BAB 5

Belt and Road Initiative (BRI) dalam Visi Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia (PMD): Implikasi terhadap Kalimantan Industrial Park Indonesia (KIPI)

Ganjar Widhiyoga, Hasna Wijayati, & Megah Rahmat Ramadhan

A. Nilai Strategis Konektivitas Maritim Indonesia

Indonesia memiliki 17.000 pulau yang menjadikan Indonesia disebut sebagai negara kepulauan. Kondisi geografis Indonesia yang berwujud kepulauan inilah yang membuat Indonesia juga dikenal sebagai negara maritim. Setidaknya, 62% wilayah Indonesia terdiri dari perairan dan lautan (Atmini & Retraubun, 2004). Secara geografis pula, Indonesia diapit oleh dua perairan strategis, yaitu Samudra Pasifik dan Samudra Hindia. Kedua Samudra ini merupakan jalur penting perdagangan global sehingga membuat Indonesia memiliki posisi strategis dalam era perdagangan (Rustam, 2016).

G. Widhiyoga, H. Wijayati, & M. R. Ramadhan
Universitas Slamet Riyadi, *e-mail*: ganjar.widhiyoga@gmail.com

© 2026 Editor & Penulis

Widhiyoga, G., Wijayati, H., & Ramadhan, M. R. (2026). *Belt And Road Initiative* (BRI) Dalam Visi Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia (PMD): Implikasi Terhadap *Kalimantan Industrial Park Indonesia* (KIPI). Dalam RR. E. Yustiningrum & E. S. Prihatini (Ed.), *Indonesia dalam Kancah Geopolitik di Indo-Pasifik* (151–187). Penerbit BRIN. DOI: 10.55981/brin.2075.c1722
E-ISBN: 978-602-6303-98-1

Posisi strategis Indonesia yang berada di jalur perdagangan global ini seharusnya dapat memberikan keuntungan bagi pertumbuhan ekonomi Indonesia. Untuk itu, pemerintah Indonesia perlu menempuh langkah strategis untuk mengubah potensi strategis ini menjadi keunggulan nyata bagi Indonesia (Suryanto & Kurniati, 2022). Pemerintahan Presiden Joko Widodo berusaha menangkap potensi strategis ini dalam kebijakan pemerintah bertajuk "Poros Maritim Dunia (PMD)". Sebagai visi, PMD bertujuan menumbuhkan ekonomi nasional dan meningkatkan stabilitas politik dengan cara ekspansi jalur perdagangan, memperluas pasar, dan menjaga keamanan (Yadav, 2022).

Visi Indonesia sebagai PMD ini pun digaungkan ke seluruh dunia. Presiden Joko Widodo mencanangkan visi pembangunan ini dalam helatan Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur ke-9 di Myanmar pada 2014. Presiden Joko Widodo menjelaskan bahwa Indonesia memiliki peran penting untuk keamanan, stabilitas, dan ekonomi di kawasan regionalnya. Peran ini pun lantas diperkuat dengan agenda Indonesia dalam sebuah gagasan Indonesia sebagai PMD (SKRI, 2014).

Selain Indonesia, Tiongkok juga menyadari pentingnya penguatan konektivitas untuk mendorong pertumbuhan ekonominya. Tiongkok memiliki gagasan sendiri tentang konektivitas, baik di daratan maupun di lautan. Tiongkok melihat Jalur Sutra sebagai alat untuk melakukan ekspansi pengaruh ekonominya ke berbagai penjuru dunia. Tiongkok pun menyatakan keinginan untuk membangun ulang jalur sutra tradisional yang sebelumnya telah menjadi sarana perdagangan dunia (Ferdinand, 2016). Dalam kunjungan di Kazakhstan tahun 2013, Tiongkok memperkenalkan *Belt and Road Initiative* (BRI) sebagai wadah yang menaungi kerja sama antara Tiongkok dengan negara lain untuk mewujudkan pembangunan kembali Jalur Sutra ini (ACC, 2013).

Dalam gagasan yang disampaikan oleh Tiongkok, Jalur Sutra dibangun dengan dua jenis, yaitu *Silk Road Economic Belt* dan *21st Century Maritime Silk Road*. Pada skema *Silk Road Economic Belt*,

agenda pembangunan infrastruktur dirancang melewati jalur darat dengan menghubungkan daratan Tiongkok, Timur Tengah, hingga Eropa. Sementara pada skema *21st Century Maritime Silk Road*, rancangan jalur perdagangan dibangun melalui jalur maritim dengan menghubungkan Tiongkok, Indo-Pasifik, Afrika, hingga Eropa (Ferdinand, 2016).

Dalam skema BRI, Indonesia merupakan salah satu titik vital yang akan dilewati oleh *21st Century Maritime Silk Road*. Pentingnya posisi Indonesia dalam BRI ini muncul dalam pidato Presiden Xi Jinping ketika mengunjungi Indonesia atas undangan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) pada 2 Oktober 2013. Di hadapan Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) pada acara Forum Publik Presiden RRT, Presiden Xi Jinping menyampaikan gagasan mengenai pembangunan jalur maritim sutra yang baru (Dheani, 2017). Presiden Xi Jinping menyampaikan keinginannya untuk membangun kerja sama saling menguntungkan dan meningkatkan konektivitas dengan negara-negara di ASEAN (ACC, 2013).

Pada titik ini, kita dapat melihat bahwa gagasan BRI Tiongkok dan visi Indonesia sebagai PMD memiliki irisan. Baik BRI maupun PMD meletakkan konektivitas maritim sebagai landasan penting guna mendukung gairah ekonomi kawasan. Jika melihat secara kronologi, konsep BRI muncul terlebih dahulu sebelum PMD. BRI pertama kali dikenalkan oleh Presiden Xi Jinping dalam KTT di Kazakhstan pada tahun 2013 (Lalisang & Candra, 2020). Proyek ini awalnya diluncurkan dengan nama *One Belt One Road* (OBOR) yang kemudian pada tahun 2017 diubah nama menjadi *Belt and Road Initiative* (BRI) (Yudilla, 2019). Selang satu tahun kemudian, pada 13 November 2014, Presiden Joko Widodo menyampaikan gagasan mengenai Indonesia sebagai PM dalam KTT Asia Timur ke-9 di Myanmar (Lalisang & Candra, 2020). Visi PMD ini dicantumkan pada Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 (PP No. 2, 2015).

Melihat adanya irisan dalam konsep BRI dan PMD, tulisan ini ingin mengevaluasi bagaimana irisan kedua konsep tersebut terlaksana dalam pembangunan di Indonesia. Secara khusus, tulisan

ini akan melihat pembangunan Kalimantan Industrial Park Indonesia (KIPI) sebagai salah satu pengejawantahan konsep BRI dan PMD di Indonesia. Tulisan ini akan membahas bagaimana konsepsi BRI dan PMD tertuang dalam rancangan KIPI dan sejauh mana implementasi KIPI sudah mendukung perwujudan BRI dan PMD di Indonesia.

Tulisan ini menggunakan teori geopolitik sebagaimana yang telah diutarakan oleh Mahan (2004), Kaplan (2009), dan Cohen (2014) untuk melihat bagaimana geografi dapat memengaruhi kebijakan atau pengambilan sebuah keputusan sebuah negara. Teori geopolitik ini digunakan sebagai kerangka berpikir untuk dapat memahami pentingnya BRI dan PMD sebagai upaya negara-negara untuk mengelola dan mengambil keuntungan dari potensi geografis tertentu. Selanjutnya, tulisan ini menggunakan teori kerja sama internasional yang dikemukakan oleh Holsti (1972) dan Keohane (2019) untuk melihat bagaimana sebuah negara berkolaborasi dan berinteraksi untuk dapat mencapai tujuan bersama. hal ini untuk memahami bagaimana konsep BRI, yang ditawarkan oleh Tiongkok, dan konsep PMD, yang ditawarkan oleh Indonesia, berinteraksi dan melahirkan kerja sama antara kedua negara yang salah satunya terwujud dalam pembangunan KIPI.

Tulisan ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif sebagai pendekatan untuk mengeksplorasi dan memahami masalah yang ada. Analisis dilakukan dengan membuat tafsiran yang bermakna dari data yang digunakan dan hasil akhir berupa struktur yang bersifat fleksibel (Creswell & Creswell, 2017). Adapun data-data yang digunakan sebagai landasan berpikir dan analisis diperoleh melalui penelusuran pustaka dengan sumber utama dokumen-dokumen resmi yang relevan dari pemerintah Tiongkok dan Indonesia. Sesuai tujuan penelitian, data-data tersebut penulis olah dengan tingkat analisis pada level negara/pemerintah mengenai (a) perwujudan konsep BRI dan PMD dalam rancangan KIPI; (b) evaluasi pembangunan KIPI dan perwujudan BRI dan PMD di Indonesia.

B. Perspektif Geopolitik dalam *Belt and Road Initiative* (BRI) dan Poros Maritim Dunia (PMD)

BRI erat kaitannya dengan dinamika kawasan yang dibangun oleh Tiongkok. Oleh karena itu, pembahasan mengenai skema BRI tentu sangat dekat dengan geopolitik. Geopolitik merupakan kajian yang dapat menjelaskan keterkaitan antara geografi dan kebijakan luar negeri sebuah negara. Secara sederhana, geopolitik membahas bagaimana suatu negara dengan letak geografis tertentu dan menempati kondisi geografis tertentu, menghasilkan suatu hubungan yang khas pada kebijakan politiknya, diakibatkan oleh aspek geografis tersebut.

Terdapat banyak perspektif geopolitik yang lahir melalui beberapa ideologi dan sudut pandang. Misalnya, Rudolf Kjellen (1916) sebagai salah satu ilmuwan politik yang memperkenalkan istilah geopolitik pada dunia dengan cara pandangnya sendiri. Kjellen (1916) menyatakan posisi geografi dapat memengaruhi perilaku sebuah negara. Kjellen (1916) membedakan antara pandangan perilaku negara akibat etnis di dalam negara tersebut (etnopolitik) yang fokus kajiannya tentang bangsa dan perilaku akibat geografi negara (geopolitik) yang fokus kajiannya tentang negara. Menurutnya, kedua disiplin ilmu tersebut sangat berbeda dan tidak dapat disatukan (Kjellén, 1916).

Jika Kjellen (1916) banyak menekankan geopolitik pada posisi geografis negara maka ilmuan lain memiliki pendapat yang lebih luas. Terdapat Mackinder (2017) yang menyatakan bahwa kajian geopolitik tidak terbatas pada negara saja, melainkan juga pada kawasan. Mackinder (2017) membuat konsep geopolitik dari sudut pandang daratan yang disebut "*Land Power*" atau Teori Heartland. Dalam penjelasannya ini, Mackinder (2017) berpendapat bahwa daratan merupakan kunci geopolitik karena posisi daratan merupakan tempat berdirinya negara. Di antara sekian banyak negara, Mackinder (2017) berpendapat bahwa negara-negara yang berada di kawasan Timur Tengah dan Eropa memiliki nilai yang lebih dibandingkan negara-negara lain karena berada dalam "*pivot area*" yang strategis (Mackinder, 2017).

Jika Mackinder (2017) berpendapat bahwa daratan lebih penting bagi geopolitik, Alfred Theyer Mahan (2004) seorang ahli dalam bidang geopolitik dan geostrategi berpendapat bahwa dalam geopolitik, aspek terpenting adalah "*sea power*". Ia melihat perairan sebagai kunci geopolitik. Menurut Mahan (2004), daratan memiliki akses terbatas karena terdapat teritori perbatasan antarnegara. Ditambah lagi, medan darat yang beragam juga dapat membuat mobilitas pasukan darat terbatas. Kondisi ini jelas berbeda dengan laut yang memiliki wilayah luas dan dapat digunakan secara bebas.

Dengan pendekatannya ini, Mahan (2004) menjelaskan bagaimana Rusia sebagai negara yang sangat besar dan memiliki pasukan darat yang kuat selalu mencari akses ke perairan, termasuk dengan menguasai Krimea. Contoh lain dari pendekatan Mahan (2004) adalah benua Amerika. Ia mencontohkan, AS yang dapat mengendalikan Amerika Latin dengan memanfaatkan perairan, yakni Kanal Panama. Hal yang sama juga terjadi di Timur Tengah. Keberadaan Terusan Suez memberikan akses kapal untuk melewati antarperairan dengan lebih cepat sehingga kebaradaan terusan ini merupakan potensi besar laut dalam geopolitik (Mahan, 2004).

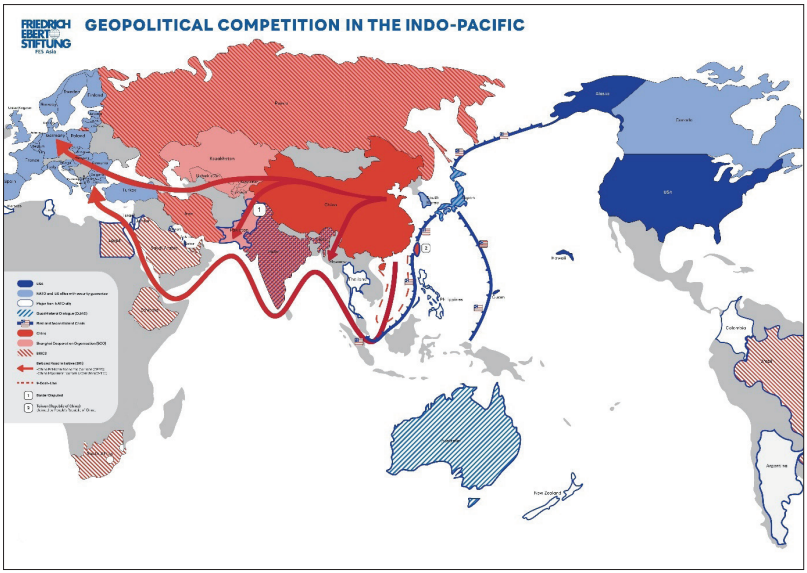
Analisis tentang geopolitik lebih lanjut juga diuraikan oleh Kaplan (2009), seorang politikus AS yang berfokus pada kebijakan luar negeri. Dalam pandangannya, ia melihat geopolitik sebagai suatu kajian yang meletakkan geografi pada posisi penting yang berperan dalam menentukan arah kebijakan luar negeri suatu negara. Kaplan (2009) sepakat dengan Mackinder (2017) bahwa kendali atas daratan merupakan hal utama dan krusial dalam geopolitik maka geopolitik harus berlandasan karakter topografi, perbatasan, kepemilikan wilayah maritim, dan lokasi geografi yang menentukan arah kebijakan luar negeri (Kaplan, 2009).

Pandangan geopolitik lain dikemukakan oleh Saul Bernard Cohen (2014) yang menjelaskan keterkaitan geopolitik dengan politik dan geografi yang menekankan pentingnya peran dari geografi terhadap politik internasional. Peran penting ini muncul karena akan berdampak pada perilaku sebuah negara, seperti strategi

negara, dinamika politik di level global, dan kepentingan nasional. Menurutnya, geopolitik dapat memicu terbentuknya kerja sama atau konflik antarnegara. Faktor tersebut dipengaruhi oleh perbatasan, akses terhadap wilayah maritim, dan sumber daya alam. Berbagai faktor ini dapat berpengaruh terhadap hubungan antarnegara secara bertolak belakang. Satu sisi, faktor ini bisa menjadi sumber kompetisi ketika terdapat perbedaan kepentingan yang menuai konflik. Sebaliknya, hal ini juga dapat menjadi sumber kerja sama untuk mencapai kepentingan nasional ketika berhasil meraih kesepakatan bersama (Cohen, 2014).

Cohen (2014) melihat struktur geopolitik tidak hanya ditentukan pada kendali teritori. Lebih lanjut, ia melihat geopolitik memiliki pola tertentu yang terdiri dari titik-titik yang bergantung pada karakteristik dari daratan, termasuk dalam bentuk dan ukuran. Pola tersebut saling terhubung dan membentuk interaksi antarbangsa dengan lingkungan alam. Cohen (2014) berpendapat bahwa geografi dipengaruhi oleh letak atau lokasi, topografi, dan sumber daya alam yang dapat menyebabkan terbentuknya konflik atau kerja sama antarnegara, terlepas dari geopolitik tersebut berada di darat atau di laut, ataupun ada di negara maupun bukan (Cohen, 2014).

Sebagai ahli geografi politik Cohen (2014) juga menyampaikan pandangannya tentang geostrategi yang membuat konsep *shatterbelt*. Konsep ini digambarkan sebagai wilayah geografis yang memiliki intensitas kekuatan besar yang sering bersaing di daerah tersebut. Cohen (2014) juga menyatakan bahwa geostrategi di dunia ini dapat dikelompokkan menjadi beberapa wilayah dengan pengaruh dan dinamika yang berbeda (Cohen, 2014). Mengikuti dinamika politik internasional maka saat ini terdapat beberapa wilayah geografis yang menjadi ajang perebutan pengaruh kekuatan-kekuatan besar dunia.



Sumber: FES (2024)

Gambar 5.1 Peta Persaingan Geopolitik di Indo-Pasifik

Indo-Pasifik dalam perspektif geopolitik memiliki wilayah yang strategis. Dalam studi yang dilaksanakan oleh Friedrich Ebert Stiftung (2024) yang tertuang dalam Gambar 5.1 di atas, Tiongkok dan AS disebut sebagai dua kekuatan besar yang berebut pengaruh di Indo-Pasifik. Dengan lemahnya pengaruh AS setelah adanya konflik Timur Tengah, Tiongkok segera memposisikan diri di Indo-Pasifik dengan BRI sebagai alat dominasi di kawasan Indo-Pasifik. Namun, tentu AS tidak tinggal diam menghadapi menguatnya pengaruh Tiongkok di kawasan. Secara aktif, AS memiliki kebijakan untuk membendung pengaruh Tiongkok, bekerja sama dengan sekutu-sekutunya di kawasan, seperti Korea Selatan dan Jepang, yang ditunjukkan dengan garis biru dalam Gambar 5.1 di atas. Tiongkok memiliki kekhawatiran akan hadirnya pasukan AS di perairan Indo-Pasifik.

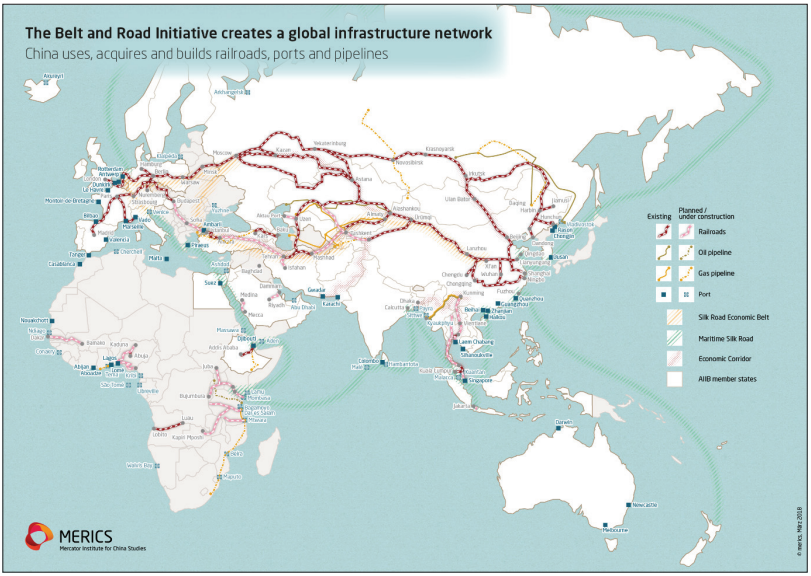
Secara geopolitik, dinamika BRI membuat wilayah Indo-Pasifik kembali menjadi wilayah yang strategis dan sangat rentan terhadap

perpecahan internal yang dapat menimbulkan banyak konflik pada waktu yang sama penting secara strategis bagi negara besar. Hal itu membuat wilayah ini diminati banyak kekuatan besar seperti BRI. Secara tradisional, AS telah "mengepung" Tiongkok dengan strategi rantai kepulauan di perairan timur Tiongkok, yang dalam gambar ditunjukkan dengan garis berwarna biru. Strategi ini didukung oleh peran Jepang dan Korea Selatan sebagai dua sekutu utama AS di kawasan. Sejak 2017, AS dan tiga negara lain, yakni Australia, India, dan Jepang, sepakat menghidupkan kembali kerja sama empat negara tersebut dalam Quad (O'Connor & Jamali, 2020). Kerja sama ini memperkuat kontestasi politik di kawasan, hingga menimbulkan kecemasan akan munculnya perang dingin di kawasan (Heydarian, 2021; Kobara & Moriyasu, 2021).

Sebagai upaya Tiongkok untuk keluar dari "pengepungan" AS dan sekutu-sekutunya itu, Tiongkok pun mencetuskan konsep BRI yang akan menghubungkan Tiongkok dengan berbagai negara yang memiliki peran strategis bagi Tiongkok. Melalui BRI, Tiongkok berupaya untuk membuka garis hubung yang mampu memenuhi kepentingan nasionalnya. Terdapat enam koridor yang dirancang Tiongkok pada skema BRI, yakni *China-Mongolia-Russia Economic Corridor* (CMREC), *New Eurasian Land Bridge* (NELB), *China-Central Asia-West Asia Economic Corridor* (CCWAEC), *China-Indochina Peninsula Economic Corridor* (CICPEC), *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC), dan *Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor* (BCIMEC) (SCIOPRC, 2020). Masing-masing koridor ini menghubungkan Tiongkok ke kawasan yang dinilai vital bagi perkembangan perekonomian dan keamanan Tiongkok.

Konsep BRI Tiongkok bertujuan untuk mengamankan kerja sama internasional di sepanjang jalur dengan membuka peluang kerja sama dengan mitra yang berada di kawasan sepanjang koridor BRI. Kerja sama ini juga menjadi alat untuk memperluas pengaruh Tiongkok sehingga dapat menjadi tokoh utama dalam pembentukan sistem ekonomi global yang baru dengan lebih komprehensif serta inklusif (WB, 2019). Rancangan BRI dibesut sedemikian rupa sehingga tingkat

keterhubungan kawasan yang ditargetkan Tiongkok dapat tercipta. Jalur utama BRI akan menghubungkan Tiongkok ke negara-negara Timur Tengah dan Eropa, yang selama ini menjadi konsumen dari komoditas yang diproduksi di Tiongkok. Jalur darat ini akan bercabang ke Myanmar melalui skema *China-Myanmar Economic Corridor* (CMEC) dan ke Pakistan melalui skema *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC), membuka akses Tiongkok ke Asia Selatan dan potensi sumber energi di wilayah Teluk Persia (FES, 2024). Sementara, jalur CICPEC akan bersambung dengan jalur maritim, memberikan Tiongkok akses ke Selat Malaka dan Samudra Hindia, secara efektif meningkatkan jangkauan militer dan ekonomi China (Chen, 2023). Visualisasi konsep BRI ini dapat dilihat pada Gambar 5.2.

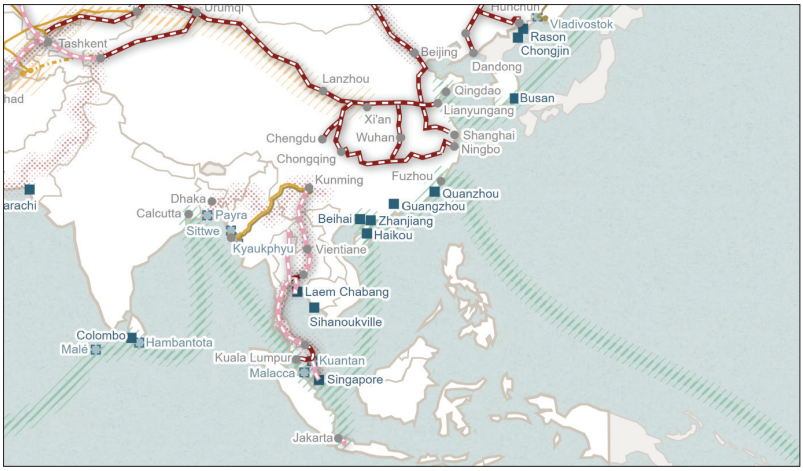


Sumber: MERICS (2018)

Gambar 5.2 Peta Konsep Koridor BRI

Pada koridor *China-Indochina Peninsula Economic Corridor* (CICPEC), BRI melakukan ekspansi ekonomi ke negara-negara Asia Pasifik dan melakukan investasi kepada negara yang dilewati oleh koridor BRI. Secara praktis, CICPEC ingin membangun konektivitas antara Nanning dengan tujuh kota lain di Asia Tenggara Hanoi, Vientiane, Ho Chi Minh, Phnom Penh, Bangkok, Kuala Lumpur, dan Singapura. Dari sana, CICPEC akan berkembang menghubungkan Guangzhou dan Hong Kong (Luft, 2017). Tujuannya adalah agar Tiongkok juga dapat mengakses dan mengamankan jalur sutra maritim tanpa perlu khawatir dengan upaya AS untuk membendung pengaruh Tiongkok, sekaligus menjalin hubungan baik antara Tiongkok dengan negara mitra (Chen, 2023).

Guna mewujudkan CICPEC, Tiongkok bekerja sama dengan negara-negara di sepanjang koridor BRI dalam pembangunan infrastruktur dan investasi industri. Tujuan utama BRI berfokus pada pembangunan infrastruktur di negara mitra dengan mengedepankan konektivitas dan perdagangan melalui jalur maritim. Negara yang bekerja sama dengan Tiongkok dalam skema BRI antara lain Vietnam, yang memiliki proyek menghubungkan Nanning dengan Hanoi; Malaysia, dengan proyek pembangunan rel kereta dan pelabuhannya, yaitu *East Coast Rail Link* dan *Malacca Gateway*, serta Thailand, yang membangun jalur kereta api menghubungkan dua pelabuhan terbesar Thailand, Laem Chabang dan Map Ta Phut, dengan kota industri Nong Khai di dekat ibukota Laos, Vientiane. Dari sana, jalur kereta itu akan mencapai Kunming di China (Luft, 2017). Visualisasi koridor CICPEC yang menghubungkan China dengan beberapa negara di Asia Tenggara dapat dilihat pada Gambar 5.3.



Sumber: MERICS (2018)

Gambar 5.3 Peta Konsep Koridor CICPEC

Bagi Indonesia, kehadiran Tiongkok yang menawarkan investasi pembangunan infrastruktur sebagai perwujudan koridor CICPEC adalah kesempatan baik. Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki kepentingan untuk menjaga keutuhan dan keamanan wilayahnya, sekaligus mengelola wilayahnya untuk kepentingan negara. Indonesia secara geografis merupakan negara kepulauan dengan sebagian besar wilayahnya merupakan lautan. Namun, sejak kemerdekaan Indonesia, fokus postur pertahanan condong pada membangun darat dan pusat kekuatan pertahanan Indonesia pada angkatan darat (Suropati et al., 2016).

Secara geopolitik, Mahan telah mengemukakan gagasannya tentang pentingnya laut dalam konsep "*sea power*" (Mahan, 2004). Pandangan ini didukung oleh hasil kajian berbagai peneliti geopolitik kemaritiman. Morris (1986) mendiskusikan bagaimana wilayah maritim di Amerika Latin menjadi rebutan tidak hanya bagi negara-negara setempat, seperti Argentina dan Brazil, Argentina dan Chile, atau Peru dan Bolivia di satu sisi melawan Chile di sisi lain. Namun, AS dan Uni Soviet sebagai kekuatan besar pada masa Perang Dingin pun ikut berebut pengaruh di wilayah maritim Amerika Latin.

Dalam perkembangannya, geopolitik kemaritiman selain membahas pentingnya wilayah laut juga membahas tentang penguasaan sumber daya yang ada di dalam wilayah maritim tersebut. Schofield (2012) menjelaskan bagaimana adanya sumber-sumber energi di wilayah laut memunculkan ketegangan antarnegara di sekitar perairan tersebut yang ingin menguasai sumber-sumber energi itu. Powell dan Dodds (2014) menyebutkan bahwa wilayah perairan kutub pun tidak luput dari konflik geopolitik. Sementara itu, Hannigan (2016) menjelaskan bagaimana perebutan wilayah dan sumber daya yang ada di wilayah tersebut telah merambah laut dalam.

Secara praktis, telah banyak negara yang memberikan perhatian khusus pada geopolitik kemaritiman. Inggris menerbitkan *National Strategy for Maritime Security* pada Mei 2014. Uni Eropa dan Uni Afrika juga menerbitkan buku putih terkait strategi maritim organisasinya pada 2014. Dengan semakin tingginya perhatian pada maritim, sumber daya di perairan dan implikasi geopolitik atas penguasaan laut, maka memang penting bagi Indonesia untuk memiliki konsepsi geopolitik kemaritiman (Chapsos & Malcolm, 2017).

Konsep PMD yang dibawa oleh Presiden Joko Widodo merupakan perwujudan strategi geopolitik Indonesia untuk menjawab tantangan pengelolaan wilayah tersebut. Hal ini sebagaimana yang tertulis pada visi di Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI) yang dikeluarkan oleh Kementerian Koordinator Bidang Investasi Kemaritiman Republik Indonesia mengenai visi Indonesia untuk menjadi sebuah negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai kepentingan nasional. Oleh karena itu, untuk mewujudkan hal tersebut Presiden Indonesia menerbitkan Peraturan Presiden 16/2017 tentang KKI sebagai pedoman untuk menuju PMD (PP No.16, 2017).

Dalam Perpres disajikan pilar-pilar yang menyangga kebijakan kelautan Indonesia sebagai penopang agenda PMD. Pilar PMD tersebut, antara lain:

1. pilar pertama Pengelolaan Sumber Daya Kelautan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia;
2. pilar kedua Pertahanan, Keamanan, Penegakan Hukum dan Keselamatan di Laut;
3. pilar ketiga Tata Kelola dan Kelembagaan di Laut;
4. pilar keempat Ekonomi, Infrastruktur, dan Peningkatan Kesejahteraan;
5. pilar kelima Pengelolaan Ruang Laut dan Perlindungan Lingkungan Laut;
6. pilar keenam Budaya Bahari; dan
7. pilar ketujuh Diplomasi Maritim.

Dengan memanfaatkan ketujuh pilar tersebut, Indonesia dapat terus berjalan menuju kebijakan yang berorientasi pada kelautan. Pilar-pilar tersebut mencerminkan visi Indonesia untuk menjadi PMD. Untuk mewujudkan pilar-pilar tersebut pula, Indonesia dapat melaksanakan dengan bekerja bersama negara lain. Namun, Indonesia juga tetap harus memperhatikan dan mempertimbangkan konstelasi hubungan internasional yang terjadi di kawasan Asia, serta saling berbagi inisiatif di kawasan, seperti BRICS, *ASEAN Community*, dan BRI untuk mempertimbangkan kesesuaian antara kerja sama dengan kepentingan nasional (Perpres No 16, 2017).

Kesempatan hadirnya BRI Tiongkok di Indonesia, dapat dimanfaatkan untuk mendukung agenda Indonesia menuju PMD. Sebab, salah satu pembangunan BRI yang dicanangkan Tiongkok, juga mengarah pada pembangunan maritim. Rencana pembangunan maritim Indonesia ini sejalan dengan persepsi geopolitik maritim yang menempatkan perairan sebagai area penting dalam membangun hubungan geografis yang kuat dalam suatu wilayah. Gambar 5.4 menunjukkan visualisasi rencana PMD melalui pembangunan jalur tol laut Indonesia, yang akan dijadikan sebagai lalu lintas laut di perairan Indonesia jalur tol laut.

Sumber: KOMINFO (2019)

Gambar 5.4 Peta Konsep Tol Laut Menjadi Poros Maritim Dunia

Tiongkok menyebutkan bahwa kata kunci dari agenda BRI ini adalah kerja sama internasional. Dengan mengusung kerja sama internasional, Tiongkok ingin menunjukkan keinginan *win win solution* dalam setiap agenda BRI yang dibawanya. Kerja sama internasional merupakan hubungan saling menguntungkan antarnegara yang dilakukan dengan dasar saling menguntungkan. Hubungan antarnegara memiliki bentuk bermacam-macam, salah satunya kerja sama bilateral yang dilakukan oleh dua negara atau multilateral oleh lebih dari dua negara. Hubungan ini pun dapat berwujud dalam berbagai bentuk kerja sama, yang ditentukan oleh tujuan dan apa yang ingin dicapai oleh negara yang terlibat (Holsti, 1972).

Teori kerja sama internasional memetakan standar perilaku kerja sama yang dilakukan antarnegara harus berdasarkan rasionalitas secara individu maupun kolektif (Barrett, 1999). Teori kerja sama merupakan evolusi dari teori lain dalam ranah hubungan internasional. Fokus utama dalam kerja sama internasional merupakan bagaimana negara berusaha untuk berkolaborasi untuk membuat hubungan saling menguntungkan dalam ranah yang lebih tinggi (Fearon, 1998).

Menurut Holsti, kerja sama internasional memiliki proses yang saling terhubung antara dua negara atau lebih. Dalam pendekatan ini, kerja sama internasional dilakukan dengan bernegosiasi serta

mencari solusi dari permasalahan yang dihadapi negara yang sedang terlibat (Holsti, 1972). Sementara, menurut Keohane (2019), kerja sama merupakan hubungan antarnegara yang muncul akibat beberapa negara saling berbagi kepentingan. Keohane (2019) menekankan bahwa negara yang ada di dunia akan saling bergantung satu sama lain dalam berbagai aspek, seperti ekonomi, sosial, dan politik. Walaupun masih terdapat kemungkinan untuk bersaing, akan tetapi dalam persaingan juga memiliki kemungkinan antarnegara untuk bekerja sama (Keohane, 2019).

Agar kerja sama internasional dapat memberikan dampak nyata pada ranah domestik, hal ini harus dilakukan melalui proses transposisi. Dalam proses tersebut, terdapat beberapa tahapan yang harus dilalui. Tahap pertama kerja sama internasional secara umum, dilakukan melalui proses *agenda setting* atau menjadwalkan pertemuan untuk membahas sesuatu yang penting terkait kerja sama. Hal ini dilakukan untuk mengidentifikasi isu yang terjadi dan memastikan agar dapat menghasilkan keputusan yang tepat untuk menangani isu atau masalah yang terjadi. Secara umum, *agenda setting* dilakukan di tingkat tinggi atau negara (Paulo, 2014).

Tahap selanjutnya merupakan negosiasi. Tahap ini dilakukan untuk membicarakan terkait kebijakan yang akan dibuat dalam kerja sama yang akan menghasilkan kebijakan yang tepat dengan melibatkan banyak pihak. Pada tahap ini, kerja sama internasional akan menghasilkan produk hukum dapat berbentuk "*soft law*" atau "*hard law*" (Paulo, 2014). Setelah tahap negosiasi dilakukan, selanjutnya dilakukan tahap implementasi yang dilakukan dengan menetapkan keputusan yang telah disepakati untuk dipraktikkan. Implementasi dapat diterapkan dengan berbagai cara, seperti dapat dengan mengembangkan keputusan ke level domestik atau langsung mengalokasikan sumber daya yang ada. Tujuan utama dari implementasi adalah memastikan bahwa produk negosiasi berjalan di ranah domestik maupun internasional secara tepat, dengan melibatkan perjanjian internasional transposisi menjadi hukum domestik melalui badan legislatif negara untuk menghasilkan produk hukum nasional (Paulo, 2014).

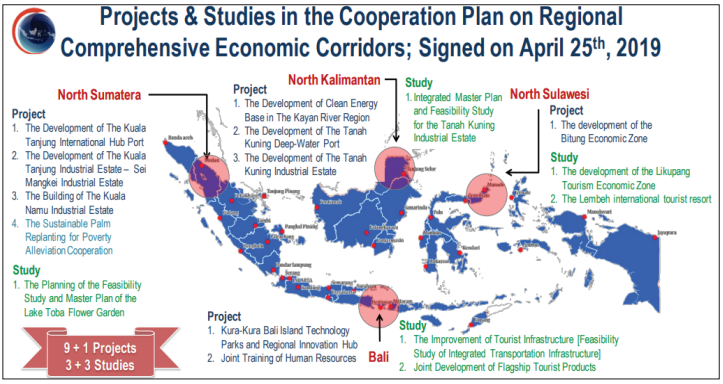
Dalam perspektif kerja sama internasional, Tiongkok membentuk BRI dengan menjalin hubungan kerja sama dengan negara lain. Dalam kerja sama Tiongkok dan Indonesia, kedua negara memiliki tujuan yang berbeda, akan tetapi terdapat kepentingan yang sama dalam aspek kemaritiman. Dalam proses kemitraan BRI ini, kedua negara telah melakukan beberapa tahapan untuk memastikan bahwa hasil dari kerja sama selaras dengan apa yang diharapkan. Kedua negara juga memastikan berkomitmen dalam menjalankan peran masing-masing, dengan kepentingannya masing-masing. Kepentingan Tiongkok dalam hal ini adalah untuk menguasai jalur maritim, selaras dengan tujuan Indonesia untuk menjadi PMD.

Dalam merealisasikan kerja sama antara Indonesia dan Tiongkok, kedua negara melakukan *agenda setting* untuk memperkenalkan BRI dan visi PMD. Tahap ini dapat dianalisis, terjadi di agenda pertama pada 2013, ketika Presiden Xi berkunjung ke Indonesia atas undangan Presiden SBY. Presiden Xi menyampaikan gagasan tentang skema jalur sutra maritim yang baru. Lalu agenda kedua pada 2014, ketika Presiden Joko Widodo menyampaikan pernyataan bahwa Indonesia akan menjadi PMD pada *East Asia Summit* (EAS) di Myanmar. Oleh karena itu, dengan adanya kesamaan kepentingan inilah, Indonesia memutuskan untuk mendatangi Presiden Xi dalam *Belt and Road Forum* pada 2017 untuk bernegosiasi terkait kerja sama infrastruktur (Prasetyo, 2017).

Sebagai langkah implementasi agenda kerja sama ini, Presiden Joko Widodo menuangkan visi PMD pada Nawa Cita di poin ketiga, serta mengeluarkan Perpres 2/2015 sebagai bukti komitmen Indonesia bermitra dengan BRI. Tiongkok juga melakukan langkah yang sama untuk membuat komitmen kerja sama dengan Indonesia dan membantu Indonesia dalam mewujudkan visi PMD. Hal ini dilakukan dengan menandatangani *MoU on Jointly Promoting Cooperation within the Framework of the Global Maritim Fulcrum Vision and the Belt and Road Initiative* untuk membantu mempromosikan visi PMD (KLNRI, 2018).

Sebagai bentuk pengawasan kerja sama yang terjalin antardua negara, pemerintah Indonesia menunjuk Menteri Koordinator Bidang Investasi dan Kemaritiman sebagai pengawas dalam kemitraan BRI. Indonesia melakukan transposisi kerja sama langsung melalui Presiden sebagai produk hukumnya adalah Peraturan Presiden 2/2015 dan Peraturan Presiden 16/2017. Agenda yang selanjutnya, diharapkan dapat berjalan lancar dan sesuai dengan tujuan bersama (Perpres No 16, 2017).

Indonesia telah memutuskan masuk menjadi mitra BRI pada 2018. Bergabungnya Indonesia menjadi mitra BRI dapat menjadi tanda era baru dalam kerja sama bilateral kedua negara. Dalam upaya untuk memadukan gagasan BRI dan PMD, Kementerian Koordinator Bidang Investasi dan Kemaritiman dan pemerintah Tiongkok berencana menghubungkan koridor BRI yang berada di Selat Malaka dengan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Untuk mewujudkan hal tersebut, Indonesia dan Tiongkok merancang proyek pelabuhan di setiap pintu masuk ALKI, hal yang sama terjadi di keempat titik yang ditandai dibangun sekaligus proyek pendukung, seperti industri, *resort*, dan pusat pendidikan. Proyek dan Penelitian yang dirancang oleh Kemenko Marves dan Pemerintah China dapat dilihat pada Gambar 5.5 berikut.



Sumber: KKBKIRI (2019)

Gambar 5.5 Rencana Integrasi BRI dan PMD oleh Kemenko Marves

Kombinasi dari kedua konsep tersebut akan membantu kedua negara mencapai tujuannya, yang akan berkontribusi membangun kawasan dan global. Konsep PMD yang menyediakan konektivitas dan pusat produksi baterai dapat membantu Tiongkok membangun jalur perdagangan dan pasokan nikel. Konsep BRI yang menyediakan pinjaman dan teknologi dalam membangun infrastruktur membantu Indonesia segera berkembang. Namun, dalam penerapannya, rencana tersebut baru terwujud ke dalam empat proyek infrastruktur sebagaimana tercantum dalam Tabel 5.1 berikut.

Tabel 5.1 Daftar Proyek di Indonesia dalam Skema BRI

No	Proyek	Lokasi	*Status*
1	PLTU 1 Jabar	Indramayu	Terealisasi Tahun 2011
2	Kawasan Industri Morowali	Morowali	Terealisasi Tahun 2015
3	Kalimantan Industrial Park Indonesia (KIPI)	Kaltara	Tidak Terealisasi
4	Kereta Cepat Jakarta-Bandung	Jakarta	Terealisasi Selesai 2023

Sumber: (BRIN, 2023; Saraswati, 2019)

Tulisan ini akan lebih spesifik membahas tentang Kalimantan Industrial Park Indonesia (KIPI) sebagai pusat industri hijau yang dibangun di Indonesia, tepatnya di pulau Kalimantan. Kawasan ini disiapkan untuk pembangunan industri EV baterai, petrokimia, dan industri aluminium. Segala aktivitas industri didukung oleh energi hijau dengan menggunakan *renewable energy* dan *hydropower* dari sungai (KPANRB, 2023). Indonesia berambisi untuk menjadi negara pengekspor baterai EV. Oleh karena itu, Indonesia bertujuan membangun industri baterai di Indonesia karena kebutuhan baterai EV untuk energi terbarukan sangat tinggi. Apalagi, di Indonesia bahan utama dalam pembuatan mobil listrik juga berlimpah ruah. Dengan Indonesia sebagai negara yang mampu menghasilkan produksi nikel terbesar di dunia, ia hanya butuh 30% bahan yang diimpor dari luar negeri, yang salah satunya adalah Tiongkok (Tritto, 2023).

Program pembangunan industri dipercepat melalui program strategi nasional pada Peraturan Presiden Nomor 3/2016 dan Peraturan Gubernur Kalimantan Utara Nomor 10/2018 yang salah satunya memuat tentang percepatan Proyek Strategis Nasional. KIPI menjadi salah satu proyek strategis nasional dengan dasar Peraturan Pemerintah Nomor 24/2018 (PP No 24, 2018; PKB, 2022). KIPI dibangun dengan mengutamakan aspek *green economy*, kawasan industri hijau dengan konsep ekonomi untuk meningkatkan lapangan pekerjaan, tetapi tetap ramah lingkungan dan aman untuk ekologi dengan menggunakan *hydropower* sebagai tenaga utama industri (KPANRB, 2023).

C. KIPI dalam Kerangka BRI dan PMD

Pembangunan KIPI memiliki empat fokus utama, yaitu (1) terminal khusus petrokimia; (2) smelter aluminium; (3) area infrastruktur, dan (4) pelabuhan internasional yang semuanya masih dalam tahap pembangunan. Kawasan dikembangkan dengan pendekatan *business-to-business* (B-to-B) sebagai bentuk percepatan dalam membangun KIPI. Hal itu diperlukan untuk mempermudah perizinan serta membuat pengembangan kawasan menjadi kondusif dan ramah untuk investor (DKISP, 2021).

Selain agenda pembangunan kawasan industri KIPI juga membangun pelabuhan internasional sebagai sarana prasarana untuk melakukan perdagangan komoditas melalui laut, skema pelabuhan ini juga mendukung sistem kerja KIPI yang menerima bahan mentah dari *Indonesia Morowali Industrial Park* (IMIP). Tujuan lain dibangunnya pelabuhan sebagai aktivitas industri yang terpusat pada satu pelabuhan menjadi akses utama. Selain itu, keberadaan pelabuhan internasional meningkatkan konektivitas perdagangan Indonesia, proyek ini diharapkan dapat berfungsi pada tahun 2030 (Halim, 2023).

Pembangunan KIPI pemerintah memproyeksikan dapat menyerap tenaga kerja yang cukup banyak hingga saat ini 100.000 tenaga kerja sudah digunakan untuk membangun KIPI dan akan terus bertambah

hingga 200.000 pekerja. Hal itu dapat memberikan dampak yang besar bagi sektor ekonomi Indonesia dalam pengembangannya pemerintah sudah menyiapkan sumber daya manusia dan pelaksanaan yang sudah berkembang pesat (Hanugrahayu, 2021). Dengan selesainya KIPI menjadi peluang bagi pemerintah khususnya di Kalimantan Utara untuk dapat mencetak tenaga kerja yang mumpuni.

Dalam buku putih BRI "The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future" menyebutkan pilar dalam BRI. Tiongkok ingin ikut serta membantu perkembangan negara mitra salah satunya mengembangkan infrastruktur pengembangan energi terbarukan yang ramah lingkungan (BRF, 2023). Kerja sama Tiongkok-Indonesia dapat dilihat dalam *joint statement* antara Tiongkok dan Indonesia, kedua negara sepakat untuk seiring sejalan membangun BRI dan PMD dan mendukung pengembangan infrastruktur energi, pengembangan energi bersih, seperti tenaga surya dan listrik. Tiongkok berharap kerja sama dapat dilakukan melalui perusahaan Tiongkok yang bekerja sama dengan Indonesia dan mengembangkan bidang investasi, teknologi, dan energi dengan prinsip komersial (KLNRI, 2023).

Terdapat beberapa perusahaan Tiongkok yang digandeng dalam pembangunan KIPI. PowerChina atau Power Construction Corporation of China menjadi salah satu perusahaan Tiongkok yang ikut andil dalam pembangunan KIPI (PII, 2019). PowerChina berperan dalam pembangunan sumber energi KIPI atau PLTA di sungai Kayan yang berada didekat KIPI, PLTU ini dapat mengahasilkan 9.000 megawatt. PLTA Sungai Kayan didanai oleh PowerChina, sementara pengembangan dilakukan bersama dengan PT Indonesia Kayan Hydropower Energy Co. Ltd. PLTA Kayan dianggap sebagai proyek utama di sepanjang Koridor Ekonomi Komprehensif Indonesia dalam BRI (CD, 2018).

Tongkun dan *Xinfengming Group* juga menjadi perusahaan Tiongkok yang masuk ke dalam bagian pembangunan KIPI. *Tongkun* dan *Xinfengming* merupakan perusahaan petrokimia yang sudah memiliki beberapa pusat petrokimia di Indonesia. Perusahaan tersebut

berperan sebagai pengembangan teknologi dan produksi petrokimia di KIPI (GBR, 2024). Dalam pertemuan G20 pada 2022 lalu, Tongkun dan Xinfengming Group juga berkomitmen untuk memperluas rantai industri dan membangun rantai industri luar negeri melalui operasi mereka di KIPI. Kedua perusahaan melihat KIPI memiliki potensi strategis bagi perusahaan (XFMG, 2022).

Tongkun dan *Xinfengming Group* merencanakan akan membangun kompleks petrokimia di KIPI dengan nilai investasi 150 triliun. Pembangunan ini diselaraskan dengan tujuan Tiongkok memberikan investasi besar di Asia Tenggara dalam kerangka BRI, masing-masing membangun fasilitas petrokimia seperti kilang minyak (*refinery*) untuk memproduksi bahan baku dalam membuat serat polyester (Kurniawan, 2023; Mokhtar, 2023).

Selain keterlibatan langsung perusahaan-perusahaan Tiongkok di KIPI, terdapat juga keterlibatan beberapa perusahaan kolaborasi antara Tiongkok-Indonesia, seperti PT Green Ammonia Indonesia dan PT Hydrogen Power Indonesia. Dua perusahaan tersebut merupakan perusahaan yang akan menggunakan PLTA Sungai Kayan sebagai energi untuk mengoperasikan pabrik yang didirikan di KIPI. PT Green Ammonia dan PT Hydrogen Power Indonesia membutuhkan 300 MW untuk beroperasi. Kedua perusahaan tersebut mengusung konsep *green industry* sehingga hal itu menjadi selaras dengan PLTA Sungai Kayan yang menghasilkan energi listrik dari air (Rustan, 2023).

PT Green Ammonia berinvestasi di KIPI untuk membangun pabrik ammonia yang masih menjadi kebutuhan penting di beberapa negara, seperti Jepang dan Korea Selatan. PT Hydrogen Power Indonesia sama halnya dengan PT Ammonia juga berinvestasi di KIPI untuk membangun pabrik yang memproduksi hidrogen yang bisa dijadikan bahan bakar kendaraan. Keterlibatan kedua perusahaan ini di KIPI diharapkan akan dapat menguatkan peran KIPI di industri ramah lingkungan global (Rustan, 2023).

Perusahaan Indonesia juga turut andil dalam pembangunan KIPI, salah satunya pembangunan PLTA Mentarang yang merupakan induk miliki PT Kayan Hydropower Nusantara. PLTA Mentarang dibangun

dengan kerja sama PT Adaro bersama Sarawak Energy Berhad sehingga tanggung jawab pembangunan PLTA tersebut diserahkan kepada PT Adaro. Peran PT Adaro tidak hanya sebatas membangun PLTA, tetapi memastikan juga tanggung jawab lingkungan dan sosial berjalan dengan baik, salah satunya dengan program Lestari Kehidupan dengan memberikan fasilitas perumahan dan lahan baru yang terdampak relokasi untuk meningkatkan kualitas hidup (KHN, 2023).

Laporan keuangan PT Adaro memuat catatan kerja operasional PT Adaro Tirta Mandiri, yang merupakan anak perusahaan dari PT Adaro Minerals Indonesia Tbk. PT Adaro Tirta Mandiri memiliki bidang bisnis pengolahan air bersih, pengolahan lumpur, dan air tambang. Perusahaan ini juga menjadi pemasok air bersih untuk KIPI. Hingga saat ini, PT Adaro Tirta Mandiri sedang membangun *Water Treatment Plant* (WTP) dengan kapasitas 200lps (Adaro, 2024). PT Adaro juga menginvestasikan beberapa proyek salah satunya pembangunan smelter yang dibangun oleh PT Kalimantan Aluminium Industry yang merupakan anak perusahaan PT Adaro Minerals Indonesia Tbk. Smelter ini digunakan untuk mendukung hilirisasi industri dengan mengolah bahan mentah yang dikirim dari morowali untuk diolah di KIPI (DSG, 2023).

KIPI menurut dokumen negara Tiongkok mengimplementasikan tujuan buku putih BRI pada poin tiga pembukaan tentang membangun konektivitas dan infrastruktur bermutu tinggi serta memandu praktik bisnis dalam proyek dengan prinsip pembangunan hijau. Secara dokumen tertulis tentang komitmen kerja sama antara Tiongkok dan Indonesia KIPI mewujudkan poin sepuluh tentang transisi energi dan pembangunan infrastruktur energi terbarukan dan poin enam tentang pembangunan infrastruktur untuk meningkatkan konektivitas kawasan (KLNRI, 2023).

Tiongkok mendorong perkembangan energi terbarukan dan dibuktikan pada saat ini Tiongkok telah menjadi negara dengan produksi energi terbarukan terbesar (Howe, 2023). Tiongkok telah mengembangkan tiga energi terbarukan, yaitu energi matahari, baterai,

dan salah satunya kendaraan listrik berbasis EV. Produksi kendaraan listrik terus tumbuh hingga 34% per tahun 2023 di angka 9,6 juta (APMT, 2024), di sisi lain penjualan kendaraan listrik mencapai angka 9,5 juta pada tahun 2023 (APMT, 2024). Dengan angka penjualan tersebut dapat diasumsikan permintaan pasar kendaraan listrik cukup tinggi.

Tiongkok sebagai salah satu produsen mobil listrik di dunia, kebutuhan Tiongkok terhadap nikel sangatlah tinggi untuk membuat bahan bakar kendaraan listrik, yaitu baterai EV. Keinginan Tiongkok untuk menggunakan nikel sebagai bahan energi terbarukan dan ramah lingkungan terhambat karena Tiongkok tidak memiliki nikel dan harus mengimpor dari negara lain. KIPI dapat menjadi salah satu jalan keluar Tiongkok untuk memenuhi kebutuhan nikel, program BRI menjadi salah satu jembatan kerja sama perdagangan antara Tiongkok-Indonesia untuk pemenuhan nikel (Hasiana, 2024).

Menurut Presiden Joko Widodo, KIPI menjadi kawasan industri pertama di Indonesia yang memproduksi baterai EV, kemampuan Indonesia saat ini bisa membantu Tiongkok untuk memenuhi kebutuhan nikel. Tiongkok dapat mengolah nikel yang telah didapat dari Morowali untuk diolah menjadi baterai EV di KIPI. Hal ini yang bisa menjadikan KIPI sebagai jalan keluar Tiongkok untuk mendapatkan nikel di Indonesia.

Bukti bahwa KIPI mengimplementasikan tujuan BRI dapat ditemukan pada pernyataan bersama tentang pendalaman kerja sama strategis komprehensif antara Tiongkok dan Indonesia pada poin sembilan, yaitu komitmen mendukung pembangunan kawasan industri di Kalimantan Utara, yaitu KIPI. Pernyataan bersama tersebut dibuat pada *Belt and Road Forum* ke-3 yang dihadiri oleh Indonesia sebagai mitra BRI (KLNRI, 2023).

KIPI menurut dokumen negara Indonesia merupakan implementasi KKI dan rencana aksi PMD. KIPI mengimplementasikan poin enam dan sepuluh dalam dokumen komitmen kerja sama antara Tiongkok dan Indonesia, sekaligus mewujudkan pilar keempat dokumen kebijakan kelautan Indonesia dan pada poin 4.2 tentang

meningkatkan rencana investasi salah satunya di bidang energi (KKBKIRI, 2017; Perpres No 2, 2015).

Keinginan Indonesia menjadi PMD didukung dengan kebijakan yang searah dengan keinginan Indonesia, KKI yang dibuat oleh Kemenko Marves dibuat dengan tujuan untuk mewujudkan mimpi Indonesia (KKBKIRI, 2017). KKI terdiri dari beberapa pilar yang berisi strategi Indonesia untuk menuju PMD, salah satu pilar, yaitu pilar keempat memiliki tujuan yang sama dengan BRI, yaitu membangun infrastruktur dan konektivitas.

Pilar keempat mencerminkan keinginan Indonesia untuk meningkatkan ekonomi dan infrastruktur kelautan, sebelumnya dalam dokumen KKI pemerintah telah menyebutkan bahwa dalam berjalannya visi KKI dapat juga melakukan kerja sama dengan inisiatif yang ada di kawasan untuk mencapainya, tetapi dengan memperhatikan secara komprehensif konstelasi hubungan luar negeri di Asia. Dengan begitu pembangunan PMD memungkinkan untuk dicapai dengan bekerja sama dengan negara lain.

Untuk mencapai pilar keempat banyak strategi yang diterapkan dalam KKI salah satunya strategi yang berkaitan dengan kerja sama dengan negara lain adalah pada poin 5.4.1 huruf b dalam dokumen KKI, menciptakan iklim investasi usaha yang kondusif dan efisien (KKBKIRI, 2017). Pada dasarnya KIPI dibangun dengan menggunakan investasi dan sudah menjadi hal yang penting untuk Indonesia membuat KIPI menarik bagi investor (BPKRI, 2021).

Strategi untuk menciptakan iklim investasi usaha yang kondusif dan efisien dilakukan kajian dalam rencana aksi dan terpecah menjadi beberapa kegiatan untuk mencapainya kegiatan tersebut ialah melakukan penyelesaian masalah investasi di beberapa wilayah, penyusunan proyek investasi dan pemasaran investasi, dalam rencana aksi disebutkan sektor yang masuk ialah Kawasan Ekonomi Khusus, Pariwisata, Ekspor, Ketahanan Pangan, dan Energi. KIPI merupakan hasil dari rancangan kegiatan rencana aksi tersebut yang ditargetkan jumlah investasinya meningkat setiap tahun hingga 2025 (Perpres No 2, 2015).

Bekerja sama dengan Tiongkok bisa menjadi pilihan terbaik Indonesia untuk membangun KIPI, selain karena Indonesia dan Tiongkok telah bekerja sama untuk membuat smelter nikel di Morowali, alasan lain karena Tiongkok salah satu negara industri terbaik di dunia (SG, 2024). Indonesia juga terlihat berusaha menyambut Tiongkok dengan baik dengan Kemenko Marves sedang berusaha meningkatkan mutu SDM dengan memberikan program beasiswa vokasi Mandarin dengan menggandeng Pemda Kalimantan Utara dan PT KIPI (KKBKIRI, 2023). KIPI menjadi bukti kerja sama yang kuat antara dua program negara BRI dan PMD terlihat pada rencana Kemenko Marves untuk mensinergikan antara BRI dan PMD yang salah satu proyeknya adalah KIPI (KKBKIRI, 2019).

D. Evaluasi Implementasi BRI dan PMD dalam Pembangunan KIPI

Menurut laporan pembangunan KIPI dari Kemenko Marves melalui Laporan Tahunan 2023, yang berstatus selesai baru pada perizinan dan persetujuan pembangunan. Pembangunan infrastruktur baru, meliputi pengelolaan air, jalan, listrik, sampah, dan limbah. Industri aluminium smelter masih dalam tahap *land clearing*, pembangunan *jetty* sudah diselesaikan, saat ini sedang dalam tahap fabrikasi kebutuhan pembangunan dan sebagian sudah dikirim ke tempat pembangunan. Industri petrokimia masih dalam tahap *land clearing* dan investasi masih dalam tahap persetujuan, pembangunan *jetty* sudah dilakukan sepanjang 950 meter pada proyek ini masih belum ada eksekusi pembangunan. Kawasan industri juga masih dalam tahap persetujuan dari kedua proyek tersebut masih belum ada perkembangan (KKBKIRI, 2023).

Berdasarkan Laporan Kinerja Kemenko Marves 2023, kendala pembangunan KIPI adalah mekanisme pengadaan lahan yang belum disepakati. Kendala lain disebutkan bahwa proses *corporate social responsibility* (CSR) terhambat untuk menyediakan SDM yang mahir dalam bahasa Mandarin. Untuk mengatasi kendala ini, Kemenko Marves mengagendakan upaya-upaya percepatan pembangunan KIPI,

yakni koordinasi pembahasan mekanisme tukar-menukar aset PSN KI Tanah Kuning, koordinasi pembahasan sinkronisasi perencanaan Tata Ruang Wilayah PSN KI Tanah Kuning, koordinasi pengembangan pendidikan vokasi bahasa Mandarin dan pelepasan 80 siswa peserta program beasiswa Vokasi Mandarin, dapat meningkatkan SDM yang berkontribusi dalam pembangunan perekonomian di Kabupaten Bulungan (KKBKIRI, 2023).

Penelitian oleh Mamuja dan Setiawan (2023) menunjukkan kendala lain dalam pembangunan KIPI. Berdasarkan wawancara yang dilakukan dengan Badan Perencanaan dan Pengembangan Daerah Provinsi Kalimantan Utara dan Departemen Perdagangan dan Industri Provinsi Kalimantan Utara, terdapat kendala berupa kompensasi pembebasan lahan yang tidak sesuai dengan harapan penduduk, yang mengakibatkan terkendalanya ekspansi KIPI. Selain itu, dana investasi yang awalnya ditargetkan mencapai 1.800 triliun rupiah ternyata hanya mencapai 300 miliar rupiah. Faktor lain yang menghambat pembangunan KIPI adalah kurangnya infrastruktur penunjang KIPI. Sebagai contoh, pemerintah telah membangun jalan sepanjang 23,25 km. Namun, ini masih tidak cukup karena kebutuhan pembangunan jalan mencapai 53,4 km.

Liputan the Jakarta Post pada 16 Juni 2024 menyatakan adanya kendala baru dalam pembangunan PLTA Sungai Kayan. PowerChina dan Sumitomo, yang merupakan dua rekanan utama pembangunan PLTA ini, ternyata menarik diri dari proyek tersebut (Koswaraputra, 2024). Meski kehilangan dua investor utamanya, PT Kayan Hydro Energy (KHE) sebagai pengembang setempat tetap yakin akan dapat menyelesaikan proyek ini. Kepada Bisnis.com, Komite Eksekutif PT KHE Steven Kho menyatakan bahwa PT KHE akan mencari investor lain untuk mendanai PLTA Sungai Kayan, baik dari dalam maupun luar negeri (Suwiknyo, 2024).

Implementasi BRI dan PMD sudah direncanakan dilakukan seiring sejalan, dokumen Kemenko Marves menjelaskan dalam *A Synergy between Two Great Nations: China's Belt & Road Initiative and Indonesia's Global Maritime Fulcrum*, BRI dan PMD dapat

bersinergi salah satunya KIPI menjadi proyek yang Indonesia ingin bangun untuk mewujudkan PMD dan BRI berperan sebagai fasilitas pinjaman untuk membangun infrastruktur. Dari proyek yang direncanakan dapat diasumsikan Indonesia mengharapkan KIPI dapat meningkatkan investasi, ekonomi, dan lapangan pekerjaan dan Tiongkok mengharapkan kerja sama dengan perusahaan Tiongkok tetap terjaga dan terbangunnya konektivitas antara Indonesia dan Tiongkok (KKBKIRI, 2019).

Pembangunan KIPI memungkinkan dampak yang signifikan kepada Indonesia karena potensi KIPI di sektor ekonomi. Baterai kendaraan listrik dan aluminium merupakan produk yang sering diimpor Tiongkok dari Indonesia, dengan adanya KIPI produk tersebut dapat bertambah nilainya dengan mengolahnya menjadi baterai EV dan *nickel pig iron* (NPI) bahan baja tahan karat di Tiongkok. PMD berusaha membuat energi terbarukan dan hal ini dapat diwujudkan di KIPI karena aktivitasnya menggunakan energi terbarukan, yaitu *hydropower*. Adanya teknologi *hydropower* diharapkan dapat diterapkan di semua wilayah Indonesia.

KIPI dapat menjadi solusi pemenuhan kebutuhan impor Tiongkok dari Indonesia, dengan adanya kerja sama antara BRI dan PMD Tiongkok bisa memenuhi kebutuhan nikelnya dari Indonesia, seperti baterai EV dan NPI. Perdagangan juga dapat dilakukan dengan mudah karena letak geografis Indonesia yang masih berdekatan dengan Tiongkok dapat mempermudah distribusi produk nikel (Statista, 2024). Pembangunan KIPI juga memperhatikan konektivitas perdagangan maka dari itu KIPI dibangun fasilitas pelabuhan untuk mengangkut komoditas dari KIPI, konektivitas inilah yang diharapkan oleh Tiongkok untuk mempermudah melakukan perdagangan.

Pembangunan KIPI dengan kerja sama Tiongkok-Indonesia dalam skema BRI dan PMD diproyeksikan saling menguntungkan kedua negara, keinginan kedua negara dari skema masing-masing dapat tercapai dengan adanya KIPI. BRI dapat mencapai konektivitasnya kepada negara mitra mewujudkan energi terbarukan sekaligus stabilitas perdagangan dan investasi kepada negara mitra.

PMD yang dapat mencapai pertumbuhan ekonomi, tercapainya PMD untuk mewujudkan energi terbarukan dan membuka lapangan kerja lokal, hingga saat ini KIPI masih dalam tahap pembangunan, tetapi perencanaan yang stategis ini dapat saling menguntungkan kedua negara.

Seperti yang telah diketahui KIPI akan dibangun tiga infrastruktur hasil kerja sama Tiongkok-Indonesia, yaitu kawasan industri, pembangkit listrik tenaga air (PLTA) yang diberi nama *hydropower,* dan pelabuhan internasional. Idealnya ketiga proyek ini saling bersinergi. Kawasan industri bertugas mengolah bahan yang dikirim dari *Morowali Industrial Park* untuk diolah lagi menjadi barang jadi. Kemudian, *hydropower* berfungsi sebagai energi ramah lingkungan yang digunakan kawasan industri sebagai energi untuk memproduksi bahan jadi yang telah diterima. Selanjutnya, pelabuhan internasional berperan sebagai lokasi berlabuhnya kapal yang mengangkut komoditas maupun bongkar muatan (KKBKIRI, 2019).

Pada kenyataannya hingga saat ini proyek yang telah direncanakan masih dalam tahap pembangunan. Presiden Jokowi juga mengatakan bahwa untuk penggunaan energi dari *hydropower* tidak dapat langsung diterapkan, tetapi akan berkala (Fawdi, 2023). Hal ini berarti penerapan energi ramah lingkungan masih sulit untuk direalisasikan. Kawasan industri masih tetap pada rencana awal, yaitu dibangun dengan kolaborasi dengan swasta dengan prinsip *B-to-B*, pemerintah hanya memastikan perizinan berjalan dengan baik.

Pada saat ini, pembangunan KIPI masih belum selesai maka dari itu belum dapat dikatakan proyek ini berhasil dan membawa dampak. Beberapa kendala disebutkan oleh Kemenko Marves bahwa karena data yang diperlukan dalam keadaan tersebar di pemerintah pusat dan daerah selain itu regulasi yang harus disinkronkan dengan keputusan, aset yang tertukar karena banyak aset pemda yang berada di kawasan industri dan legalitas kepemilikan.

E. Penutup

Meningkatnya perhatian akan geopolitik kemaritiman dan penguasaan sumber daya alam di wilayah laut membuat banyak negara menerbitkan kebijakan dan strategi terkait keamanan maritim dan pengelolaan wilayah laut. Tiongkok, sebagai salah satu aktor besar di kawasan, melihat ada hambatan dari AS dan sekutu-sekutunya yang ingin membendung pengaruh Tiongkok di kawasan Indo-Pasifik. Tiongkok pun berupaya mengatasi hambatan tersebut dengan menelurkan konsep BRI. Dengan enam koridor BRI, Tiongkok akan terhubung dengan berbagai mitra strategisnya sehingga dapat memperkuat ekonomi dan keamanan nasionalnya.

Indonesia sebagai negara maritim sejak kemerdekaannya tidak memberikan perhatian besar pada pengelolaan wilayah laut. Konsep Indonesia sebagai PMD yang diutarakan Presiden Joko Widodo seakan menjadi jawaban akan permasalahan keamanan maritim Indonesia dan kurangnya pengelolaan potensi maritim Indonesia. Konsep ini diikuti dengan penerbitan rangkaian peraturan pemerintah dan kebijakan yang berorientasi pada perwujudan Indonesia sebagai kekuatan maritim global.

Dalam pelaksanaannya, BRI dan PMD memiliki irisan kepentingan. Tiongkok memiliki kepentingan untuk mengembangkan *China-Indochina Peninsula Economic Corridor* (CICPEC) yang mengait ke jalur maritim di Selat Malaka. Indonesia memiliki kepentingan pengembangan infrastruktur pendukung konektivitas maritim di Indonesia. Dari irisan kepentingan ini, terjalin kerja sama antara pemerintah Tiongkok dan Indonesia. Untuk menyelaraskan kerja sama pengejawantahan konsep BRI dan PMD, Kemenko Marves telah menyusun sepuluh investasi dan kajian bersama Tiongkok. Namun, pada kenyataannya, hanya empat program yang terlaksana, yakni pembangunan PLTU 1 Jabar, pembangunan kawasan industri Morowali, pembangunan KIPI, dan pembangunan jalur kereta cepat Jakarta-Bandung.

Dari empat program tersebut, tulisan ini fokus pada pembangunan KIPI. Terlepas dari rencana yang telah disusun oleh pihak-pihak terkait, pada kenyataannya, proses pembangunan KIPI belum berjalan sesuai harapan. KIPI yang direncanakan terdiri dari tiga bagian, yakni kawasan industri, pembangkit listrik tenaga air *hydropower* dan pelabuhan internasional, sampai saat ini masih belum selesai dibangun. Dengan demikian, tujuan awal dari BRI dan PMD yang seharusnya dapat dipenuhi oleh KIPI masih belum terwujud.

Referensi

ACC. (2013, October 2). Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament [Press release]. http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c_133062675.htm

Adaro. (2024). *Kinerja keuangan 1Q24*. https://www.adaro.com/files/news/berkas/2253/ADRO%201Q24%20FPR%20QAR%20Final%20-%20Indonesian.pdf

APMT. (2024). Operasi industri produksi dan penjualan industri otomotif pada tahun 2023 [Press release]. https://mp.weixin.qq.com/s/ZzOIuBJ6DggeVa53r6_X_Q

Atmini, S., & Retraubun, A. S. W. (2004). *Profil pulau-pulau kecil di Indonesia. Jilid 1*. Direktorat Jenderal Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia (Indonesian Government).

Barrett, S. (1999). A theory of full international cooperation. *Journal of Theoretical Politics*, *11*(4), 519–541. doi:10.1177/0951692899011004004

BPKRI. (2021, December 20). *Investasi KIPI capai Rp 1.800 Triliun, Bappeda Litbang Kaltara sebut modal murni dari swasta*. https://kaltara.bpk.go.id/investasi-kipi-capai-rp-1-800-triliun-bappeda-litbang-kaltara-sebut-modal-murni-dari-swasta/

BRF. (2023, October). The belt and road initiative: A key pillar of the global community of shared future [Press release]. http://www.beltandroadforum.org/english/n101/2023/1010/c124-895.html

BRIN. (2023, October 27). Indonesia – Tiongkok tingkatkan hubungan dalam proyek pembangunan infrastruktur skala global [Press release]. https://www.brin.go.id/news/116170/indonesia-tiongkok-tingkatkan-hubungan-dalam-proyek-pembangunan-infrastruktur-skala-global

CD. (2018, November 12). POWERCHINA pens EPC contract for Kayan hydropower project. *China Daily*. http://www.chinadaily.com.cn/m/powerchina/2018-11/12/content_37247247.htm

Chapsos, I., & Malcolm, J. A. (2017). Maritime security in Indonesia: Towards a comprehensive agenda? *Marine Policy*, *76*, 178–184. doi:https://doi.org/10.1016/j.marpol.2016.11.033

Chen, A. L. Q. (2023). The Belt and Road Initiative as a variegated agglomeration of multi-scalar state spatial strategies. *Territory, Politics, Governance*, *11*(3), 478–501. doi:10.1080/21622671.2020.1870544

Cohen, S. B. (2014). *Geopolitics: The geography of international relations*. Rowman & Littlefield Publishers.

Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2017). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. Sage Publication.

Dheani, C. (2017). One belt one road and global maritime fulcrum: Between contradictions and harmony. *Jurnal Sentris*, *2*(2), 57–65. doi:https://doi.org/10.26593/sentris.v2i2.4139.57-65

DKISP. (2021, December 21). KIPI Tana Kuning-Mangkupadi disebut kawasan industri terbesar di dunia [Press release]. https://diskominfo.kaltaraprov.go.id/kipi-tana-kuning-mangkupadi-disebut-kawasan-industri-terbesar-di-dunia/

DSG. (2023, March 6). PT Adaro Minerals Indonesia Investor besar pengelola kawasan industri hijau Kalimantan Utara. https://gewinnscale.id/adaro-klien-jembatan-timbang-gewinn-scale-investor-kawasan-industri-hijau/

Fawdi, M. I. (2023, February 28). Kunjungi KIPI Tanah Kuning-Mangkupadi, Presiden Jokowi sebut masa depan Indonesia Ada di Kaltara. *Tribun Kaltara*. https://kaltara.tribunnews.com/2023/02/28/kunjungi-kipi-tanah-kuning-mangkupadi-presiden-jokowi-sebut-masa-depan-indonesia-ada-di-kaltara

Fearon, J. D. (1998). Bargaining, enforcement, and international cooperation. *International Organization*, *52*(2), 269–305. doi:10.1162/002081898753162820

Ferdinand, P. (2016). Westward ho—the China dream and 'one belt, one road': Chinese foreign policy under Xi Jinping. *International Affairs*, *92*(4), 941–957. doi:10.1111/1468-2346.12660

FES. (2024, February 14). *Map of the geopolitical competition in the Indo-Pacific*. https://asia.fes.de/news/geopolitical-competition-indo-pacific.html

GBR. (2024). *Southeast Asia Chemicals 2024*. https://www.gbreports.com/files/pdf/_2024/SEA-Chemicals-2024-web-1607.pdf

Halim, A. (2023, June 12). Pelabuhan internasional ditarget rampung 2030. *Radar Tarakan*. https://radartarakan.jawapos.com/bulungan/2414119933/pelabuhan-internasional-ditarget-rampung-2030#

Hannigan, J. (2016). *The geopolitics of deep oceans*. Polity Press.

Hanugrahayu, K. N. (2021, December 2). Menko Luhut ungkap 9 perusahaan asing berinvestasi di KIPI, yang aktif bangun proyek diterima. *Tribun Video*. https://video.tribunnews.com/view/292081/menko-luhut-ungkap-9-perusahaan-asing-berinvestasi-di-kipi-yang-aktif-bangun-proyek-diterima

Hasiana, D. (2024, May 6). AS-China adu investasi nikel di Asean, penambang yakin RI unggul. *Bloomberg Technoz*. https://www.bloombergtechnoz.com/detail-news/37090/as-china-adu-investasi-nikel-di-asean-penambang-yakin-ri-unggul

Heydarian, R. J. (2021, March 13). Quad summit next step towards an Asian NATO. *Asia Times*. https://asiatimes.com/2021/03/quad-summit-next-step-towards-an-asian-nato/

Holsti, K. J. (1972). *International politics: A framework for analysis*. Prentice-Hall.

Howe, C. (2023, November 16). Explainer: The numbers behind China's renewable energy boom. *Reuters*. https://www.reuters.com/sustainability/climate-energy/numbers-behind-chinas-renewable-energy-boom-2023-11-15/

Kaplan, R. D. (2009). The revenge of geography. *Foreign Policy*, (172), 96–105.

Keohane, R. O. (2019). Sovereignty, interdependence, and international institutions. In S. Hoffmann (Ed.), *Ideas and Ideals. Essays on Politics in Honor of Stanley Hoffmann* (91–107). Routledge.

KHN. (2023, March 1). Presiden RI Joko Widodo groundbreaking PLTA Mentarang Induk milik PT Kayan Hydropower Nusantara [Press release]. https://www.adaro.com/files/news/berkas/2210/Press%20

Release%20-%20Groundbreaking%20PLTA%20Mentarang%20Induk%20-%20Bahasa%20.pdf

Kjellén, R. (1916). *Die Großmächte der Gegenwart*. BG Teubner.

KKBKIRI. (2017). Kebijakan kelautan Indonesia [Press release]. https://maritim.go.id/konten/unggahan/2017/07/Kebijakan_Kelautan_Indonesia_-_Indo_vers.pdf

KKBKIRI. (2019, May 14). A synergy between two great nations: China's Belt & Road Initiative and Indonesia's Global Maritime Fulcrum [Press release]. https://maritim.go.id/konten/unggahan/2019/05/20190514-Kemenko-Maritim-GMF-BRI-1.pdf

KKBKIRI. (2023). *Laporan kinerja 2023*. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia (Indonesian Government).

KKBKIRI. (2023, August 23). Tingkatkan Mutu SDM, Kemenko Marves Dukung Program Beasiswa Vokasi Mandarin [Press release]. https://maritim.go.id/detail/tingkatkan-mutu-sdm-kemenko-marves-dukung-program-beasiswa-vokasi-mandarin

KLNRI. (2018, October 23). MoU on jointly promoting cooperation within the framework of the global maritim fulcrum vision and the belt and road initiative [Press release]. https://id.china-embassy.gov.cn/eng/sgdt/201909/t20190902_2049102.htm#:~:text=The%20two%20governments%20have%20signed%20a%20Memorandum,within%20the%20framework%20of%20BRI%20and%20GMF.

KLNRI. (2023, October 18). Joint statement on deepening comprehensive strategic cooperation between the people's Republic of China and the Republic of Indonesia, 18 October 2023, Beijing [Press release]. https://kemlu.go.id/portal/en/read/5393/siaran_pers/joint-statement-on-deepening-comprehensive-strategic-cooperation-between-the-peoples-republic-of-china-and-the-republic-of-indonesia-18-october-2-023-beijing

Kobara, J., & Moriyasu, K. (2021, March 27). Japan will turn to quad in 'new cold war': Defense ministry think tank. *Nikkei Asia*. https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/Japan-will-turn-to-Quad-in-new-Cold-War-Defense-Ministry-think-tank

KOMINFO. (2019, February 25). Indonesia poros maritim dunia [Press release]. https://www.indonesia.go.id/narasi/indonesia-dalam-angka/ekonomi/indonesia-poros-maritim-dunia

KPANRB. (2023, March 1). Presiden yakin kawasan KIPI jadi masa depan industri energi hijau Indonesia [Press release]. https://www.menpan.go.id/site/berita-terkini/dari-istana/presiden-yakin-kawasan-kipi-jadi-masa-depan-industri-energi-hijau-indonesia

Kurniawan, H. (2023, April 12). Perusahaan tiongkok investasi Rp 150 Triliun, Kemungkinan di KI Boy Thohir. *Investor.id*. https://investor.id/business/326942/perusahaan-tiongkok-investasi-rp-150-triliun-kemungkinan-di-ki-boy-thohir

Lalisang, A. E. Y., & Candra, D. S. (2020). *Indonesia's global maritime fulcrum & China's belt road initiative. A match made at sea?* https://library.fes.de/pdf-files/bueros/indonesien/16770.pdf

Luft, G. (2017). Silk Road 2.0. US Strategy toward China's Belt and Road Initiative. *Atlantic Council Strategy Paper*, (11), 1–59.

Mackinder, H. J. (2017). The geographical pivot of history. In R. E. Kasperson & J. Minghi (Eds.), *The Structure of Political Geography* (162–169). Routledge.

Mahan, A. T. (2004). *The influence of sea power upon history (1890)*. Digital Antiquaria.

Mamuja, D. D., & Setiawan, T. (2023). Analysis of the Government's Role for Promoting The Green Industrial Park Development in Indonesia. *International Journal of Current Science Research and Review*, *6*(7), 5120–5130. doi:https://doi.org/10.47191/ijcsrr/V6-i7-128

MERICS. (2018, June 7). Mapping the belt and road initiative: This is where stand. https://merics.org/en/tracker/mapping-belt-and-road-initiative-where-we-stand

Mokhtar, F. (2023, November 23). A coal-powered industrial boom is testing Indonesia's Green Ambitions. *Financial Post*. https://financialpost.com/pmn/business-pmn/a-coal-powered-industrial-boom-is-testing-indonesias-green-ambitions

Morris, M. A. (1986). Maritime geopolitics in Latin America. *Political Geography Quarterly*, *5*(1), 43–55. doi:https://doi.org/10.1016/0260-9827(86)90010-8

O'Connor, T., & Jamali, N. (2020, October 22). US, China's geopolitical battle for Asia shapes new power dynamic for region. *Newsweek*. https://www.newsweek.com/us-china-geopolitical-battle-asia-shapes-power-dynamics-region-1541509

Paulo, S. (2014). International cooperation and development: A conceptual overview. *German Development Institute Discussion Paper*, *13*, 1–31.

Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2018 tentang Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik. (2018). https://peraturan.bpk.go.id/Details/82994/pp-no-24-tahun-2018

Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015–2019. (2015). https://peraturan.bpk.go.id/Details/41718/perpres-no-2-tahun-2015

Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. (2017). https://peraturan.bpk.go.id/Details/62168

PII. (2019, August 27). Pembangkit hydro terbesar itu ada di sungai kayan [Press release]. https://indonesia.go.id/kategori/indonesia-dalam-angka/971/pembangkit-hydro-terbesar-itu-ada-di-sungai-kayan?lang=1

PKB. (2022, January 19). Tindak lanjut berakhirnya izin lokasi pada kawasan industri di Tanah Kuning dan Mangkupadi serta kawasan pembangkit listrik tenaga air di Peso. [Press release]. https://mpp.bulungan.go.id/berita/tindak-lanjut-berakhirnya-izin-lokasi-pada-kawasan-industri-di-tanah-kuning-dan-mangkupadi-serta-kawasan-pembangkit-listrik-tenaga-air-di-peso

Powell, R. C., & Dodds, K. (2014). *Polar geopolitics?: Knowledges, resources and legal Regimes*. Edward Elgar Publishing.

Prasetyo, B. (2017, May 14). Pembukaan belt and road forum, Jokowi disambut presiden Xi Jinping. *Kompas*. https://nasional.kompas.com/read/2017/05/14/13021411/pembukaan.belt.and.road.forum.jokowi.disambut.presiden.xi.jinping?page=all

Rustam, I. (2016). Tantangan ALKI dalam mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia. *Indonesian Perspective*, *1*(1), 1–21. doi:https://doi.org/10.14710/ip.v1i1.10426

Rustan, R. (2023, December 12). Harapkan pembangunan PLTA Sungai Kayan segera rampung. *Radio Republik Indonesia*. https://www.rri.co.id/tarakan/daerah/478749/harapkan-pembangunan-plta-sungai-kayan-segera-rampung

Saraswati, N. M. V. (2019). Menilik perjanjian Indonesia-Cina dalam kerangka belt and road initiative (BRI) dalam perspektif ketahanan nasional. *Jurnal Lemhannas RI*, *7*(2), 55–72. doi:https://doi.org/10.55960/jlri.v7i2.72

Schofield, C. (2012). Maritime energy resources in Asia: Energy and geopolitics. *National Bureau of Asian Research (NBR) Special Report*, (35).

SCIOPRC. (2020, August 4). What are six economic corridors under belt and road initiative? [Press release]. http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm

SG. (2024, August 24). Top 10 manufacturing countries in the world in 2024. https://www.safeguardglobal.com/resources/top-10-manufacturing-countries-in-the-world/

SKRI. (2014, November 14). Pidato Presiden RI Joko Widodo Pada KTT Ke-9 Asia Timur, di Nay Pyi Taw, Myanmar, 13 November 2014 [Press release]. https://setkab.go.id/pidato-presiden-ri-joko-widodo-pada-ktt-ke-9-asia-timur-di-nay-pyi-taw-myanmar-13-november-2014/

Statista. (2024). Distribution of nickel mine production worldwide in 2021, by region. https://www.statista.com/statistics/545032/distribution-of-nickel-production-worldwide-by-region/#:~:text=In%202021%2C%20Asia%20produced%20more,14.5%20percent%20of%20global%20production.