
**ANALISIS DAMPAK KERJASAMA BILATERAL TIONGGOK SEBAGAI SOLUSI
PERMASALAHAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN INDONESIA**

Oleh

Aditya Misbach Lesmana¹, Hanifah Maulidiya Madani², Rey Noor Al Rasyid³, Aurelia Putri Hertama⁴, Efi Safitri⁵

^{1,2,3,4,5}Politeknik APP Jakarta

Jl. Timbul No.34, RW.5, Cipedak, Kec. Jagakarsa, Kota Jakarta Selatan, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 12630

Email: ¹aditlesmana9988@gmail.com, ²hanimadani146@gmail.com,

³reyn.alrasyid@gmail.com, ⁴aureliaputrihertama03@gmail.com,

⁵episapitri123@gmail.com

Article History:

Received: 02-12-2022

Revised: 25-12-2022

Accepted: 06-01-2023

Keywords:

Indonesia, China, Port
Infrastructure, One Belt One
Road

Abstract: *Indonesia as a maritime country with abundant natural resources is considered to have not been able to optimize its potential, especially in the field of port infrastructure. The efforts made by the Indonesian government to realize infrastructure projects are by cooperating with China. In this case, Indonesia is taking advantage of investment opportunities from the One Belt One Road (OBOR) or silk route policy. Writing in this journal uses the literature review method, which aims to produce an analysis and synthesis of existing knowledge from researchers regarding the topic to be raised. After writing the journal, the analyst believes that the OBOR project has a goal of expanding China's connectivity globally. As a maritime country, Indonesia is a country with great potential to obtain investment funds for the development of marine infrastructure. But on the other hand, Indonesia is also facing challenges that will have an impact on the economic sector, and can threaten the security and defense sector in Indonesia's maritime area*

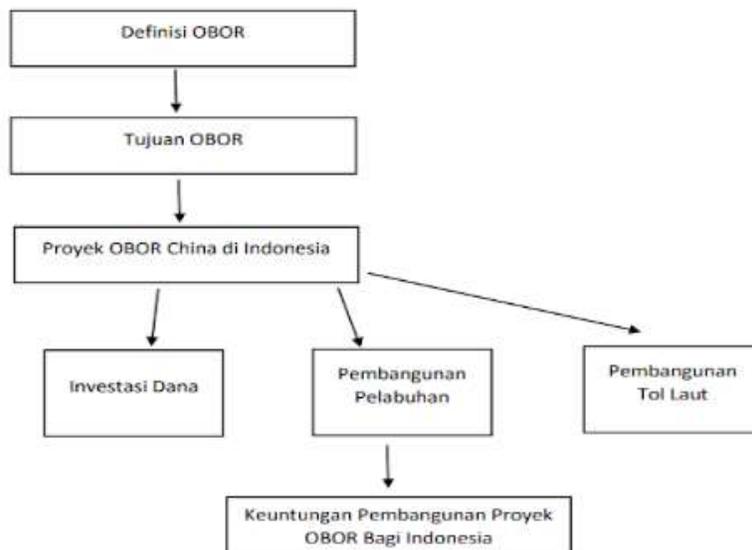
PENDAHULUAN

Pada tanggal 17 Agustus 1945 ketika Indonesia merdeka, belum dapat diketahui secara pasti berapakah luas dari wilayah negara ini. Hingga akhirnya, pada tahun 1949 saat Konferensi Meja Bundar (KMB) di Belanda, diperoleh rincian wilayah dari Negara Indonesia. Indonesia memiliki luas yang membentang dari Barat ke Timur sepanjang 5.110 km dan membujur dari Utara ke Selatan sepanjang 1.888 km, dengan luas wilayah keseluruhan mencapai 5.193.252 km² yang terdiri atas 1.890.754 km luas daratan dan 3.302.498 luas lautan. Dengan begitu, Indonesia dijuluki sebagai negara maritim atau negara kelautan. Maka, sudah sepantasnya Indonesia memiliki kepentingan fundamental untuk menguasai serta memanfaatkan laut. Namun pada kenyataannya, potensi dalam bidang kelautan belum dikelola secara optimal. Oleh karena itu, Pemerintah Republik Indonesia sedang berupaya membuat kebijakan maritim yang terarah agar dapat bermanfaat bagi kesejahteraan rakyat.

Tindakan pemerintah untuk mengembangkan kemaritiman telah diterbitkan dalam Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Visi kelautan tersebut dituangkan ke dalam visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Demi mewujudkan keberhasilan dari visi tersebut, perlu memperhatikan hubungan antarnegara di Asia serta berbagai inisiatif yang ada di kawasan seperti One Belt One Road (OBOR).

Kementerian Kelautan mengidentifikasi beberapa masalah yang muncul dalam bidang kelautan di Indonesia (Siregar, Warta Ekonomi, 2015). Dalam roadmap pembangunan kelautan dan perikanan 2015-2019, Kadin Bidang Kelautan dan Perikanan membuat peta permasalahan dalam bidang kelautan dan perikanan, seperti belum optimalnya produksi budidaya nasional dan produksi di laut lepas pada Zona Eksklusif Ekonomi Indonesia (ZEEI), belum optimalnya pertumbuhan *Product Domestic Bruto* (PDB), belum terkelolanya pulau-pulau kecil sebagai kekuatan ekonomi, belum optimalnya industri pengolahan khususnya di kawasan Indonesia Bagian Timur, ketersediaan Bahan Bakar Minyak (BBM) untuk nelayan dan pembudidaya ikan, permasalahan kapasitas SDM kelautan dan perikanan baik kualitas maupun kuantitas, peningkatan iptek kelautan dan perikanan serta diseminasi teknologi, dan peningkatan tata kelola pembangunan kelautan nasional. Selain masalah-masalah tersebut, hal yang paling penting dalam merealisasikan bidang kelautan di Indonesia adalah pada bidang infrastruktur. Pembangunan infrastruktur yang baik dalam suatu negara merupakan cerminan dari kemajuan negara tersebut menjadi suatu negara yang dapat mensejahterakan dan memakmurkan rakyatnya. Dalam hal tersebut, yang menjadi fokus pemerintah adalah pada infrastruktur pelabuhan yang ada di Indonesia. Dalam memecahkan masalah tersebut, Pemerintah Republik Indonesia berkomitmen untuk melakukan kerjasama bilateral dengan berbagai negara seperti Negara Tiongkok salah satunya. Alasannya adalah karena pemerintah Tiongkok memiliki proyek kelautan yang dikenal dengan One Road One Belt (OBOR), yakni jalur perdagangan yang menghubungkan dunia Barat, Timur Tengah, dan Timur atau dikenal dengan nama (jalur sutra).

Kerangka Teori/Analisis



METODE PENELITIAN

Penulisan jurnal ini menggunakan metode *literature review*, yang bertujuan untuk menghasilkan analisis dan sintesis terhadap pengetahuan yang sudah ada dari para peneliti terkait topik yang akan diangkat. *Literature review* merupakan serangkaian penelitian yang berkenaan dengan metode pengumpulan data pustaka, atau penelitian yang objek penelitiannya digali melalui berbagai informasi kepustakaan (Syaodih, 2009).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Letak Geografis dan Posisi Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia

Menurut data dari United Nation Convention of The Sea (UNCLOS) pada tanggal 10 Desember 1982, luas wilayah perairan yang dimiliki oleh Negara Indonesia sebesar 3.257.357 km² dari seluruh wilayah teritorial Indonesia yaitu 7.7 juta km², dengan batas wilayah laut/teritorial dari garis dasar kontinen sejauh 12 mil diukur dari garis dasar. Sehingga, tidak heran apabila Indonesia memiliki potensi keanekaragaman pada sumber daya laut serta perikanan. Perairan yang luas tersebut, mendukung Indonesia untuk mengembangkan kerjasama dalam bidang perdagangan maritim dengan negara-negara tetangga yang telah memiliki hubungan diplomatik maupun kerjasama dengan Indonesia.

Indonesia memerlukan strategi yang baik dalam pembangunan dan pengelolaan sumber-sumber daya yang dimilikinya, karena melihat luasnya wilayah darat dan laut. Sehingga, peningkatan kesejahteraan masyarakat sebagai tujuan berdirinya negara dapat terwujud sesegera mungkin dan merubah kualitas hidup masyarakatnya. Ketika para pengelolanya mampu menumbuhkan inovasi, dapat memanfaatkan kearifan lokal yang ada di sekitarnya dan didukung sepenuhnya oleh partisipasi dari masyarakat, akan dapat dipastikan bahwa suatu negara akan menjadi sejahtera.

Sebutan tentang poros maritim dunia kembali muncul, dikarenakan adanya gagasan yang disampaikan oleh Presiden Joko Widodo yang ingin menjadikan Indonesia sebagai negara yang menjadi pusat dari maritim di dunia. Dalam Pertemuan Puncak Asia Timur atau EAS (East Asian Summit), Presiden Joko Widodo telah memaparkan lima pilar sebagai awal dari pelaksanaan perwujudan Indonesia menuju Poros Maritim Dunia. Lima pilar tersebut antara lain, pembangunan budaya maritim dan sebuah komitmen dalam menjaga serta mengelola sumber daya laut yang berfokus terhadap pengembangan industri perikanan. Pilar selanjutnya adalah komitmen dalam mendorong pengembangan infrastruktur seperti pelabuhan, tol laut dan pariwisata pada sektor maritim. Kemudian, terdapat pilar mengenai diplomasi maritim di mana Indonesia mengajak mitra kerjasama pada bidang kelautan dan terakhir Indonesia berkewajiban dalam membangun kekuatan pertahanan maritim (Ade Prasetya, 2015).

Inisiatif dan Visi China Membangun Jalur Sutra

Pada tahun 2013, Xi Jinping selaku presiden Tiongkok membuat sebuah kebijakan luar negeri Tiongkok dan inisiatif di bidang ekonomi yang sangat ambisius. Xi Jinping memberi nama kebijakan ini *Silk Road Economics Belt* dan *Century Maritime Silk Road* atau yang biasa dikenal dengan sebutan *One Belt, One Road* atau disingkat dengan (OBOR) yang kemudian dikenal dengan nama *Belt Road initiative (BRI)*. Dalam merealisasikan kebijakan OBOR ini, Xi Jinping memiliki visi untuk menghubungkan wilayah perbatasan Tiongkok yang kurang berkembang dengan negara tetangga Tiongkok. Bagi Tiongkok, OBOR akan memperkuat kerjasama keuangan, memperkuat koneksi jalan atau infrastruktur dengan membentuk jalur transportasi baik darat maupun laut yang kuat dengan negara lain. Mulai

dari Tiongkok ke Eropa Barat dan dari Asia Tengah ke Asia Selatan (Yantini Debora, 2017).

Ketika nantinya kebijakan OBOR ini telah selesai, kedua rute perdagangan akan melintasi daerah yang merupakan rumah bagi hampir dua pertiga populasi dunia dan menghasilkan hampir sepertiga Produk Domestik Bruto dunia. Hal inilah yang dapat membantu pengembangan infrastruktur pada negara-negara dengan ekonomi rendah yang berada dalam jalur sutra. *One Belt, One Road* bermaksud untuk memperkuat fasilitas perdagangan, dengan fokus pada penghapusan hambatan dagang (*trade barriers*) dan mengambil langkah atau kebijakan guna mengurangi biaya perdagangan dan investasi, termasuk memperkuat komunikasi kebijakan terkait kerjasama ekonomi (Yantini Debora, 2017). Selain berfokus pada tujuan internasional, kebijakan OBOR juga memiliki fokus domestik yang signifikan. Dengan membuka jalur perdagangan ke pasar baru melalui kebijakan OBOR, Tiongkok percaya akan dapat menopang pertumbuhan ekonomi mereka dalam jangka waktu yang lama di masa yang akan datang. Selain itu, dengan adanya kebijakan OBOR akan dapat membuat ekonomi sebagian besar penduduk mereka meningkat.

Tujuan domestik penting lainnya pada strategi OBOR adalah untuk mengatasi kesenjangan pada pertumbuhan ekonomi yang ada di berbagai provinsi di Tiongkok. Salah satunya adalah provinsi Beijing, karena telah dipahami bahwa keuntungan ekonomi yang akan dihasilkan oleh strategi OBOR yang membantu memerangi kesenjangan ekonomi di wilayah tersebut. Dalam hal ini, sangat terlihat jelas bahwa kebijakan OBOR merupakan wadah untuk kebijakan luar negeri utama Presiden Xi Jinping yang tidak hanya memiliki tujuan terhadap dunia internasional, namun juga memiliki tujuan domestik yang signifikan yang dimaksudkan untuk meningkatkan ekonomi negara. Strategi OBOR adalah sebuah inisiatif kontemporer yang dirancang untuk memastikan kemakmuran dan pertumbuhan Tiongkok di masa depan, strategi ini sangat berkaitan erat dengan sejarah panjang jalur Sutra Maritim (Robbins, 2017).

Dalam gambar 1.1 dibawah ini, terdapat rute Jalur OBOR yang menghubungkan Tiongkok di benua Asia Timur hingga ke Benua Eropa. Jalur OBOR yang berwarna biru menunjukkan rute Silk Road Economic Belt dan Jalur OBOR yang berwarna kuning menunjukkan rute 21st Century Maritime Silk Road.

Gambar 1. Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road Map

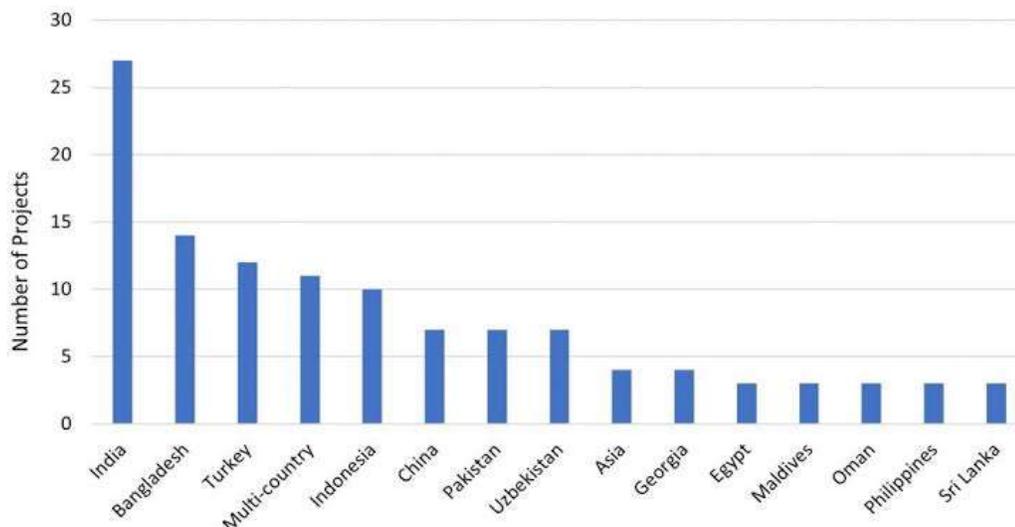


Sumber: Nusantara.news

Tiongkok merasa perlu untuk mengambil tindakan atas masalah keamanan yang terjadi di

sepanjang jalur OBOR, karena komunitas ekspatriat negara mereka tumbuh di negara-negara yang rawan resiko. Tiongkok mulai membuka pangkalan militer luar negerinya di Djibouti pada tahun 2015, sebuah pusat dari jalur OBOR. Tiongkok juga mulai mempromosikan kemampuan negaranya berupa teknologi, militer dan penegakan hukumnya ke negara-negara yang dicakup oleh jalur OBOR dalam masalah-masalah terkait keamanan seperti strategi memerangi kejahatan, navigasi satelit, dan manajemen bencana (Merics, 2018).

Grafik 2. The Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)



Sumber: (IDI) Inclusive Development International

Pada grafik di atas, terdapat jumlah proyek infrastruktur dari berbagai negara yang dibantu oleh Negara Tiongkok dengan cara memberikan *investment* melalui AIIB. Dalam melancarkan strategi OBOR, Tiongkok membentuk kerangka kerja keuangan baru yang dinamakan dengan *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*, *New Development Bank (NDB)*, *BRICS Bank* yang merupakan Bank Pembangunan Tiongkok yang telah direformasi dan *Silk Road Fund (SRF)* yang bersifat sementara. Dalam perkembangannya, salah satu lembaga investasi yang didirikan Tiongkok memicu perdebatan sengit tentang geopolitik Tiongkok. Saat ini, AIIB telah diakui menjadi pesaing dari IMF dan menjadi alat pengendali untuk membangun tatanan dunia yang baru. Faktanya, hubungan antara Tiongkok dengan IMF tidak begitu baik. Dalam kurun waktu yang cukup lama, IMF telah meminta Tiongkok untuk mengurangi hutang perusahaannya dan mengimplementasikan sebuah reformasi ekonomi di dalam negaranya.

Potensi dan Keuntungan Pembangunan Proyek Jalur Sutra Bagi Indonesia

Pemerintah Indonesia memiliki potensi untuk mendapatkan dana investasi untuk pendanaan dalam pembangunan infrastruktur maritim melalui jalur sutra (OBOR) yang berasal dari AIIB. Bahkan, untuk mendanai sejumlah proyek infrastruktur Indonesia, Tiongkok memberikan penawaran khusus yang sangat menggiurkan sekitar 90% dari kebutuhan biayanya (Suropati, Sulaiman, & Montratama, 2016). Dengan adanya investasi dari obor, tentunya membantu visi Presiden Jokowi dalam mewujudkan poros maritim dunia.

Dana yang dibutuhkan oleh pemerintah Indonesia sebesar Rp. 4.796 triliun untuk membiayai pembangunan infrastruktur selama tahun 2015-2019. Namun, dari jumlah tersebut, APBN

dan APBD hanya dapat menyokong sekitar 40%, sehingga tawaran yang diberikan oleh OBOR melalui AIIB dapat menjadi salah satu sumber pendanaan bagi pemerintah Indonesia. Jadi, melalui AIIB yang diberikan oleh Tiongkok dan *share budget* di antara negara-negara mitra lainnya dengan misi yang sama yaitu pembangunan infrastruktur yang selaras dengan jalur sutra maritim, Indonesia dapat memperoleh sumber pendanaan yang dibutuhkan.

Pembangunan infrastruktur pelabuhan-pelabuhan dan tol laut dapat meningkatkan konektivitas laut. Pelabuhan utama di sepanjang *21st Century Maritime Silk Road* akan berperan sebagai *seapost* yang menangani kargo dan kapal, serta memasok kebutuhan sumber daya manusia (Suropati, Sulaiman, & Montratama, 2016). Pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung di Sumatera Utara dan Pelabuhan Bitung Sulawesi Utara Indonesia adalah salah satu proyek pembangunan infrastruktur yang ditawarkan oleh jalur sutra. Pembangunan infrastruktur tersebut bertujuan untuk menciptakan pemerataan ekonomi antardaerah, khususnya di luar Pulau Jawa (Sari, 2017).

Selain pembangunan pelabuhan, pembangunan tol laut adalah salah satu proyek investasi lainnya yang dapat digalang melalui OBOR. Gagasan tersebut diharapkan mampu memangkas biaya logistik perdagangan domestik ke seluruh pelosok nusantara, sehingga kebutuhan pokok di seluruh negeri juga dapat terpenuhi secara merata. Pada saat yang sama, perekonomian di luar pulau Jawa ini akan terus tumbuh dan berkembang, sehingga kesenjangan antar wilayah dapat terus ditekan (Suropati, Sulaiman, & Montratama, 2016). Jadi, pemasaran dan perdagangan produk ekspor Indonesia di sepanjang jalur OBOR dapat dipermudah dengan adanya infrastruktur yang memadai tersebut.

Selain itu, keuntungan kerjasama dengan Tiongkok untuk pembangunan infrastruktur maritim di Indonesia dapat dimanfaatkan oleh pemerintah untuk mengembangkan dan memajukan sektor pariwisata bahari Indonesia. Khususnya, sektor pariwisata bahari di wilayah Indonesia timur yang membutuhkan ketersediaan prasarana dan sarana akomodasi, konsumsi, transportasi, sanitasi, kesehatan, pusat informasi, keamanan, jasa pemandu, dan fasilitas perdagangan. Devisa negara akan meningkat dengan adanya infrastruktur yang memadai yang dapat menarik wisatawan lokal dan mancanegara. Selain itu, dapat memberdayakan masyarakat lokal sehingga kesenjangan pendapatan yang ada di daerah wilayah timur Indonesia dapat berkurang.

Dari penjelasan tersebut dapat dianalisis bahwa potensi keuntungan "*Belt and Road*" dapat dimanfaatkan untuk mewujudkan kepentingan nasional Indonesia, karena "*Belt and Road*" sejalan dengan visi poros maritim dunia. Ini melibatkan tiga dari lima pilar yang termasuk dalam visi Poros Maritim Dunia, yaitu Konektivitas Maritim, Ekonomi Maritim, dan Budaya Maritim. Pembangunan infrastruktur maritim diharapkan dapat meningkatkan konektivitas jalur laut lintas nusantara yang pada gilirannya akan berdampak pada kegiatan ekonomi maritim Indonesia. Hal ini nantinya akan menjadi sarana percepatan proses pembangunan sekaligus pendistribusian hasil pembangunan. Oleh karena itu, hal ini dapat mendorong pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Risiko serta Ancaman Jalur Sutra Bagi Indonesia

Risiko Jebakan Hutang

Pemerintah China mengatakan prinsip kebijakan *Belt and Road* adalah kerja sama damai atau kerja sama yang saling menguntungkan. Hingga kini, 68 negara telah bergabung dengan AIIB, dan Indonesia merupakan salah satu negara yang sangat mendukung inisiatif "*Belt and Road*". Negara-negara besar seperti Inggris, Jerman, dan Prancis juga terdaftar sebagai anggota ekstrateritorial. Di sisi lain, pemerintah Indonesia kurang berhati-hati dalam menilai motif di balik proyek ambisius China ini, karena taktiknya adalah memberikan banyak utang, yang menurut beberapa ekonom politik bisa menjadi bentuk diplomasi perangkap utang China untuk menciptakan ketergantungan pada negara mitra.

Dalam literatur Kerjasama ekonomi, penanaman modal dan bantuan/pinjaman modal terjadi atas dasar saling membutuhkan kedua belah pihak. Hal ini dilakukan terutama untuk menjembatani kesenjangan di beberapa sektor, terutama infrastruktur dan stimulus ekonomi. Namun dalam praktiknya, konsep investasi dan dana pinjaman tidak selalu berjalan seperti yang dimaksudkan yaitu untuk mendorong pembangunan ekonomi, baik produksi, perdagangan maupun pembangunan infrastruktur. Negara penerima pinjaman masih memiliki peluang untuk terancam terlilit hutang dan tidak mampu membayar kembali. Situasi ini dikenal dengan *debt trap*, dimana negara yang berutang atau negara yang menerima bantuan dari negara lain menghadapi situasi yang tidak dapat membayar/melikuidasi utangnya, baik dalam jangka panjang maupun jangka pendek. Pada akhirnya, negara penerima pinjaman mendapat kejutan dari negara peminjam berupa jebakan hutang tersebut.

Jebakan ini nantinya dapat memberi kekuasaan negara pemberi pinjaman untuk merumuskan kebijakan yang dapat mengatur negara peminjam. Jadi, mudah dipahami bahwa negara yang memiliki masalah utang yang banyak dengan negara lain dapat menjadi korban jebakan hutang oleh negara pemberi pinjaman. Misalnya di negara Sri Lanka, setelah tak mampu membayar utang yang menjadi investasi China di negara tersebut, pemerintah Sri Lanka akhirnya melepas Pelabuhan Hambatota dengan harga 1,1 triliun dolar AS. Negara tersebut mengalami gagal bayar utang karena utangnya mencapai 77% dari PDB-nya. Oleh karena itu, dikhawatirkan pola yang sama akan terjadi di Indonesia. Dalam kondisi ini memang Indonesia memerlukan dana agar dapat menunjang perekonomian negara. Karena dengan dibangunnya infrastruktur, transportasi dan lain-lain diharapkan perekonomian Indonesia dapat berkembang dibanding sebelumnya. Namun, Indonesia harus lebih teliti mengukur keuntungan dan kerugian yang dihasilkan oleh proyek kerja sama jalur sutra ini, supaya dapat melihat manfaat yang senilai dengan apa yang telah Indonesia berikan dalam kerjasama tersebut.

Isu Adanya Tenaga Kerja Asing Dalam Kerjasama Jalur Sutra

Kekhawatiran atas kemungkinan masuknya sejumlah besar pekerja China. Ini adalah kekhawatiran yang lumrah. Indonesia sendiri ingin membatasi masuknya tenaga kerja asing karena berjuang untuk menciptakan lebih dari 2 juta pekerjaan per tahun untuk menampung pendatang baru yang masuk ke dunia kerja. Sementara itu, media pemerintah melaporkan sejumlah besar pekerja China hadir di Morowali di provinsi Sulawesi Tengah. PT Indonesia Morowali Industrial Park (IMIP) sedang membangun kawasan industri. China memiliki 66,25% IMIP, sedangkan perusahaan pertambangan Indonesia Bintang Delapan Group hanya memiliki 33,75%. Kehadiran sejumlah besar pekerja China telah menarik perhatian media Indonesia. Kehadiran mereka disebut-sebut mencapai ribuan, banyak yang tidak memiliki

izin kerja yang layak, dan kehadiran mereka memicu gesekan dengan pekerja lokal. Dapat dilihat dari laporan tersebut bahwa Indonesia masih lengah tentang aturan tenaga kerja asing dari China di Indonesia. Negara harus bersikeras dalam mengatur masuknya tenaga kerja asing karena demi menjaga keamanan dan pertahanan di Indonesia.

Defisit Neraca Perdagangan

Sebagai pemberi dana pengembangan infrastruktur, China akan cenderung menggunakan suku cadang, komponen, dan peralatan dari China. Kecemasan ini dirasa masuk akal, karena impor Indonesia akan cenderung meningkat terlepas dari mana pembiayaan infrastruktur berasal. Karena sebagian besar komponen yang dibutuhkan untuk pembangunan infrastruktur harus diimpor. Dari hal tersebut, neraca perdagangan Indonesia secara keseluruhan akan memburuk dan bergantung pada defisitnya neraca perdagangan. Dalam keadaan seperti itu, pemerintah tidak punya pilihan selain memperbaiki rencana pembangunan. Perbaikan infrastruktur kemungkinan akan meningkatkan daya saing negara dan nantinya akan memperbaiki neraca perdagangan di masa depan. Indonesia juga harus berusaha menghindari ketergantungan yang berlebihan pada teknologi yang berasal dari satu negara. Dengan kata lain, Indonesia harus mencoba mendiversifikasi sumber teknologinya.

KESIMPULAN

Dari hasil analisis jurnal yang penganalisis lakukan, dapat disimpulkan bahwa kerjasama bilateral antara Indonesia dan Tiongkok dalam upaya meningkatkan infrastruktur pelabuhan dapat terjadi karena visi dari Negara Indonesia sendiri sebagai Poros Maritim Dunia dengan proyek pemerintah Tiongkok yakni One Belt One Road (OBOR). OBOR sendiri bertujuan untuk menghubungkan wilayah perbatasan Tiongkok yang kurang berkembang dengan negara tetangga Tiongkok. Selain berfokus pada tujuan internasional, kebijakan OBOR juga memiliki fokus domestik yang signifikan. Potensi keuntungan OBOR dapat digunakan untuk mencapai kepentingan nasional Indonesia karena OBOR sejalan dengan visi Poros Maritim Dunia yang berkaitan dengan lima pilar. Rute Jalur OBOR yang menghubungkan Tiongkok di benua Asia Timur hingga ke Benua Eropa. Adanya resiko dan ancaman bagi negara Indonesia dari OBOR yaitu potensi jebakan hutang, isu adanya tenaga kerja asing dalam kerjasama BRI dan defisitnya neraca perdagangan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Pratama, A. D. (2018). *KERJASAMA INDONESIA-TIONGKOK DIBIDANG INFRASTRUKTUR PELABUHAN DALAM IMPLEMENTASI ONE BELT ONE ROAD (OBOR) DI INDONESIA PERIODE 2015-2017* (Doctoral dissertation, Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta).
- [2] Harahap, F. N. M., & Susiatiningsih, R. H. (2020). Analisis Potensial Tiongkok Untuk Menjadi Negara Hegemon di Kawasan Asia Timur Melalui Strategi One Belt One Road. *Journal of International Relations*, 6(2), 164-172.
- [3] 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(2), 109-123.
- [4] Yudilla, A. (2019). Kerjasama Indonesia Cina Dalam Belt and Road Initiative Analisa

- Peluang Dan Ancaman Untuk Indonesia. *Journal of Diplomacy and International Studies*, 2(01), 52-65.
- [5] Al-Fadhat, F., & Prasetio, H. (2022). Debt-Trap Diplomacy: Bagaimana Ekspansi Kapital China Membentuk Jebakan Utang Bagi Negara-Negara Afrika. *Jurnal Ilmiah Hubungan Internasional*, 18(2), 150-176.

2216

JCI

Jurnal Cakrawala Ilmiah

Vol.2, No.5, Januari 2023

HALAMAN INI SENGAJA DIKOSONGKAN