagai bahan untuk melihat tolak ukur perbedaan antara penelitian sebelumnya dengan penelitian yang akan dilakukan saat ini, yaitu sebagai berikut:

Skripsi yang ditulis oleh Risky Amalia (2018) dengan judul “Kerjasama Maritim Indonesia-Tiongkok Menuju Visi Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia”. Dengan menggunakan konsep Kerjasama Bilateral, Konsep *Sea Power* dan fokus penelitian pada poin bahwa Indonesia dan Tiongkok melakukan kerjasama maritim untuk menuju poros maritim dunia. Sehingga memperoleh hasil penelitian bahwasanya kerjasama maritim yang dilakukan oleh Indonesia-RRT sangat berdampak secara signifikan dalam mendorong Indonesia menjadi poros maritim dunia.

Penelitian yang ditulis oleh Rhinanda Avifa Fahmi (2018) yang memiliki judul “Pengaruh Inisiatif OBOR (*One Belt One Road*) Tiongkok Terhadap Perkembangan Infrastruktur Indonesia Tahun 2017”, dengan fokus penelitian untuk melihat perkembangan infrastruktur Indonesia khususnya pada tahun 2017. Konsep yang digunakan dalam penelitian ini adalah Konsep Neo Liberalisme, Kerjasama Internasional, dan Kepentingan Nasional. Dalam penelitian ini menghasilkan bahwa adanya kepentingan masing-masing negara dalam hal ini Indonesia dan RRT yang saling bekerjasama untuk mewujudkan kepentingan nasional dan memiliki dampak terhadap pembangunan infrastruktur Indonesia.

Skripsi yang ditulis oleh Rasmah Rajab (2019) dengan judul “Peningkatan Hubungan Kerjasama Indonesia-Tiongkok di Bidang Infrastruktur Melalui Skema Belt And Road Initiative”, dengan fokus penelitian untuk melihat kepentingan RRT melakukan kerjasama, dan dampak kerjasama bagi Indonesia. Dalam tulisan ini menghasilkan data yang berfokus dengan menggunakan konsep Kepentingan Nasional, Investasi Asing, Teori Sistem Dunia, dan Geografi Politik. Sehingga data yang diperoleh menunjukkan sangat banyak motif kerjasama ini dilakukan, dimana pada dasarnya semuanya atas kepentingan nasional yang hendak dicapai oleh masing-masing negara.

Berdasarkan penelitian terdahulu yang telah dijabarkan di atas terlihat bahwa terdapat kemiripan topik, fokus penelitian, dan konsep dengan topik yang akan diteliti dalam tulisan ini. Namun, terlepas dari itu terdapat juga beberapa poin yang kemudian menjadi perbandingan dan kebaruan topik yang akan diteliti dalam tulisan ini yakni, pertama fokus penelitian yang akan melihat prospek implementasi dan dampak dari kerjasama antara Indonesia dan RRT akan dianalisis hingga tahun 2021. Selain itu, rata-rata penelitian di atas hanya melihat dari satu sudut pandang satu pihak, misalnya hanya dari pihak Indonesia maupun RRT itu sendiri. Tetapi dalam penelitian ini akan melihat sudut pandang dari kedua pihak dalam menganalisis. Juga penelitian ini akan menyinggung perihal pembangunan infrastruktur atau konektivitas maritim dalam peningkatan jalur perdagangan internasional di Asia Tenggara dimana pada penelitian sebelumnya belum ada yang meneliti hal yang serupa.

Kedua, kerangka konsep penelitian yang digunakan pada hasil penelitian sebelumnya yang digunakan sebagai perbandingan hanya sebatas konsep geopolitik. Berbeda dengan penelitian ini akan secara fokus menggunakan konsep geoekonomi. Selain itu, dengan menggunakan konsep kedua yakni kerjasama internasional akan digunakan konsep dari K.J Holsti yang mana akan dilihat dampak pembangunan infrastruktur terhadap jalur perdagangan internasional di Asia Tenggara sejak dibentuknya BRI hingga tahun 2021. Kedua konsep tersebut yang digunakan dalam penelitian ini menunjukkan kebaruan topik penelitian yang dilakukan.