

**KEPENTINGAN NASIONAL INDONESIA MELALUI
PROYEK KEBIJAKAN *ONE BELT, ONE ROAD*
(OBOR) PEMERINTAHAN CHINA DI BIDANG
INFRASTRUKTUR JALUR DARAT PADA MASA
PEMERINTAHAN JOKO WIDODO TAHUN 2015-2020**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Guna Memperoleh
Gelar Sarjana (S-1)
Dalam Bidang Ilmu Hubungan Internasional**



Disusun Oleh :

**WYNNE ALVINTA
07041281924063**

**JURUSAN ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN POLITIK
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
INDRALAYA
2023**

HALAMAN PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI

HALAMAN PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI

**“KEPENTINGAN NASIONAL INDONESIA MELALUI PROYEK
KEBIJAKAN *ONE BELT, ONE ROAD* (OBOR) PEMERINTAHAN
CHINA DI BIDANG INFRASTRUKTUR JALUR DARAT PADA
MASA PEMERINTAHAN JOKO WIDODO TAHUN 2015-2020”**

**Diajukan untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan dalam Menempuh
Gelar Sarjana S-1 Ilmu Hubungan Internasional**

Oleh :

Wynne Alvinta

07041281924063

Pembimbing

Sari Mutiara Aisyah. S.IP., MA.

NIP. 1991104092018032001

Tanda Tangan



Tanggal,

7 Desember 2023

Mengetahui,
Ketua Jurusan,



Sofyan Efendi, S.IP., M, Si
NIP.197705122003121003

HALAMAN PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

HALAMAN PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Keentingan Nasional Indonesia Melalui Proyek Kebijakan One Belt, One Road (OBOR) Pemerintahan China di Bidang Infrastruktur Jalur Darat Pada Masa Pemerintahan Joko Widodo Tahun 2015-2020

Skripsi Oleh :
Wynne Alvinta
07041281924063

Telah dipertahankan di depan penguji
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat
Pada tanggal 22 Januari 202

Pembimbing :

1. Sari Mutiara Aisyah, S.I.P., M.A.
NIP. 199104092018032001.

Tanda Tangan



Penguji :

1. Ferdiansyah Rivai, S.I.P., M.A.
NIP. 198904112019031013.

Tanda Tangan



2. Ramdan Lamato, S.Pd., M.Si
NIP. 199402132022031010.



Mengetahui,

Dekan FJSIP UNSRI,

Prof. Dr. Alfritri, M.Si
NIP: 196601221990031004

Ketua Jurusan Ilmu Hubungan
Internasional,



Sofyar Effendi, S.I.P., M.Si
NIP. 1977051220031210003

LEMBAR PENYATAAN ORISINALITAS

LEMBAR PENYATAAN ORISINALITAS

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Wynne Alvinta

NIM : 07041281924063

Jurusan : Ilmu Hubungan Internasional

Menyatakan dengan sungguh-sungguh bahwa skripsi yang berjudul **“Kepentingan Nasional Indonesia Melalui Proyek Kebijakan One Belt, One Road (OBOR) Pemerintahan China di Bidang Infrastruktur Jalur Darat Pada Masa Pemerintahan Joko Widodo Tahun 2015-2020** “ ini adalah benar-benar karya saya sendiri dan saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku sesuai dengan Peraturan Menteri Pendidikan Nasional Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2010 tentang Pencegahan dan Penanggulangan Plagiat di Perguruan Tinggi. Apabila di kemudian hari, ada pelanggaran yang ditemukan dalam skripsi ini dan/atau ada pengaduan dari pihak lain terhadap keaslian karya ini, saya bersedia menanggung sanksi yang dijatuhkan kepada saya.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sungguh-sungguh tanpa pemaksaan dari pihak manapun.

Indralaya, 19-12-2023
Pembuat Pernyataan,



Wynne Alvinta
NIM. 07041281924063

ABSTRACT

ABSTRACT

One Belt, One Road is an Ancient Silk Road revived by Chinese President Xi Jinping in 2013. This initiative is a major initiative of China to expand its trade routes to other countries, especially trade routes to the European region. Under Jokowi's leadership, Indonesia has become one of China's strategic partners in the OBOR initiative. Indonesia's involvement in the OBOR initiative is utilized by Indonesia itself to achieve its national interests in developing economic cooperation, investment between Indonesia and China, and accelerating infrastructure development in Indonesia. In this topic, the researcher will analyze the national interests achieved by Indonesia in the OBOR initiative. The method that will be used in this research is through qualitative data that is descriptive in nature by using the concept of national interest according to Joseph Nye, which will describe national interests achieved by Indonesia in the OBOR initiative. The result of this research, which is based on the concept of national interest concludes that there is a national interest achieved by Indonesia through infrastructure development project in the OBOR initiative cooperation that accelerates infrastructure development in Indonesia, increases economic opportunities for Indonesian people, facilitates connectivity between regions in Indonesia and encourages investment opportunities. With the achievement of this national interest, OBOR is also has a negative impact on Indonesia with the massive influx of foreign workers and the increase in the state debt cause by infrastructure development.

Keywords: OBOR, National Interest, Qualitative, Initiative

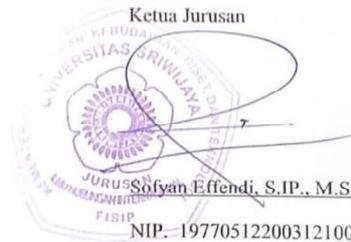
Pembimbing



Sari Mutiara Aisyah, S.I.P., M.A
NIP. 199104092018032001

Mengetahui,

Ketua Jurusan



Sofyan Efendi, S.IP., M.SI
NIP. 197705122003121003

ABSTRAK

ABSTRAK

One Belt, One Road merupakan Jalur Sutra Kuno yang dihidupkan kembali oleh Presiden China yaitu Xi Jinping pada tahun 2013. Inisiatif ini merupakan suatu inisiatif besar China untuk memperluas jalur perdagangannya ke negara-negara lain terutama jalur perdagangan ke wilayah Eropa. Di bawah kepemimpinan Jokowi, Indonesia telah menjadi salah satu mitra strategis Tiongkok dalam inisiatif OBOR. Keterlibatan Indonesia dalam inisiatif ini dimanfaatkan oleh Indonesia sendiri untuk mencapai kepentingan nasionalnya dalam mengembangkan kerjasama ekonomi, investasi, dan perdagangan antara Indonesia dan China serta mempercepat pembangunan infrastruktur di Indonesia. Dengan dasar tersebut, peneliti akan menganalisis kepentingan nasional yang dicapai Indonesia dalam inisiatif OBOR ini. Metode yang akan digunakan dalam penelitian ini ialah melalui data kualitatif yang bersifat deskriptif dengan menggunakan konsep kepentingan nasional menurut Joseph Nye yang akan menjabarkan kepentingan nasional berdasarkan kepentingan ekonomi, kerjasama internasional dan keamanan yang dicapai Indonesia dalam kerja sama Inisiatif *One Belt, One Road*. Hasil Penelitian yang berdasarkan pada konsep kepentingan nasional ini menyimpulkan bahwa adanya kepentingan nasional yang dicapai oleh Indonesia melalui proyek pembangunan infrastruktur dalam kerjasama inisiatif OBOR yang mempercepat pembangunan infrastruktur di Indonesia, meningkatkan peluang perekonomian bagi masyarakat Indonesia, mempermudah konektivitas antar daerah di berbagai wilayah serta mendorong peluang investasi di Indonesia. Dengan tercapainya kepentingan nasional ini, kerjasama OBOR juga membawa dampak buruk terhadap Indonesia dengan banyaknya Tenaga Kerja Asing yang masuk dan peningkatan hutang negara yang disebabkan oleh pembangunan infrastruktur.

Kata Kunci : OBOR, Kepentingan Nasional, Kualitatif, Inisiatif

Pembimbing

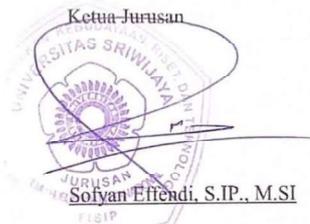


Sari Mutiara Aisyah, S.I.P., M.A

NIP. 199104092018032001

Mengetahui,

Ketua Jurusan



Sofyan Effendi, S.I.P., M.SI

NIP. 197705122003121003

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Tuhan Yesus Kristus atas berkat yang telah diberikan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini dengan tepat waktu. Tanpa karunia-Nya penulis tidak akan bisa untuk menyelesaikan skripsi yang diberikan judul “ Kepentingan Indonesia Terhadap Proyek One Belt, One Road Pemerintahan China di Bidang Infrastruktur Jalur Darat Pada Masa Pemerintah Joko Widodo Tahun 2015-2020 “ untuk memenuhi salah satu syarat dalam mendapatkan gelar sarjana di bidang Ilmu Hubungan Internasional.

Penulisan Skripsi ini adalah bentuk dari kesungguhan penulis dalam memenuhi syarat akademik dan penyelesaian skripsi ini pun bukan semata karena usaha dari penulis saja melainkan dukungan dari Tuhan Jesus Christ yang selalu menyertai penulis dan juga dukungan dari teman-teman dan keluarga penulis. Serta tanpa bantuan dari Pembimbing dan Penguji akan terasa sangat sulit untuk menyelesaikan penulisan skripsi ini, oleh karena itu penulis ingin berterima kasih kepada;

- 1) Tuhan Yesus Kristus atas kekuatan, berkat dan perlindungan yang diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
- 2) Orang Tua saya Alm. Takorori Husni yang telah mendukung perkuliahan saya dan Nyonya Megawati beserta ketiga kakak saya yang telah banyak berkorban dari awal pelaksanaan kuliah hingga penulisan skripsi ini selesai.
- 3) Bapak Prof. Dr. Taufiq Marwah. SE., M.Si , selaku Rektor Universitas Sriwijaya
- 4) Bapak Prof. Dr. Alfitri, M.Si., selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Sriwijaya.

- 5) Bapak Sofyan Effendi, S.IP., M.Si., selaku Ketua Jurusan Ilmu Hubungan Internasional.
- 6) Ibu Sari Mutiara Aisyah S.IP., MA , selaku Dosen Pembimbing yang telah menyisihkan banyak waktunya untuk membimbing penulis dari awal hingga akhir proses pembuatan skripsi penulis.
- 7) Bapak Ferdiansyah Rivai, S.I.P., M.A serta bapak Ramdan Lamato, S.Pd., M.Si yang telah bersedia menjadi Dosen Penguji penulis dalam penyempurnaan penulisan skripsi ini.
- 8) Staff beserta Admin Ilmu Hubungan Internasional yang telah membantu proses administrasi perkuliahan.
- 9) Sahabat-Sahabat penulis selama perkuliahan yaitu; Jamal, Jessica, Tressya, Mutiara, Laili, Nurul dan teman-teman lain yang tidak dapat disebutkan satu persatu, kalian telah banyak membantu penulis dalam awal perkuliahan sampai dengan penyelesaian skripsi ini, terima kasih karena telah mau direpotkan dan mendorong penulis untuk semangat menyelesaikan tugas akhir ini.
- 10) Terima Kasih kepada *Support System* penulis yang telah dan terus memberikan warna bagi penulis untuk berjuang dalam rana perkuliahan, terima kasih atas waktu, doa dan pengorbanan yang telah diberikan untuk ikut serta dalam perjalanan penulis di Universitas Sriwijaya hingga penulis dapat menyandang gelar Sarjana.

Penulis, Wynne Alvinta

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR GAMBAR	v
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR BAGAN	vii
DAFTAR SINGKATAN	viii
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
2.1 Rumusan Masalah.....	7
3.1 Tujuan.....	7
4.1 Manfaat.....	7
BAB II.....	9
TINJAUAN PUSTAKA.....	9
2.1 Penelitian Terdahulu	9
2.2 Kerangka Konseptual	15
2.2.1 Konsep Kepentingan Nasional.....	15
2.3 Alur Pemikiran.....	17
2.4 Argumentasi Utama	18
BAB III.....	19
METODE PENELITIAN	19
3.1 Desain Penelitian	19
3.2 Definisi Konsep	20
3.2.1 Kebijakan <i>One Belt, One Road</i> (OBOR).....	20
3.2.2 Kepentingan Nasional	21
3.3 Fokus Penelitian.....	22

3.4 Unit Analisis	24
3.5 Jenis dan Sumber Data	25
3.5.1 Jenis Data.....	25
3.5.2 Sumber Data	25
3.6 Teknik Pengumpulan Data	25
3.7 Teknik Keabsahan Data.....	26
3.8 Teknik Analisis Data.....	26
3.8.1 Reduksi Data.....	27
3.8.2 Penyajian Data	27
3.8.3 Penarikan Kesimpulan.....	27
BAB IV	28
GAMBARAN UMUM PENELITIAN	28
4.1 Hubungan Diplomatik Indonesia dan China.....	28
4.2 Inisiatif <i>One Belt, One Road</i>	30
4.2.1 One Belt, One Road (OBOR).....	30
4.2.2 Inisiatif OBOR di Indonesia Melalui Pembangunan Infrastruktur	32
BAB V.....	45
HASIL DAN PEMBAHASAN.....	45
5.1 Kepentingan Ekonomi.....	47
5.2 Kepentingan Kerjasama Internasional.....	50
5.3 Kepentingan Keamanan.....	51
5.3.1 Ketergantungan Ekonomi.....	52
5.3.2 Ancaman dalam Bidang Pertahanan.....	52
5.4 Tantangan dalam kerjasama Inisiatif OBOR.....	53
5.5 Dampak Negatif Inisiatif OBOR bagi Indonesia.....	54
BAB VI	60
PENUTUP.....	60
6.1 Kesimpulan.....	60
6.2 Saran.....	61
DAFTAR PUSTAKA	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 - Peta Jalur OBOR	2
------------------------------------	---

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 - Penelitian Terdahulu	9
Tabel 3.1 - Fokus Penelitian	22
Tabel 4.1 – Proyek OBOR di Indonesia tahun 2014-2020	34
Tabel 4.2 - Kebutuhan Investasi di Indonesia tahun 2014-2019.....	43
Tabel 5.1 - Data Pengunjung Pariwisata di Tanjung Lesung, Banten.....	49
Tabel 5.2 - Jumlah Tenaga Kerja Asing di Indonesia tahun 2013-2023.....	55
Tabel 5.3 - Tingkat Pengangguran Terbuka di Indonesia Tahun 2014-2020.....	56
Tabel 5.4 - Posisi Utang Luar Negeri Pemerintah Menurut Sektor Ekonomi.....	58

DAFTAR BAGAN

Bagan 2.3 Alur Pemikiran	17
--------------------------------	----

DAFTAR SINGKATAN

OBOR	: <i>One Belt, One Road</i>
BRI	: <i>Belt and Road Initiative</i>
TPT	: Tingkat Pengangguran Terbuka
TKA	: Tenaga Kerja Asing
PKI	: Partai Komunis Indonesia
PLTA	: Pembangkit Listrik Tenaga Air
MoU	: Memorandum of Understanding
Komnas	: Komisi Nasional
BUMN	: Badan Umum Milik Negara
SDA	: Sumber Daya Alam
SDM	: Sumber Daya Manusia
UMKM	: Usaha Mikro, Kecil dan Menengah
KEK	: Kawasan Ekonomi Khusus
PKI	: Partai Komunis Indonesia
KCIC	: Kereta Cepat Indonesia China
APEC	: <i>Asia Pacific Economic Cooperation</i>
AIIB	: <i>Asian Infrastructure Investment Bank</i>
LRT	: Lintas Raya Terpadu
RPJMN	: Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional
PHK	: Pemutusan Hubungan Kerja
SMP	: Sekolah Menengah Pertama
AoA	: <i>Articles of Agreement</i>
SAR	: <i>Search and Rescue</i>
KTT	: Konferensi Tingkat Tinggi
NYIA	: Bandar Udara Internasional Yogyakarta
PSN	: Pembangunan Strategis Nasional
APBN	: Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pada tahun 2013, Xi Jinping yang merupakan Presiden China ke-7 membuat sebuah kebijakan luas dan berkelanjutan, yaitu “*One Belt, One Road*” (OBOR) yang dibentuk untuk membangun kerjasama yang luas dengan banyak negara di dunia. Presiden China, Xi Jinping memperoleh keberhasilan atas konsep jalur sutra kuno yang dihidupkan kembali dengan memperbaharui konsep tersebut menjadi modern yang dinamakan sebagai *One Belt, One Road* (OBOR). Jalur Sutra Obor adalah sebuah jalur perdagangan yang melintasi Asia dan merupakan salah satu dari beberapa jalur perdagangan penting yang ada pada abad ke-7 hingga abad ke-14.

Jalur ini dimulai dari Chang'an, ibu kota Dinasti Tang Cina, dan menjangkau Asia Tengah, Timur Tengah, dan Asia Selatan melalui wilayah-wilayah seperti Tibet, Kashmir, Afghanistan, Iran, dan Irak (Kompas.com, 2020). Jalur Sutra Obor memainkan peran penting dalam perdagangan barang-barang seperti kain sutra, perak, emas, kapur barus, dan bahan makanan, serta membantu memperluas pengaruh budaya dan agama Buddhisme dari China ke wilayah lain di Asia. Jalur ini juga dapat memperluas pertukaran informasi dan teknologi antar wilayah, memperkuat hubungan ekonomi dan politik antar negara, dan membantu dalam perkembangan peradaban dan perdagangan dunia.

Terdapat dua jalur utama yang tercakup di dalam kebijakan OBOR yang membentang sejauh lebih dari 68 negara, yaitu jalur Sabuk yang merupakan jalur transportasi yang melalui Asia Tengah, Timur Tengah serta Eropa dan jalur Lintas Samudera yang merupakan jalur transportasi melalui jalur darat dari China ke Timur Tengah, Afrika hingga Eropa. Kebijakan ini merupakan suatu inisiatif besar Tiongkok untuk memperluas jalur perdagangan China ke negara-negara lain terutama jalur perdagangan ke wilayah Eropa. Oleh karena itu, OBOR dapat dijadikan sebagai alat diplomasi kebijakan luar negeri China yang dapat digunakan dalam jangka waktu yang panjang.

Gambar 1.1 – Peta Jalur One Belt, One Road



Sumber : <https://merics.org/en>

Konsep “One Belt” mengacu pada “Silk Economic Road”, yaitu sebuah jalur transportasi darat yang menghubungkan China dengan Asia Tengah, Timur Tengah, hingga Eropa. Sementara “One Road” mengacu pada “Maritime Silk Road”, yaitu sebuah jalur transportasi laut yang juga

menghubungkan China Asia Tengah, Timur Tengah, dan Eropa (Kurniawan, 2016).

Prinsip dasar dari OBOR adalah untuk memperkuat hubungan ekonomi dan perdagangan antar negara, serta mempromosikan pertumbuhan ekonomi global. Inisiatif ini menekankan pada kerjasama yang saling menguntungkan, pertumbuhan ekonomi berkeadilan, inklusi dan interkoneksi, pembangunan berkelanjutan, dan konsep terbuka dan inklusif (Binhong, 2016) . “*Belt and Road Initiative*” (BRI) atau yang bisa disebut sebagai “*One Belt, One Road*” (OBOR) berhasil menjadi suatu kebijakan luar negeri Tiongkok dalam rangka mencapai kemajuan ekonomi negara dengan memperkuat hubungan ekonomi dan mempromosikan pembangunan infrastruktur global.

Pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo, Indonesia sangat mendukung implementasi kebijakan OBOR (*One Belt, One Road*) yang digagas oleh pemerintahan China. Di bawah kepemimpinan Jokowi, Indonesia telah menjadi salah satu mitra strategis Tiongkok dalam inisiatif OBOR, yang diperkuat dengan adanya kerjasama Indonesia dengan Tiongkok dalam berbagai proyek infrastruktur, seperti pembangunan jalan tol, pelabuhan, rel kereta api, dan bandara. Sebagai negara kepulauan yang strategis di Asia Tenggara, Indonesia memiliki tantangan dalam pembangunan infrastruktur, terutama di daerah-daerah terpencil dan perbatasan. Di tahun 1982 sampai dengan 2012 atau selama 30 tahun di kawasan Indonesia bagian barat (KBI) yaitu mencakup wilayah Sumatera,

Jawa, dan Bali, kontribusi PDRB nya mencapai 80% sedangkan di kawasan Indonesia bagian Timur (KTI) hanya sekitar 20% saja. Kesenjangan antar wilayah di Indonesia ini disebabkan karena kurangnya ketersediaan infrastruktur yang memadai dan adanya sebaran demografis yang dinilai tidak seimbang (Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional, 2014).

Melalui kebijakan ini dapat memberikan peluang tersendiri bagi Indonesia dalam mencapai Kepentingan Nasionalnya melalui pembangunan infrastruktur, khususnya infrastruktur transportasi dan logistik (The Jakarta Post, 2019). Dalam jangka panjang, infrastruktur yang berkualitas dapat meningkatkan daya saing Indonesia di tingkat regional dan global, selain itu kebijakan ini berpotensi untuk menarik investor asing yang dalam jangka panjang dapat menciptakan lapangan kerja serta mempermudah mobilitas barang dan orang, sehingga meningkatkan efisiensi dan produktivitas ekonomi, peningkatan ekonomi antardaerah dan juga dapat membantu mengurangi disparitas ekonomi antardaerah. Dengan minimnya infrastruktur di beberapa daerah di Indonesia, pemerintahan merencanakan penyusunan RPJMN 2015-2019 yang ditetapkan melalui Peraturan Presiden No.2 Tahun 2015 dalam pencapaian visi dan misi serta agenda pembangunan (Nawacita) Presiden Joko Widodo beserta Wakil Presiden Jusuf Kalla . Dalam Agenda prioritas dalam Nawacita, pembangunan infrastruktur merupakan salah satu prioritas dalam Nawacita itu sendiri, pembangunan infrastruktur dan

konektivitas diutamakan pada peningkatan pembangunan sistem transportasi yang mendorong adanya penguatan di bidang Industri Nasional dan Sistem Logistik Nasional serta konektivitas antar wilayah di pedesaan maupun wilayah terpencil, Mengembangkan sarana dan prasarana transportasi dengan mempertimbangkan pengaruhnya terhadap lingkungan, dan pembangunan jalan, kereta api, bandara, PLTA, dan kawasan pariwisata (BAPPENAS, 2014).

Dalam kerjasama ini China menawarkan program pembangunan infrastruktur ke Indonesia yaitu pembangunan kawasan industri terpadu di Sumatera Utara, Pembangunan PLTA sungai Kayan di Kalimantan Utara, Bandara di Sulawesi Utara dan Pembangunan *Toll Road* (Jalan Tol), kebijakan ini dinilai menguntungkan Indonesia karena adanya bantuan dalam pembangunan yang dilakukan sesuai dengan perencanaan pembangunan nasional. Namun, kebijakan ini juga memiliki risiko yang perlu diperhatikan oleh Indonesia. Salah satu risiko adalah potensi terjadinya hutang luar negeri Indonesia ke China yang meningkat. Pada tahun 2015, hutang Indonesia melonjak hingga kurang lebih 73,79% menjadi US\$ 13,66M dari tahun 2014 senilai US\$ 7,86M, dan di akhir tahun 2020 naik hingga US \$ 20,65M (CNN Indonesia, 2021). Selain itu, Indonesia juga perlu memastikan bahwa investasi yang diterima dari kebijakan *One Belt, One Road* (OBOR) ini tidak mengabaikan kepentingan nasional Indonesia, terutama terkait dengan isu lingkungan dan sosial.

Maka dari itu, sesuai dari penjabaran di atas, penulis tertarik untuk meneliti mengenai Kepentingan nasional Indonesia yang di peroleh dalam kerjasama One Belt, One Road (OBOR) pemerintahan China melalui pembangunan infrastruktur darat yang ada di Indonesia. Kebijakan *One Belt, One Road* (OBOR) menciptakan potensi yang besar terhadap Indonesia untuk mengembangkan kerjasama ekonomi, investasi, dan perdagangan antara Indonesia dan China, serta negara-negara lain di kawasan Asia.

Selain itu, Indonesia juga dapat memanfaatkan infrastruktur yang dibangun melalui OBOR serta mempercepat pembangunan di berbagai daerah di Indonesia. Melalui potensi tersebut memberikan banyak keuntungan terhadap perkembangan ekonomi di Indonesia dan juga tantangan tersendiri bagi Indonesia, khususnya dalam kekhawatiran akan banyaknya pekerja asing dari China yang masuk ke Indonesia (Sindy Yulia Putri, 2019). Tercatat sebanyak 126 ribu Tenaga Kerja Asing (TKA) pada tahun 2018, meningkat hingga 69,85% dibandingkan dengan tahun 2016 yang tercatat sebanyak 74.813 orang yang mayoritas pekerjaanya adalah pekerja dari China (Gumelar, 2018). Mengingat tingkat pengangguran di Indonesia yang masih tergolong tinggi, seperti pada tahun 2015 tingkat pengangguran di Indonesia mencapai 6,18% (Badan Pusat Statistik, 2015), Kemudian di bulan Agustus 2017 Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) mengalami penurunan hingga 5,50% (Badan Pusat Statistik, 2017) namun diperburuk dengan adanya wabah

COVID-19 pada tahun 2020 hingga tingkat pengangguran di Indonesia naik mencapai 7,07% (Badan Pusat Statistik, 2020) , kekhawatiran peningkatan hutang negara dan juga dampaknya pada isu lingkungan.

2.1 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka rumusan masalah yang akan menjadi fokus penelitian ialah “Apa kepentingan nasional Indonesia dalam proyek kebijakan One Belt, One Road (OBOR) pemerintahan China melalui pembangunan infrastruktur darat pada masa pemerintahan Joko Widodo periode pertama yaitu ditahun 2015-2020? “.

3.1 Tujuan

Adapun tujuan dari penelitian ini, yaitu sebagai berikut:

Untuk meneliti mengenai kepentingan nasional Indonesia dalam kerjasama yang dilakukan Indonesia dengan pemerintah China terkait kebijakan *One Belt, One Road* (OBOR) melalui pembangunan infrastruktur jalur darat di Indonesia.

4.1 Manfaat

1. Dapat menjadi referensi bacaan serta dapat menambah pemahaman pembaca mengenai implementasi kebijakan *One Belt One Road* (OBOR) bagi Kepentingan Nasional Indonesia .

2. Dapat membantu peneliti untuk menemukan informasi baru dan memperdalam ilmu pengetahuan mengenai implementasi kebijakan *One Belt One Road* (OBOR) Pemerintahan China.
3. Dapat membuka pintu bagi peneliti lain untuk mengembangkan pengetahuan yang lebih lanjut mengenai kebijakan *One Belt One Road* (OBOR) Pemerintahan

DAFTAR PUSTAKA

- Adam, L. (2017). OPTIMIZING THE BENEFIT OF ONE BELT, ONE ROAD INITIATIVE FOR INDONESIA . *Jurnal Kajian Vol. 22* , 187.
- Administrator Portal Informasi Indonesia. (2023, Oktober 23). Indonesia dan Tiongkok Perkuat Kerja Sama dan Investasi, Apa Saja?
- Andika, M. T. (2017). Analisis Politik Luar Negeri Indonesia-China di Era Presiden Joko Widodo: Benturan Kepentingan Ekonomi dan Kedaulatan? *Indonesian Perspective Vol. 2, No. 2* , 161-179.
- Antara News. (2015, April 13). Hubungan Indonesia-Tiongkok: dari Soekarno hingga Jokowi.
- Astuti, Z. B. (2021, Desember 20). Konstruksi Jalan Tol Tahun 2015-2019 Inovasi Proses Pengadaan Lahan sebagai Salah Satu Kunci Sukses Percepatan. *Artikel Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat* , p. 1.
- Badan Pusat Statistik. (2015). *Agustus 2015: Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) Sebesar 6,18 Persen*. Badan Pusat Statistik.
- Badan Pusat Statistik. (2017). *Agustus 2017: Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) sebesar 5,50 persen*.
- Badan Pusat Statistik. (2020). *Agustus 2020: Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) sebesar 7,07 persen*. Badan Pusat Statistik.
- BAPPENAS. (2014). *EVALUASI PARUH WAKTU*. BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN NASIONAL (BAPPENAS).
- Biro Humas Kemnaker. (2020, November 24). Menaker Ida: 29,12 Juta Orang Penduduk Usia Kerja Terdampak Pandemi Covid-19.
- Biro Komunikasi dan Informasi Public. (2012). *ANGKA FATALITAS KECELAKAAN JALAN DI INDONESIA CUKUP TINGGI*. Direktorat Jendral Perhubungan Darat, Kemnhub RI.
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik. (2017). *Menhub: Realisasi LRT Palembang Capai 42,6%*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia .

- CNN Indonesia. (2021). *Utang Indonesia ke China Melesat 479,45 Persen dalam 10 Tahun*. Jakarta: CNN Indonesia.
- Creswell, J. W. (2014). *Research design : qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. Singapore: SAGE Publication Inc.
- Damuri, Y. R. (2019). *PERCEPTIONS AND READINESS OF INDONESIA TOWARDS THE BELT AND ROAD INITIATIVE*. Jakarta: Centre For Strategic and Internasional Studies (CSIS).
- Debora, Y. (2017). *Ambisi Cina dengan Proyek Jalur Sutra Abad 21*. Tirto.id.
- DetikFinance. (2020, Oktober 16). Ternyata Ini Penyebab RI Jadi Negara Paling Rumit untuk Berbisnis. *Berita Ekonomi Bisnis* .
- Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian PU. (2014). *Flyover Kuala Namu Bridge*. Kementerian Pekerjaan Umum.
- Fahmi, R. A. (2018). PENGARUH INISIATIF OBOR (ONE BELT ONE ROAD) TIONGGOK TERHADAP PERKEMBANGAN INFRASTRUKTUR INDONESIA TAHUN 2017.
- Fahrizal, M. (n.d.). IMPLEMENTASI KONSEP KEBIJAKAN ONE BELT ONE ROAD (OBOR) CHINA DALAM KERANGKA KERJASAMA PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DI INDONESIA. *Journal of Diplomacy and Internasional Studies* .
- Gumelar, G. (2018). *Jumlah Tenaga Kerja Asing Membludak, Mayoritas dari China*. CNN Indonesia.
- Huberman, M. M. (1994). *Qualitative Data Analysis: An Expanded Sourcebook*. SAGE Publications Inc.
- Humas Setkab . (2019, Januari 20). Pembangunan Sesuai Target, Bandara ‘New’ Yogyakarta Akan Beroperasi Mulai April.
- Humas Setkab. (2022, September 10). Kereta Cepat Jakarta Bandung, Upaya Meningkatkan Kinerja Transportasi Massal di Indonesia.
- Humas Setkab. (2022, Januari 22). Peluang dan Tantangan dalam Pemanfaatan Keanggotaan Indonesia pada Organisasi Internasional.
- Humas Setkab. (2015, November 4). Presiden Jokowi Berharap AIIB Biayai Proyek Infrastruktur Sekala Besar.

- J.Morgenthau, H. (1961). *Politics among nations : the struggle for power and peace (3rd ed)*. New York: 1961.
- Jr., J. S. (2002). *The Paradox of American Power: Why the World's Only Superpower Can't Go It Alone*. New York: Oxford University Press, Inc.
- KCIC. *Sejarah Pembangunan KCIC (Kereta Cepat Indonesia China)*.
KCIC.co.id.
- Kedutaan Besar RI Beijing. (2019, 09 21). Eratnya Kemitraan Strategis RI – RRT dalam Pesona Wonderful Indonesia.
- Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional. (2014). *LAMPIRAN PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA NOMOR 2 TAHUN 2015 TENTANG RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA MENENGAH NASIONAL 2015-2019. Buku I (Agenda Pembangunan Nasional)*.
- Kementerian PURP. (2004). *PEMBEBASAN LAHAN, MASIH JADI KENDALA PEMBANGUNAN INFRASTRUKT*. Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.
- Kementrian Perencanaan Pembangunan Nasional. (2015). *Lampiran Peraturan Presiden Republik Indonesia No.60 Tahun 2015 tentang Rencana Kerja Pemerintah Tahun 2016*. Kementrian Perencanaan Pembangunan Nasional.
- KIM.co.id. (2013). *Jalan Arteri Kualanamu masih 95%*. Kawasan Industri Medan .
- KKPIP. (2015). *Jalan Tol Trans Sumatera*. Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas.
- KOMINFO. (2015, 08 18). *Jadikan Indonesia Mandiri, Berkepribadian, dan Berdaulat*.
- Kompas.com. (2023, 07 11). *Profil Bandara Kertajati: Sejarah, Anggaran Pembangunan, dan Aktivitas Terkini*. p. 1.
- KPPIP. (2015). *KEK Pariwisata Tanjung Lesung (KSPN) Banten*. Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas.
- Layanan Informasi BPIW. (2018, DESEMBER 27). *Tol Trans-Jawa Memberikan Dampak Positif Bagi Ekonomi Masyarakat*.

- Mark N.K. Saunders, P. L. (2019). *Research Methods For Business Students. 8th Edition*. New York: Pearson.
- Masons, P. (2016). *One Belt, One Road: South East Asia, Mapping China's main outbound route*. . London: Pinsent Masons LLP.
- Muhammad Idris. (2023, 04 13). Ini Alasan Utama Jokowi Dulu Pilih China Dibanding Jepang Garap KCJB. *Money Kompas* .
- Nurmillah, A. (2021). Memahami Utang Pemerintah. *Kemenkeu RI* .
- Patton, M. Q. (2002). *Qualitative research and evaluation methods (3rd ed.)*. Thousand Oaks, CA: SAGE Publications inc.
- PT.Angkasa Pura II. (2018). *Bandara Internasional Kertajati*. PT.Angkasa Pura II.
- Pusat Kebijakan Regional dan Bilateral. (2015). *Ringkasan Eksekutif : Kajian Posisi Indonesia Dalam Pembentukan Asian Infrastructure Investment Bank*. Badan Kebijakan Fiskal; Kementerian Keuangan Republik Indonesia.
- Sefrianto, S. (2018). PENGARUH KEBERADAAN KAWASAN EKONOMI KHUSUS PARIWISATA TANJUNG LESUNG TERHADAP PENYERAPAN TENAGA KERJA MASYARAKAT DI DESA TANJUNG JAYA, KECAMATAN PANIMBANG, KABUPATEN PANDEGLANG, BANTEN.
- Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. (2015). *Disaksikan Presiden Jokowi dan Presiden Xi Jinping, RI & RRT Tandatangani 8 Kerjasama*. Sekretariat Kabinet Republik Indonesia.
- Simanjuntak, D. (2023). BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI): PERKEMBANGAN KERJA BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI): PERKEMBANGAN KERJA.
- Sindy Yulia Putri, S. M. (2019). Dinamika Hubungan Kerja Sama Indonesia-Cina di Era Pemerintahan Joko Widodo. *Jurnal Kajian Lemhannas RI* .
- Soviyaningsih, K. N. (2019). Kepentingan Indonesia Terhadap One Belt One Road (OBOR) Dalam Upaya Mewujudkan Poros Maritim Dunia. *Jurnal Transborders Vol 2. No. 2* , 85.
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Sutjipto, H. (2014). Analisis Pemberdayaan Perekonomian Masyarakat. *Jurnal Administrasi Negara, Volume 3, Nomor 1* , 3-5.

Wibawati, S. W. (2018). THE POTENTIAL AND CHALLENGES OF ONE BELT ONE ROAD (OBOR) FOR INDONESIA'S NATIONAL MARITIME INTERESTS. *Jurnal Kajian Wilayah* .