

**KEBIJAKAN *THE 21ST MARITIME SILK ROAD* SEBAGAI SALAH  
SATU BENTUK DARI KEKUATAN MARITIM TIONGKOK**

**(Skripsi)**

**Oleh**

**DIAJENG BELLA PUSPITA  
NPM 1816071016**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS LAMPUNG  
BANDAR LAMPUNG  
2025**

## **ABSTRAK**

### **KEBIJAKAN *THE 21ST MARITIME SILK ROAD* SEBAGAI SALAH SATU BENTUK DARI KEKUATAN MARITIM TIONGKOK**

**Oleh**

**DIAJENG BELLA PUSPITA**

Tiongkok memiliki kebijakan *The 21st Maritime Silk Road* yang bertujuan untuk memperluas jangkauan koneksi ke wilayah Asia, Eropa dan Afrika. Wilayah maritim merupakan wilayah yang penting bagi Tiongkok, tetapi pada wilayah ini masih terdapat ketidakstabilan dan ancaman keamanan. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan bagaimana kekuatan maritim yang dimiliki oleh Tiongkok serta bagaimana upaya Tiongkok menjadikan kebijakan *The 21st Maritime Silk Road* sebagai salah satu bentuk upayanya untuk memperkuat wilayah maritim.

Penelitian ini menganalisis upaya Tiongkok dalam memperkuat keamanannya melalui kebijakan *The 21st Maritime Silk Road*, menggunakan teori *sea power* sebagai salah satu bentuk dari geostrategi yang menekankan pada kekuatan maritim untuk menguasai dunia. Dengan enam syarat dan empat konsep dari mahan agar suatu negara dapat dikatakan sebagai negara yang memiliki kekuatan maritim yang baik data dianalisis melalui pendekatan kualitatif deskriptif menggunakan sumber data sekunder yang berasal dari artikel jurnal, laporan resmi, *website* resmi pemerintah dan berita nasional.

Hasil penelitian oleh penulis menunjukkan bahwa Tiongkok telah menjadikan kebijakan *The 21st Maritime Silk Road* sebagai alat untuk memperkuat kekuatan maritimnya dengan berbagai kerjasama dibidang ekonomi dan keamanan dengan negara-negara yang terdapat di sepanjang jalur sutra maritim, menunjukkan bahwa kebijakan MSR sebagai bentuk geostrategi Tiongkok telah memberikan peluang bagi Tiongkok untuk menunjukkan kekuatan maritimnya secara global.

**Kata kunci:** *Maritime Silk Road, Sea Power, Tiongkok*

## **ABSTRACT**

### **THE 21<sup>ST</sup> MARITIME SILK ROAD POLICY AS A FORM OF CHINA'S MARITIME POWER**

**By**

**DIAJENG BELLA PUSPITA**

*China has a policy of The 21st Maritime Silk Road which aims to expand the reach of connections to the regions of Asia, Europe and Africa. The maritime region is an important region for China, but in this region there is still instability and security threats. This study aims to describe how maritime power is owned by China and how China's efforts to make the 21st Maritime Silk Road policy one of its efforts to strengthen the maritime region. This study analyzes China's efforts to strengthen its security through the 21st Maritime Silk Road policy, using the theory of sea power as one form of geostrategy that emphasizes maritime power to dominate the world. With six conditions and four concepts from Mahan so that a country can be said to be a country that has good maritime power. By using the theory of sea power, data is analyzed through a descriptive qualitative approach using secondary data sources from journal articles, official reports, official government websites and national news. The results of the author's research show that China has made the 21st Maritime Silk Road policy a tool to strengthen its maritime power through various economic and security cooperation with countries along the maritime silk road, providing opportunities for China to demonstrate its maritime power globally.*

**Keywords:** *Maritime Silk Road, Sea Power, China*

**KEBIJAKAN *THE 21ST MARITIME SILK ROAD* SEBAGAI SALAH SATU  
BENTUK DARI KEKUATAN MARITIM TIONGKOK**

**Oleh**

**DIAJENG BELLA PUSPITA**

**Skripsi**

**Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar  
SARJANA HUBUNGAN INTERNASIONAL**

**Pada**

**Jurusan Hubungan Internsional  
Fakutas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**



**JURUSAN HUBUNGAN INTERNASIONAL  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS LAMPUNG  
2025**

Judul Skripsi : **KEBIJAKAN THE 21ST MARITIME SILK ROAD SEBAGAI SALAH SATU BENTUK DARI KEKUATAN MARITIM TIONGKOK**

Nama Mahasiswa : **Diajeng Bella Puspita**

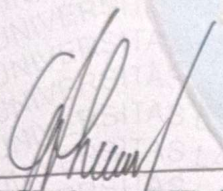
Nomor Pokok Mahasiswa : **1816071016**

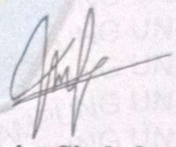
Program Studi : **Hubungan Internasional**

Fakultas : **Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**

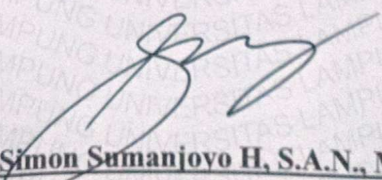
**MENYETUJUI**

**1. Komisi Pembimbing**

  
**Gita Karisma, S.IP., M.Si.**  
NIP. 198701282014042001

  
**Khairunnisa Simbolon, S.IP., M.A.**  
NIP. 199209262024092001

**2. Ketua Jurusan Hubungan Internasional**

  
**Simon Sumanjoyo H, S.A.N., M.P.A.**  
NIP. 198106282005011003



## MENGESAHKAN

### 1. Tim Penguji

Ketua : Gita Karisma, S.IP., M.Si.

Sekretaris : Khairunnisa Simbolon, S.IP., M.A.

Penguji : Astiwi Inayah, S.IP., M.A.

### 2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



Prof. Dr. Anna Gustina Zainal, M.Si.

NIP. 197608212000032001

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 10 Juni 2025



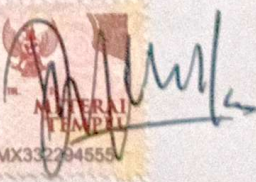
## PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa

1. Karya tulis saya, skripsi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (sarjana), baik di Universitas Lampung maupun di perguruan tinggi lain.
2. Karya tulis ini murni gagasan, rumusan, dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan komisi pembimbing dan penguji.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah berlaku di Universitas Lampung.

Bandar Lampung, 10 Juni 2025

Yang membuat pernyataan,

  
Dijeng Bella Puspita  
NPM. 1816071051

## RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama lengkap Diajeng Bella Puspita lahir di Bandar Lampung pada 1 Juli 2000. Penulis adalah anak pertama dari dua bersaudara, dari pasangan yang berbahagia, yaitu Bapak Zainuri dan Ibu Dorina Nachdo. Penulis menyelesaikan pendidikan di TK Al-Kautsar, SD Al-Kautsar di tahun 2012, SMP Al-Kautsar di tahun 2015, dan SMA Al-Kautsar di tahun 2018.

Pada tahun 2018, penulis diterima sebagai mahasiswa program S-1 di Jurusan Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Politik melalui jalur SNMPTN. Selama menempuh studi, penulis beberapa kali ikut aktif terlibat dalam penyelenggaraan kegiatan kampus. Selain itu, dalam berbagai kesempatan penulis ikut ke dalam seminar yang diadakan oleh kampus maupun luar kampus. Pada tahun 2021, penulis berkesempatan magang di Divisi Hubungan Internasional Kepolisian Republik Indonesia dan juga melaksanakan Kuliah Kerja Nyata (KKN) yang bertempat di Kelurahan Metro Barat pada tahun 2020.



## **MOTO**

*“Tuhanmu lebih mengetahui terhadap apa yang ada di dalam hatimu”*

(QS. Al-Isra : 25)

*“Ada banyak warna di hidup ini, yang kamu perlu hanyalah tetap membuka mata  
dan mensyukurinya”*

(Ustadzah Halimah Alaydrus)

*“No one will ever fully be able to understand the internal battles you had to  
endure just to heal, just to grow, just to make it here today. Be proud of the way  
you fought to save yourself. Be proud of the way you survived.”*

(Bianca Sparacino)

## **PERSEMBAHAN**

Saya persembahkan skripsi ini sebagai bentuk hasil dari usaha, tanggung jawab dan rasa terima kasih untuk:

Segala puji bagi Allah SWT yang telah memberikan segala kemudahan, kelancaran, dan ketabahan dalam setiap langkah penyusunan skripsi ini. Dengan izin-Nya, penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini.

Kedua orang tua saya yang sangat saya sayangi dan cintai sepenuh hati,

**Bapak Zainuri dan Ibu Dorina Nachdo,**

Tulisan ini merupakan ungkapan terima kasih yang mungkin tidak akan pernah cukup untuk membalas segala kelimpahan kasih sayang dari kedua orang tua yang selalu mendoakan dan memberikan dukungan. Segala pencapaian ini tidak terlepas dari lantunan doa, usaha, dan juga semangat. Saya selalu bersyukur kepada Allah SWT karena telah dilahirkan dari orang tua yang hebat. Jika ada kehidupan lain saya akan selalu memilih mereka untuk menjadi orang tua saya di segala kesempatan yang ada.

**Diri Sendiri,**

Terimakasih tetap bertahan dan tetap berjuang.

**Para Dosen dan Civitas Akademika,**

Yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan

## SANWACANA

Puji syukur tak hentinya saya ucapkan kepada Allah SWT karena berkah dan karunia-Nya penelitian dengan judul *Kebijakan The 21st Maritime Silk Road Sebagai Salah Satu Bentuk dari Kekuatan Maritim Tiongkok* ini dapat diselesaikan, sebagai syarat untuk dapat meraih gelar sarjana Hubungan Internasional di Universitas Lampung. Penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah berperan dalam memberikan doa, dukungan, dan bantuan kepada penulis, yaitu:

1. Tuhan Yang Maha Esa, Allah SWT Yang Maha Pengasih, Maha Penyayang atas segala karunia dalam hidup serta Nabi Muhammad SAW sebagai utusan Allah SWT.
2. Prof. Dr. Ir. Lusmeilia Afriani, D.E.A., I.P.M., selaku Rektor Universitas Lampung.
3. Dr. Anna Gustina Zainal, S.Sos, M.Si., selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.
4. Bapak Simon Sumanjoyo Hutagalung, S.A.N., M.P.A., selaku Ketua Jurusan Hubungan Internasional Universitas Lampung.
5. Bapak Iwan Sulisty S.Sos., M.A. selaku Dosen Pembimbing Akademik atas segala kesabaran, keikhlasan dan saran untuk bimbingan akademik sejak awal masa perkuliahan hingga akhir masa perkuliahan.
6. Ibu Gita Karisma S.IP., M.Si. selaku Dosen Pembimbing Skripsi atas segala kesediaannya, kesabaran, dan keikhlasannya dalam memberikan bimbingan dan ilmu kepada penulis selama perkuliahan hingga saat ini.
7. Ibu Khairunnisa Simbolon S.IP., M.A. selaku Dosen Pembimbing Pembantu Skripsi dalam memberikan kritik, saran, dan nasihat kepada penulis selama pengerjaan skripsi ini.
8. Ibu Astiwi Inayah, S.IP., M.A. selaku Dosen Penguji Skripsi, yang telah memberikan banyak bantuan, motivasi, dan juga saran yang membangun agar skripsi penulis dapat lebih baik lagi.



9. Seluruh jajaran dosen Hubungan Internasional Universitas Lampung beserta staf jurusan yang telah membantu dan memberikan ilmu yang bermanfaat.
10. Untuk kedua orang tua tercinta, papa dan mama yang selalu memberikan semangat dan bekerja keras untuk selalu memenuhi segala kebutuhan penulis, terima kasih telah menjadi sumber inspirasi dan kekuatan dalam hidup penulis. Kalianlah alasan penulis masih terus bertahan dan melangkah dalam proses penyelesaian skripsi ini. Terima kasih telah menjadi orang tua yang sangat hebat, yang selalu percaya dan mendukung penulis di setiap langkah perjalanan hidup ini. Keyakinan kalian bahwa penulis mampu mencapai impian telah memberi semangat yang tiada henti. Penulis merasa sangat beruntung memiliki orang tua seperti kalian. Penulis akan selalu memilih dan mengutamakan kalian di segala kesempatan yang ada. Terima kasih atas semua cinta dan kasih sayang yang telah kalian berikan.
11. Saudara satu-satunya penulis, Achmad Agung Nugroho, yang selalu memberikan dukungan dan warna dalam hidup penulis. Penulis sangat bersyukur mempunyai saudara sepertimu. Semoga kita bisa terus saling mendukung dan menginspirasi satu sama lain dalam setiap langkah yang kita ambil.
12. Tante Juanah, Om Narno, dan adik Gustaf Fatih Alfarizi yang selalu percaya kepada penulis dan selalu memberikan dukungan, masukan serta semangat yang tiada hentinya. Kehadiran kalian membuat setiap tantangan dalam proses penyelesaian skripsi ini terasa lebih ringan dan penulis merasa sangat bersyukur dan berterima kasih untuk segala hal.
13. Teman-teman seperjuangan rahasia negara: Shindi Philadepia, Titis Pratita Pambayun, Febrina Septiana Putri, dan Awalia Sukma Chantika. Terima kasih telah menjadi teman terbaik dari awal hingga akhir. Memiliki teman seperti kalian merupakan hal yang sangat penulis syukuri. Tempat penulis berkeluh kesah, tempat penulis menuangkan rasa bahagia, sedih, kecewa, dan juga cemas, serta tempat penulis banyak melalui momen-momen penting selama perkuliahan. Terima kasih banyak atas segala pengertian yang telah diberikan semoga bisa terus saling mendukung satu sama lain untuk ke depannya.

14. Teman-teman EIGHT sejak sekolah hingga saat ini: Livia, Sheila, Velia, Yasmin, Salsa, Cindy, dan Nurul yang selalu memberikan semangat dan juga dukungan. Terima kasih telah membuat penulis merasa tenang di saat-saat tersulit penulis. Semoga pertemanan kita bisa terus bertahan hingga kapan pun.
15. Teman-teman semasa SMA: Sitta Nuril Azizah Siregar, Sheila Aini Dinan Umaroh, dan Nur Aliza Azzahra yang juga selalu mengerti dan memberikan dukungan kepada penulis. Terimakasih banyak atas segala pengertiannya.
16. M. Ghazy Ramadhan, Leonny Masrifa Fazri, Putri Rachma Tasya, Ciko Satrio, Michael Angling Dharma Saputra dan teman-teman lainnya dari grup HI 18 Akhir-akhir banget yang menyebarkan semangat dan dukungan dalam proses skripsi.
17. Teman-teman Jurusan Hubungan Internasional Angkatan 2018 yang telah saling memberikan bantuan dan dukungan selama perkuliahan. Semoga kita semua selalu diberikan perlindungan oleh Allah dan dituntun jalannya menuju kesuksesan.

Akhir kata, penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini masih terdapat kekurangan karena keterbatasan dan pengetahuan yang penulis miliki. Oleh karena itu, segala bentuk kritik, saran, dan masukan yang membangun dari seluruh pihak sangat diharapkan untuk pengembangan dan kesempurnaan skripsi ini.

Bandar Lampung, 5 Juni 2025  
Penulis,

Diajeng Bella Puspita  
NPM 1816071016

## DAFTAR ISI

|                                                                               | Halaman       |
|-------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| <b>DAFTAR ISI.....</b>                                                        | <b>i</b>      |
| <b>DAFTAR SINGKATAN .....</b>                                                 | <b>iii</b>    |
| <b>DAFTAR TABEL.....</b>                                                      | <b>iv</b>     |
| <b>DAFTAR GAMBAR.....</b>                                                     | <b>v</b>      |
| <br><b>I. PENDAHULUAN .....</b>                                               | <br><b>1</b>  |
| 1.1 Latar Belakang.....                                                       | 1             |
| 1.2 Rumusan Masalah.....                                                      | 6             |
| 1.3 Tujuan Penelitian .....                                                   | 7             |
| 1.4 Manfaat Penelitian .....                                                  | 7             |
| <br><b>II. TINJAUAN PUSTAKA.....</b>                                          | <br><b>8</b>  |
| 2.1 Penelitian Terdahulu .....                                                | 8             |
| 2.2 Landasan Teori dan Konsep.....                                            | 14            |
| 2.2.1 Konsep Geostrategi.....                                                 | 14            |
| 2.2.2 Teori Sea Power.....                                                    | 16            |
| 2.3 Kerangka Pemikiran.....                                                   | 23            |
| <br><b>III. METODOLOGI PENELITIAN .....</b>                                   | <br><b>25</b> |
| 3.1 Jenis Penelitian.....                                                     | 25            |
| 3.2 Fokus Penelitian.....                                                     | 25            |
| 3.3 Jenis dan Sumber Data.....                                                | 26            |
| 3.4 Teknik Pengumpulan Data.....                                              | 26            |
| 3.5 Teknik Analisis Data.....                                                 | 27            |
| <br><b>IV. GAMBARAN UMUM DAN PEMBAHASAN .....</b>                             | <br><b>29</b> |
| 4.1 Arah Geostrategi Tiongkok.....                                            | 29            |
| 4.2 Kekuatan Maritim yang Dimiliki oleh Tiongkok .....                        | 30            |
| 4.2.1 Kebijakan Maritime Silk Road Tiongkok.....                              | 36            |
| 4.2.2 Analisis Kebijakan <i>Maritime Silk Road</i> dan <i>Sea Power</i> ..... | 43            |

|                             |           |
|-----------------------------|-----------|
| <b>V. PENUTUP .....</b>     | <b>57</b> |
| 5.1 Kesimpulan .....        | 57        |
| 5.2 Saran .....             | 58        |
| <b>DAFTAR PUSTAKA .....</b> | <b>60</b> |



**DAFTAR SINGKATAN**

|       |                                                     |
|-------|-----------------------------------------------------|
| OBOR  | : <i>One Belt One Road</i>                          |
| SREB  | : <i>Silk Road Economic Belt</i>                    |
| MSR   | : <i>Maritime Silk Road</i>                         |
| BRI   | : <i>Belt Road Initiative</i>                       |
| APG   | : <i>Asia-Pacific Gateway</i>                       |
| MMSIP | : <i>Malaysia Malacca Seaside Industrial Park</i>   |
| MSRI  | : <i>Maritime Silk Road Initiative</i>              |
| PLAN  | : <i>People Liberation Army Navy</i>                |
| NDRC  | : <i>National Development and Reform Commission</i> |
| SOA   | : <i>State Oceanic Administration</i>               |

**DAFTAR TABEL**

|                                                             | Halaman |
|-------------------------------------------------------------|---------|
| Tabel 1. Penelitian Terdahulu .....                         | 12      |
| Tabel 2. Jumlah Aset Kekuatan Militer Maritim Tiongkok..... | 32      |

## DAFTAR GAMBAR

|                                                                        | Halaman |
|------------------------------------------------------------------------|---------|
| Gambar 1. Peta rencana Jalur Sutra Maritim dan Jalur Sutra Darat. .... | 3       |
| Gambar 2. Kerangka Pemikiran.....                                      | 24      |

## I. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

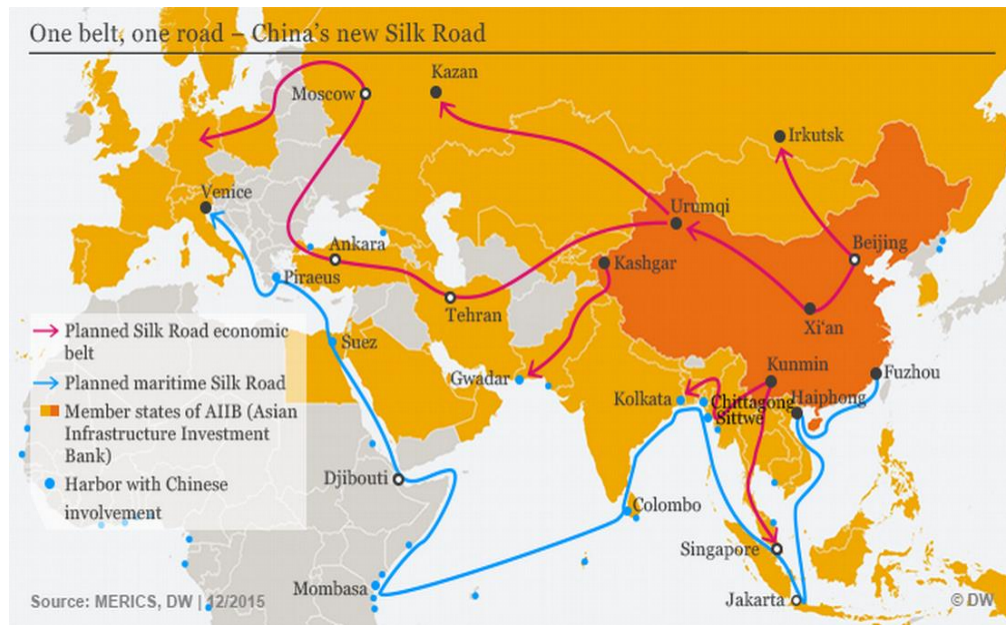
Tiongkok berada di sepanjang garis pantai Samudra Pasifik dan memiliki luas 9,6 juta kilometer persegi yang merupakan negara terbesar di dunia setelah Rusia dan Kanada ditambah dengan fakta bahwa Tiongkok juga memiliki garis pantai sepanjang 18.000 kilometer. Selain itu, terdapat 14 negara yang berbatasan langsung dengan Tiongkok, yaitu Korea, Vietnam, Laos, Burma, Rusia, India, Nepal, Bhutan, Mongolia, Pakistan, Kazakhstan, Afganistan, Kirgistan, dan Tajikistan (Colombia Edu, 2022). Melihat faktor geografis Tiongkok yang sangat beragam tentu saja hal itu dimanfaatkan oleh pemerintahnya untuk mencapai kepentingan nasional negaranya hal ini bisa dengan dibentuk beberapa strategi maupun kebijakan salah satunya adalah Jalur Sutra.

Tiongkok memiliki kebijakan Jalur Sutra kuno yang dimana pada masa pemerintahan Presiden Xi Jinping Jalur Sutra akhirnya diperbaharui pada tahun 2013 dengan tujuan untuk dapat menghubungkan perdagangan di Asia, Eropa dan Afrika. Kebijakan ini juga disebut sebagai *The New Silk Road: One Belt, One Road* atau biasa disingkat sebagai OBOR (Akbar, 2019). *One Belt, One Road* yang merupakan gabungan dari “*Road*” yang mengacu pada jalur maritim dan “*Belt*” yang mengacu pada jalur darat. Terdapat dokumen yang diterbitkan pada bulan Maret tahun 2015 oleh Dewan Negara Tiongkok, dokumen ini berisikan rincian analisis kebijakan Tiongkok untuk memperluas jangkauan koneksinya ke wilayah Asia, Eropa, dan Afrika, memperkuat persahabatan antar negara yang terlibat OBOR dan juga penerapan pembangunan berkelanjutan. Dokumen tersebut adalah “*Visi dan tindakan untuk membangun Silk Road Economic Belt dan Maritime Silk Road for the 21<sup>st</sup> Century*” (Xinhua, 2015).

OBOR atau yang kemudian diperbaharui menjadi *Belt Road Initiative* (BRI) diketahui telah menghasilkan hasil dalam bidang manufaktur, peningkatan pasar serta modal dan mitra keuangan, dan asimilasi budaya yang baik bagi masyarakat Tiongkok. (Ma'rus, 2021). Kebijakan Jalur Sutra Baru selain berfokus pada jalur darat juga berfokus pada jalur laut atau maritim. Sedikit menyinggung tentang sejarah, jalur sutra maritim pada awalnya dibentuk pada masa Dinasti Qin dan Han (221 SM-220 M). Ketika diadakan Peringatan *10th Anniversary of the China-ASEAN Strategic Partnership* Tiongkok akhirnya menggunakan kesempatan tersebut untuk mengusulkan pembangunan bersama *The 21st Maritime Silk Road* pada Oktober 2013 di Jakarta (Xinhua's, What are 21st Century Maritime Silk Road countries?, 2020). Jalur ini memiliki rute utama yang melewati beberapa kota, yaitu Quanzhou, Fuzhou, Guangzhou, Haikou, Beihai, Hanoi, Jakarta, Kolombo, Kalkuta, Nairobi, Athena, dan Venesia (Xinhua's, What are 21st Century Maritime Silk Road countries?, 2020).

Rute ini akan melalui Laut Cina Selatan ke Asia Tenggara kemudian Samudra Hindia, Afrika serta Eropa dan perluasan bagian selatan ke Pasifik Selatan. Jalur ini terbentang dari pesisir Tiongkok sampai ke Eropa dan melalui laut Tiongkok Selatan serta Samudra Hindia kemudian dari pesisir Tiongkok sampai kawasan Pasifik Selatan melewati Laut Tiongkok Selatan. Kemudian secara keseluruhan negara-negara serta wilayah yang dilewati oleh jalur ini adalah Korea Selatan, Jepang, Indonesia, Thailand, Malaysia, Vietnam, Kamboja, Singapura, Filipina, Myanmar, Brunei, India, Sri Lanka, Pakistan, Kuwait, Arab Saudi, Turki, Mesir, Uni Emirat Arab, Kenya, Tanzania, Yunani, dan Italia (Xinhua's, What are 21st Century Maritime Silk Road countries?, 2020). Secara garis besar bisa dilihat bahwa negara-negara yang dilalui dan yang terlibat di dalam *The 21st Maritime Silk Road* hampir mencakup seluruh dunia.





**Gambar 1. Peta Rencana Jalur Sutra Maritim dan Jalur Sutra Darat.**

Sumber : (Ebbinghausen, 2015)

Pada gambar 1 yang menunjukkan peta rencana jalur sutra maritim dan jalur sutra darat dapat dilihat jika garis merah menandakan jalur (*Silk Road Economic Belt*) atau SREB yang menghubungkan Tiongkok dengan daerah di sekitarnya melalui jalur darat ke Asia Tengah, Asia tenggara, Rusia, serta Eropa. Garis biru menandakan jalur (*Maritime Silk Road*) atau yang selanjutnya disebut sebagai MSR yang merupakan jalur laut yang menghubungkan wilayah Tiongkok dengan beberapa wilayah lain seperti Asia Selatan, Asia Tenggara, Pasifik Selatan, Afrika Timur, Timur Tengah dan Eropa. Dalam peta tersebut, terlihat juga beberapa titik pelabuhan yang diindikasikan merupakan pelabuhan yang memiliki keterkaitan dengan Tiongkok.

Tiongkok menjadikan lautan sebagai dasar untuk meningkatkan kesejahteraan bersama, maka dengan itu Tiongkok mendorong negara-negara yang dilalui oleh jalur sutra untuk menyelaraskan strategi bersama. Untuk mencapai hal ini, langkah atau upaya yang dilakukan oleh Tiongkok adalah menguatkan atau memperdalam kerja sama laut didukung oleh sabuk ekonomi pesisir Tiongkok. Kerja sama ini akan berfokus membangun lintasan ekonomi biru yang melalui Tiongkok-Samudra, Hindia-Afrika-Laut, Mediterania, dan menghubungkan

koridor ekonomi Tiongkok-Semenanjung Indochina yang membentang ke arah barat dari Laut China Selatan ke Samudra Hindia. Kerja sama ini juga akan menghubungkan *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC) dan *Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor* (BCIM-EC). Upaya lainnya juga akan dilakukan untuk bersama-sama membangun lintasan ekonomi biru Tiongkok-Oseania-Pasifik Selatan, yang membentang ke arah selatan dari Laut Cina Selatan ke Samudra Pasifik. Lintasan ekonomi biru lainnya juga direncanakan mengarah ke Eropa melalui Samudra Arktik (Xinhua's, *Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative* (Framework), 2020).

Tiongkok memiliki berbagai proyek kerja sama dan dengan melibatkan banyak negara. *The 21st Maritime Silk Road* memiliki strategi yang berfokus kepada pembangunan navigasi dan fasilitas keamanan. Bentuk-bentuk proyek dari kerja sama MSR/*Maritime Silk Road* diantaranya adalah pembangunan pelabuhan dalam rangka menunjang kelancaran jalur perdagangan maritim Tiongkok, seperti pembangunan Pelabuhan Gwadar di Pakistan, Pelabuhan Kyaukpyu di Myanmar, Pelabuhan Hambatota Tahap II di Sri Lanka dan Pelabuhan Piraeus di Yunani. Selain itu terdapat pula pembangunan Kota Pelabuhan Kolombo serta proyek *Malaysia Malacca Seaside Industrial Park* (MMSIP). Kemudian Tiongkok juga diketahui menjalankan kerja sama dengan Belanda untuk mengembangkan pembangkit listrik tenaga angin di lepas pantai dan menjalankan kerja sama juga dengan Indonesia, Kazakhstan serta Iran dalam proyek desalinasi air laut. Tidak hanya sampai di situ, Tiongkok diketahui telah meningkatkan konektivitas komunikasi kapal selam secara luar biasa dan proyek kabel optik bawah laut yang disebut sebagai *Asia-Pacific Gateway* (APG) yang telah secara resmi aktif dan sukses berjalan. Selain proyek-proyek yang telah berhasil dibangun tersebut terdapat pula beberapa proyek yang sedang dalam pembangunan seperti Taman Industri di Qianzhou Tiongkok dan Kuantan Malaysia, Zona Ekonomi Khusus Sihanoukville di Kamboja dan Zona Koperasi Ekonomi serta perdagangan Suez di Mesir (Xinhua Silk Road Database, 2021).

Seperti yang sudah disebut di awal sebelumnya bahwa pada tahun 2015, Tiongkok merilis *Visi dan Tindakan untuk Membangun Bersama Sabuk Ekonomi Jalur Sutra dan Jalur Sutra Maritim Abad ke-21*. Dokumen ini mengusulkan

peningkatan koordinasi kebijakan, pengembangan infrastruktur, perdagangan bebas hambatan, integrasi keuangan, dan penguatan hubungan antar masyarakat, dengan tujuan mendorong pertumbuhan bersama melalui diskusi dan kerja sama dalam inisiatif Belt and Road. Untuk menyelaraskan rencana pembangunan dan meningkatkan aksi bersama di sepanjang Jalur Sutra Maritim, serta membangun *Blue Partnership* yang komprehensif, bertingkat, dan luas. Kemudian *National Development and Reform Commission* (NDRC) dan *State Oceanic Administration* (SOA) akhirnya menerbitkan *Visi Kerja Sama Maritim di bawah Prakarsa Sabuk dan Jalan*. Visi ini bertujuan untuk menciptakan Jalur Sutra Maritim Abad ke-21 yang damai dan sejahtera, dengan fokus pada perlindungan dan pemanfaatan sumber daya laut secara berkelanjutan untuk kesejahteraan bersama (Xinhua's, *Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative* (Foreword), 2020).

Sehubungan dengan tujuan dari jalur sutra maritim, hal ini juga memengaruhi beberapa bidang aspek selain ekonomi salah satunya adalah keamanan. Dalam hal ini Tiongkok diketahui menjadikan kebijakan jalur sutra maritim sebagai upaya untuk mendinginkan suasana di wilayah Laut Tiongkok Selatan terkait perselisihan mengenai negara-negara yang mengklaim kepemilikan terhadap wilayah di Laut Tiongkok Selatan tersebut. Secara tidak langsung ini juga memiliki arti bahwa ketergantungan Tiongkok terhadap kawasan Laut Tiongkok Selatan sangat berkaitan dengan stabilitas keamanan maritim yang juga menjadi kepentingan keamanan ekonomi Tiongkok. Ini didukung dengan fakta bahwa hampir 85 persen impor Tiongkok dikirim melalui transportasi laut. Upaya komprehensif Tiongkok dengan mengamankan jalur laut di wilayah Laut Tiongkok Selatan untuk mewujudkan kepentingannya juga memiliki tujuan agar dapat mengupayakan jalur transportasi alternatif karena Tiongkok sangat sadar bahwa jalur transportasi laut selalu memiliki masalah keamanan (Kurniawan, 2016).

Masalah keamanan maritim yang dikenal dengan terorisme maritim seperti yang terjadi di Filipina dan Selat Malaka memiliki sejarah panjang mengenai pembajakan yang memberikan dampak negatif bagi MSR karena mengancam lalu lintas komersial. Selain ancaman pembajakan ancaman pengeboman, serang roket, dan lain-lain juga menimbulkan keresahan yang dapat membahayakan stabilitas dan

keamanan kawasan. Pembangunan MSR juga melibatkan informasi bertingkat tinggi yang juga menimbulkan adanya ancaman siber seperti pencurian informasi dan privasi data keamanan (Yang, 2023)

Upaya Tiongkok untuk memperkuat wilayah maritim juga dapat didasarkan oleh teori *sea power* Alfred Thayer Mahan yang menyebutkan bahwa siapa yang menguasai lautan, maka ia yang akan menguasai dunia. Berangkat dari hal ini maka, jika dilihat dari usaha Tiongkok dalam memperluas wilayah jangkauan dari MSR dan juga memperkuat maritimnya hingga ke Eropa bisa menjadi langkah awal bagi Tiongkok untuk mengimplementasikan teori *sea power* dari Mahan. Menurut Grygiel, letak dimana suatu negara mengarahkan kekuatannya atau fokus kebijakan luar negeri suatu negara biasa disebut sebagai geostrategi (Grygiel, 2006). Maka, kebijakan MSR yang berpusat pada maritim merupakan salah satu bentuk implementasi konsep geostrategi yang menarik untuk dibahas oleh penulis.

Dapat dilihat bahwa pengimplementasian kebijakan *The 21st Maritime Silk Road* dimiliki oleh Tiongkok terdapat beberapa masalah dan kekurangan salah satunya adalah fakta bahwa jalur maritim yang sangat diandalkan oleh Tiongkok untuk aktivitas ekspor dan impornya memiliki beberapa masalah dan ancaman keamanan seperti yang telah disebutkan sebelumnya. Sebagai negara di Asia yang dikenal memiliki pertumbuhan yang luar biasa baik di bidang ekonomi maupun keamanan hal ini menjadikan Tiongkok sangat menarik untuk diteliti terutama di bidang maritim karena beberapa tahun belakangan ini isu mengenai wilayah maritimnya menjadi isu yang sedang panas. Agar masalah ini bisa teratasi dan tidak merugikan Tiongkok di kemudian hari maka Tiongkok mengambil inisiatif untuk melakukan upaya mempertahankan kepentingannya di wilayah maritime. Oleh karena itu, hal ini sangat menarik untuk diteliti agar dapat mengetahui tujuan dari upaya yang dilakukan oleh Tiongkok dalam menjalankan kebijakan *The 21st Maritime Silk Road* yang berfokus pada wilayah maritim.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan penulis di latar belakang sebelumnya, diketahui bahwa Tiongkok membuat kebijakan *The 21st Maritime Silk Road* memiliki tujuan mendukung dan mencapai kepentingan Tiongkok kemudian dalam hal ini wilayah

maritim menjadi jalur yang sangat diandalkan oleh Tiongkok ketika salah satu alasannya adalah karena dalam kegiatan ekspor dan impor Tiongkok sangat bergantung pada jalur laut. Namun, pada faktanya jalur laut sangat rentan terhadap ancaman dan ketidakstabilan ditambah dengan situasi di sekitar Laut Tiongkok Selatan yang sedang memanas. Sebagai negara yang kemajuan ekonomi dan juga militernya pesat menjadikan Tiongkok sebagai kekuatan terbesar di Asia, dan juga sebagai saingan dari Amerika Serikat maka strategi yang diterapkan oleh Tiongkok sangat menarik untuk diteliti. Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penelitian ini berfokus untuk melihat serta mendeskripsikan upaya yang dilakukan oleh Tiongkok untuk memperkuat wilayah maritim dengan kebijakan *The 21st Maritime Silk Road*, dengan rumusan masalah: “Bagaimana Kebijakan *The 21st Maritime Silk Road* sebagai salah satu bentuk kebijakan maritim Tiongkok?”

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Mendeskripsikan kekuatan maritim yang dimiliki oleh Tiongkok.
2. Mendeskripsikan geostrategi dalam upaya Tiongkok menjadikan kebijakan *The 21st Maritime Silk Road* sebagai upayanya untuk memperkuat wilayah maritim.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat dari penelitian ini secara akademis adalah penelitian ini diharapkan dapat menggambarkan atau mendeskripsikan kebijakan jalur sutra maritim yang dimiliki oleh Tiongkok dan tujuan serta penerapannya pada bidang keamanan maritim serta dapat memberikan kontribusi terhadap perkembangan kajian ilmu hubungan internasional terutama dalam aspek geostrategi.

## II. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu mengenai kebijakan jalur sutra sebagai salah satu bentuk dari geostrategi Tiongkok dan juga mengenai kondisi dan upaya Tiongkok dalam menjaga keamanannya telah cukup banyak dilakukan. Saat ini, peneliti akan mereview enam penelitian terlebih dahulu.

Pertama, Berdasarkan artikel yang berjudul *Kebijakan The New Silk Road Cina di Bawah Pemerintahan Xi Jinping* yang ditulis oleh Ni Putu Saraswati Puspita Dewi dan Hikmatul Akbar, 2019. Terdapat dua konsep yang dimiliki oleh Jalur Sutra Baru Tiongkok yang pertama adalah *Silk Road Economic Belt* dan juga *The 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road*. Jika dikaji berdasarkan dengan kepentingan nasionalnya, maka tujuan Tiongkok membentuk dan mewujudkan Jalur Sutra Baru ini sendiri adalah Tiongkok yang telah menetapkan kepentingan ekonomi sebagai kepentingan nasional negaranya. Terkait dengan Jalur Sutra baru yang melingkupi jalur maritim sendiri, Tiongkok diketahui telah melakukan modernisasi dan membangun fasilitas baru terhadap pelabuhan yang memiliki peran penting dalam perdagangan mereka yang berada di Myanmar, Bangladesh, Pakistan, seta Sri Lanka (Akbar, 2019).

Presiden Xi Jinping juga membuat 5 usulan poin untuk membangun *New Silk Road Economic Belt* yang isinya adalah memperkuat komunikasi kebijakan, memperkuat hubungan, fasilitasi perdagangan, kerja sama moneter, dan mempercepat hubungan antar masyarakat *The 21<sup>st</sup> Maritime Silk Road* juga diketahui memiliki peran yang sangat penting untuk pembangunan jalur laut dengan dilakukannya kerja sama regional, integrasi, dan kerja sama infrastruktur (Akbar, 2019). Tiongkok sendiri telah berusaha untuk mendapatkan dukungan secara politik demi mengusung suksesnya Jalur Sutra Baru yang dapat membantu Tiongkok untuk memperkuat posisinya dan pengaruhnya di dunia internasional. Selain itu, tujuan

lain atau kepentingan lain dalam Jalur Sutra Baru yang menjadi fokus Tiongkok adalah untuk dapat mendominasi sehingga pada intinya Jalur Sutra Baru Tiongkok sendiri memiliki kepentingan dalam bidang ekonomi dan politik, serta geopolitik.

Kedua, Berdasarkan artikel yang berjudul *Revitalization of Maritime Silk Road Based on the Security Implications and Cooperation* yang ditulis oleh Haedar Akib, Lutfi Syaefullah, dan Hamsu Abdul Gani pada tahun 2021, menjabarkan bahwa mengenai adanya revitalisasi dari MSR yang dilakukan oleh Tiongkok dapat memberikan manfaat bagi komunitas global. Selain itu, MSR bagi Tiongkok juga memberikan dampak positif bagi hubungan luar negerinya dalam hal komunikasi yang baik melalui perdagangan ekonomi. Kemudian jika dilihat dari aspek keamanan maka jurnal ini menyebutkan bahwa terdapat sekitar 70.000 kapal yang melalui Selat Malaka dan Singapura serta 40.000 kapal yang melewati Laut Cina Selatan tiap tahunnya dinyatakan tetap aman. Meskipun demikian, kerja sama keamanan maritim dinilai tetap dibutuhkan dan harus dibangun demi menjamin hubungan ekonomi dari jalur sutra dan juga diusahakan mengadakan kerja sama maritim bilateral dan regional (Haedar Akib, 2021). Hal tersebut perlu dilakukan karena untuk menjamin keamanan dan keselamatan navigasi di sepanjang rute MSR. Selain itu kerja sama keamanan juga akan mewujudkan pencegahan konflik dan membangun kepercayaan antarnegara.

Ketiga, berdasarkan dari penelitian yang berjudul “*The Relationship between the 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road Initiative and Chinese Naval Strategy*” yang ditulis oleh Göktürk tüysüzoğlu dan Cenk özgen di tahun 2020 membahas mengenai hubungan antara kebijakan *The 21<sup>st</sup> Maritime Silk Road* dengan strategi angkatan laut Tiongkok yang berhubungan erat dengan pembangunan infrastruktur. Selain itu, jurnal ini juga menjabarkan negara mana saja yang memiliki peran penting dalam inisiatif jalur sutra maritim (özgen, 2020). Salah satu tangan besar yang dimiliki oleh Tiongkok adalah ketergantungannya terhadap negara-negara yang ada di Timur Tengah dan juga Afrika dalam memenuhi kebutuhan energi Tiongkok yang besar karena kegiatan ekspor tersebut harus melalui wilayah perairan sempit seperti Selat Hormuz dan Malaka yang diketahui sering berada di bawah kendali Amerika Serikat dan sekutunya maka Tiongkok menganggap hal tersebut sebagai resiko keamanan yang serius bagi Tiongkok (özgen, 2020). Dalam



upaya untuk mengurangi resiko tersebut, Tiongkok memanfaatkan kebijakan *The 21st Maritime Silk Road* untuk mendukung perdagangan, perekonomian, transportasi, dan juga transformasi strategi angkatan laut. Ini menunjukkan bahwa strategi ini telah membantu Tiongkok melampaui keterbatasan yang ada dan mampu menunjukkan Tiongkok sebagai kekuatan global yang besar.

Keempat, artikel yang berjudul *The Maritime Silk Road : History of an Idea* yang ditulis oleh Kwa Chong Guan pada tahun 2016 dalam artikel ini secara garis besar dijelaskan mengenai sejarah awal mula dari MSR dengan memaparkan bukti yang didapat dari zaman prasejarah. Kemudian dijelaskan juga mengenai perkembangan sejarah yang dapat dikatakan cukup kompleks selama dua milenium setelahnya. Jurnal ini juga berfokus pada interaksi tiga dunia perdagangan, yaitu perdagangan Islam yang berpusat di Teluk Arab, kemudian yang kedua adalah perdagangan Benggala yang berfokus di Benua India dan yang terakhir adalah dunia perdangan laut Cina Selatan yang berpusat di Tiongkok. Artikel ini menekankan tentang bagaimana Laut Arab, Teluk Benggala, dan Laut Cina Selatan menjadi jaringan tempat orang-orang melakukan perjalanan, barang diperdagangkan dan ide serta teknologi disebarluaskan sejak jaman dahulu (Guan, 2016). Hal ini kemudian membawa bagaimana kita memandang MSR saat ini mengingat dari sejarah MSR yang ada.

Kelima, artikel berjudul *China's Belt and Road Initiative: An Analysis* yang ditulis oleh Jnyanendra Barman pada tahun 2023. Dalam artikel ini, penulis menyebutkan bahwa kebijakan jalur sutra baru yang dimiliki oleh Tiongkok baik jalur sutra darat maupun laut. Selain itu, membahas juga mengenai pertimbangan strategis yang dimiliki Tiongkok untuk perkembangan jalur sutra baru. Kebijakan Jalur Sutra Baru yang dimiliki oleh Tiongkok selain membawa keuntungan bagi Tiongkok juga membawa beberapa kesulitan atau hambatan dalam pelaksanaannya. Ekspansi amfibi yang dilakukan oleh Tiongkok membawa kekhawatiran kepada negara-negara yang berada di kawasan jalur sutra maritim (Barman, 2023). Kebijakan *Belt Road Initiative* yang dimiliki oleh Tiongkok memiliki tantangan untuk melakukan penempatan ulang karena adanya penurunan hubungan antara AS dan Tiongkok. Inisiatif ini menghadapi tantangan, seperti keberlanjutan utang dan dampak perlambatan ekonomi Tiongkok. Perlambatan ini menyebabkan

peningkatan pengawasan terhadap investasi Tiongkok di luar negeri, termasuk investasi di bawah BRI sehingga memengaruhi laju proyek. Beberapa proyek telah ditunda dan Tiongkok menjadi lebih berhati-hati dalam melakukan investasi baru.

Keenam, artikel terakhir berjudul *China's Maritime Silk Road Initiative: A Quest for Sea Power* yang ditulis oleh Lungani Hlonghwa pada tahun 2020. Dalam artikel ini mengkaji mengenai bagaimana Tiongkok berusaha untuk mengonseptualisasikan *Maritime Silk Road Initiative (MSRI)* melalui kaca mata teori *sea power*. Kemudian, menekankan tiga poin utama mengenai pentingnya logistik Tiongkok. Pertama, sebagai tulang punggung perdagangan global karena logistik maritim berkaitan erat dengan keberhasilan suatu negara. Kedua, MSRI mewajibkan pembangunan infrastruktur maritim di negara-negara yang dilewati atau termasuk ke dalam jalur MSRI. Kemudian yang ketiga, adanya gangguan di arus armada dagang laut yang akan selalu menjadi ancaman. Maka dari itu, dibangun angkatan laut untuk menjaga dan mengamankan kepentingan maritim dan jalur komunikasi laut yang penting.

MSRI mencakup kekuatan ekonomi, politik serta militer dan Tiongkok secara bersamaan membangun angkatan laut untuk mencapai tujuannya di wilayah maritim dan juga mendapatkan pengakuan dalam operasi penjagaan perdamaian dan anti-pembajakan di lingkungan global (Hlonghwa, 2020). Dalam artikel ini juga, disimpulkan bahwa pemikiran Mahan mengenai kekuatan laut terbukti masih relevan hingga saat ini sehingga menunjukkan bukti bahwa siapapun yang mendominasi atau melalui perdagangan dan kekuatan angkatan laut maka akan memiliki pengaruh besar di dunia.

**Tabel 1. Penelitian Terdahulu**

| No. | Peneliti dan Judul                                                                                                                                             | Tujuan Penelitian                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Teori/Konsep dan Metodologi                                                                           | Hasil Penelitian                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.  | Ni Putu Saraswati Puspita Dewi dan Hikmatul Akbar “Kebijakan <i>the new silk road</i> Cina di bawah Pemerintahan Xi Jinping” (2019)                            | Mendeskripsikan mengenai ambisi Tiongkok untuk membangun kembali Jalur Sutra Baru abad 21 dan menjabarkan mengenai apa saja upaya dan kerja sama serta pembangunan yang dilakukan oleh Tiongkok.                                                                                                            | Kepentingan Nasional dengan menggunakan deskriptif analisis dan pendekatan kualitatif                 | Kebijakan Jalur Sutra Baru merupakan kebijakan luar negeri Tiongkok yang memiliki kepentingan ekonomi, politik, dan geopolitik oleh karena itu Tiongkok tidak segan-segan untuk mengeluarkan banyak dana dalam membantu negara-negara yang dilewati oleh jalur sutra serta menjaga hubungan kerja sama yang baik. |
| 2.  | Haedar Akib, Lutfi Syaefullah, Hamsu Abdul Gani “ <i>Revitalization of Maritime Silk Road Based on the Security Implications and Cooperation</i> ” (2021)      | Menjabarkan mengenai adanya revitalisasi dari <i>The 21st Maritime Silk Road</i> yang dilakukan oleh Tiongkok dapat memberikan manfaat bagi komunitas global serta dibutuhkannya kerja sama dalam menjaga keamanan di sepanjang jalur MSR.                                                                  | Geopolitik, Geostrategi dan Keamanan dengan menggunakan deskriptif analisis dan pendekatan kualitatif | Meskipun jalur MSR terbilang aman kerja sama keamanan maritim dinilai tetap dibutuhkan dan harus dibangun dan juga mengadakan kerja sama maritim bilateral dan regional untuk menjamin keamanan dan keselamatan navigasi disepanjang rute MSR.                                                                    |
| 3.  | Göktürk tüysüzoğlu, Cenk özgen “ <i>The Relationship between the 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road Initiative and Chinese Naval Strategy</i> ” (2020) | Menganalisis mengenai hubungan antara kebijakan <i>The 21st Maritime Silk Road</i> dengan strategi angkatan laut Tiongkok yang berhubungan erat dengan pembangunan infrastruktur. Selain itu, jurnal ini juga menjabarkan negara mana saja yang memiliki peran penting dalam inisiatif jalur sutra maritim. | Strategi keamanan maritim dengan menggunakan deskriptif analisis dan pendekatan kualitatif.           | Karena kegiatan ekspor harus melalui wilayah perairan sempit seperti Selat Hormuz dan Malaka yang diketahui sering berada dibawah kendali Amerika Serikat dan sekutunya maka Tiongkok menganggap hal tersebut sebagai resiko keamanan yang serius bagi Tiongkok. Tiongkok memanfaatkan kebijakan <i>The 21st</i>  |

| No. | Peneliti dan Judul                                                                    | Tujuan Penelitian                                                                                                                                                                                                           | Teori/Konsep dan Metodologi                       | Hasil Penelitian                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|     |                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                             |                                                   | <i>Maritime Silk Road</i> untuk mendukung perdagangan, perekonomian, transportasi dan juga transformasi strategi angkatan laut. Ini menunjukkan bahwa strategi ini telah membantu Tiongkok melampaui keterbatasan yang ada dan mampu menunjukkan Tiongkok sebagai kekuatan global yang besar.                                               |
| 4.  | Kwa Chong Guan<br>“ <i>The Maritime Silk Road: History of an Idea</i> ” (2016)        | Menjelaskan mengenai sejarah dari MSR ( <i>Maritime Silk Road</i> ) sejak jaman prasejarah dan bagaimana hubungan antara tiga dunia dagang yang berbeda.                                                                    | Sejarah dengan menggunakan metode deskriptif      | Penulis memaparkan tentang bagaimana Laut Arab, Teluk Benggala dan Laut Cina Selatan menjadi jaringan tempat yang memiliki peran penting dalam perdagangan sejak jaman dahulu. Hal ini kemudian membawa bagaimana kita memandang MSR saat ini.                                                                                              |
| 5.  | Jnyanendra Barman<br>“ <i>China’s Belt and Road Initiative : An Analysis</i> ” (2023) | Menganalisis kebijakan jalur sutra baru yang dimiliki oleh Tiongkok baik jalur sutra darat maupun laut. Selain itu juga membahas mengenai pertimbangan strategis yang dimiliki Tiongkok untuk perkembangan jalur sutra baru | Deskriptif analisis dengan pendekatan kualitatif. | Kebijakan Belt Road Initiative yang dimiliki oleh Tiongkok memiliki tantangan untuk melakukan penempatan ulang karena adanya penurunan hubungan antara AS dan Tiongkok. Inisiatif ini menghadapi tantangan seperti keberlanjutan utang dan dampak perlambatan ekonomi Tiongkok. Perlambatan ini menyebabkan peningkatan pengawasan terhadap |

| No. | Peneliti dan Judul                                                                                 | Tujuan Penelitian                                                                                                                                                                                                                                          | Teori/Konsep dan Metodologi                                                             | Hasil Penelitian                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|     |                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                         | investasi Tiongkok di luar negeri, termasuk investasi di bawah BRI, sehingga mempengaruhi laju proyek. Beberapa proyek telah ditunda dan Tiongkok menjadi lebih berhati-hati dalam melakukan investasi baru.                                             |
| 6.  | Lungani Hlonghwa<br>“ <i>China’s Maritime Silk Road Initiative: A quest for sea power</i> ” (2020) | Menjelaskan mengenai bagaimana Tiongkok berusaha untuk mengkonseptualisasikan <i>Maritime Silk Road Initiative</i> (MSRI) melalui kacamata teori <i>sea power</i> . Kemudian, menekankan tiga poin utama mengenai pentingnya logistik Tiongkok, Mackinder. | Teori <i>Sea Power</i> dengan menggunakan deskriptif analisis dan pendekatan kualitatif | Disimpulkan bahwa pemikiran mahan mengenai kekuatan laut terbukti masi relevan hingga saat ini sehingga menunjukkan bukti bahwa siapapun yang mendominasi aut melalui perdagangan dan kekuatan angkatan laut maka akan memiliki pengaruh besar di dunia. |

## 2.2 Landasan Teori dan Konsep

Untuk menjawab rumusan masalah dan pertanyaan penelitian, maka akan digunakan teori dan konsep yang relevan, yaitu konsep geostrategi dan teori *sea power*. Selanjutnya, penulis akan memberikan penjelasan mengenai pendekatan teori dan konsep tersebut sebagai berikut.

### 2.2.1 Konsep Geostrategi

Geostrategi menurut Rogers dan Simon merupakan pembahasan mengenai pelaksanaan kekuasaan atas ruang kritis dan mengenai kemampuan untuk mejalin “kehadiran” politik didalam sistem internasional. Geostrategi juga memiliki tujuan memperkuat keamanan, kemakmuran, dan mensejahterakan sistem internasional. Kemudian, geostrategi juga dibahas memiliki fungsi lain, seperti mengamankan rute perdagangan dan kemacetan strategis sungai, pulau-pulau, dan lautan atau maritim. Berdasarkan hal tersebut, maka kehadiran militer yang luas juga

diperlukan. Pada umumnya, kehadiran militer ini ditandai dengan adanya pembukaan stasiun militer di luar negeri dan juga pembuatan kapal perang yang dapat membantu menghadirkan kekuatan di area perairan laut dalam (Yusgiantoro, 2017).

Rogers juga mengatakan bahwa tujuan utama dari geostrategi adalah sebagai alat untuk menghubungkan geografi dan politik agar bisa memaksimalkan kekuatan serta jangkauan wilayah domestik. Selain itu, tujuan dari geostrategi juga agar bisa membangun hubungan atau relasi dengan negara lain demi tatatan internasional yang menguntungkan. Agar pendekatan ini dapat berjalan dengan baik, maka perlu didukung dengan postur militer yang halus dan tangguh dengan tujuan mencegah saingan potensial dari negara lain dan juga mendorong tingkat ketergantungan keamanan yang tinggi ke pemerintahan asing dan tentu saja agar bisa mencegah aktor non-negara dan negara yang dinilai berbahaya untuk bisa bekerja sama (Rogers, 2011).

Secara keseluruhan, Rogers dan Simón menegaskan bahwa geostrategi adalah alat penting bagi negara-negara untuk menavigasi kompleksitas geopolitik modern. Dengan memahami dan memanfaatkan posisi geografisnya secara strategis, negara dapat memperkuat keamanannya, memajukan kepentingan nasional, dan berkontribusi pada stabilitas regional dan global. Pendekatan geostrategis ini menjadi semakin relevan dalam menghadapi tantangan-tantangan abad ke-21. Dalam pendekatan Rogers dan Simon, geostrategi mencakup dua aspek penting, yakni potensi geografis dan pemanfaatan strategisnya. Potensi geografis meliputi sumber daya alam, posisi lintasan perdagangan dunia, maupun letak strategis dalam peta geopolitik internasional. Sedangkan pemanfaatan strategis berkaitan dengan bagaimana negara menyusun kebijakan luar negerinya untuk mengamankan kepentingan tersebut. (Rogers, 2011).

Dalam penelitian ini, konsep ini akan membantu penulis dalam mendeskripsikan kebijakan geostrategi yang dimiliki oleh Tiongkok yang akan menjadi gambaran umum pada bab empat pembahasan, dalam hal ini dimana konsep geostrategi sendiri memiliki keterkaitan keamanan dan strategi dengan

tujuan Tiongkok membuat *The 21st Maritime Silk Road* sebagai kebijakan maritim yang mereka miliki.

### 2.2.2 Teori Sea Power

Teori *Sea Power* atau teori kekuatan maritim merupakan pemahaman yang dicetuskan oleh Alfred Thayer Mahan yang dikenal sebagai ahli maritim yang berasal dari Amerika Serikat. Di dalam bukunya yang berjudul *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1753*, Mahan menegaskan bahwa laut memiliki peran yang penting bagi kekuatan suatu bangsa. Seperti halnya jika menyangkut mengenai perdagangan, laut merupakan jalur yang cukup diandalkan, tetapi tidak jarang menjadi jalur yang paling berbahaya dan belum terjamin keamanannya.

Mahan juga menyebutkan bahwa “*Whoever rules the sea, rules the world*” yang artinya bahwa siapapun yang dapat menguasai lautan, maka juga akan menguasai dunia. Kemudian, Mahan juga menyebutkan bahwa terdapat enam aspek atau syarat bagi suatu negara agar bisa membangun kekuatan maritim yang baik) (Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783*, 1890). Syarat-syarat menurut Mahan adalah sebagai berikut.

#### a) *Geographical Position* (Letak Geografis)

Letak geografis merupakan syarat utama bagi suatu negara untuk memiliki kekuatan maritim yang baik. Menurut Mahan, posisi suatu negara yang berada di jalur perdagangan dunia atau dekat dengan perairan strategis akan memberikan keuntungan signifikan dalam menguasai lautan. Negara yang memiliki pantai panjang dan berhadapan langsung dengan samudra utama memiliki potensi besar untuk menjadi kekuatan maritim. Sehubungan dengan letak geografi suatu negara, dua aspek yang penting untuk dipahami. Pertama, letak suatu negara yang berhadapan dengan banyak lautan dengan komunikasi antara bagian-bagiannya yang berjalan secara baik sehingga musuh sulit untuk menaklukkannya. Kedua, letak suatu negara berupa kepulauan yang berada di depan suatu benua atau daratan, sehingga seperti membentengi daratannya.



Negara dengan posisi strategis bisa menjadi pusat pelayaran dunia dan memengaruhi rute perdagangan global (Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History*, 1660–1783, 1890). Namun, potensi letak geografis ini harus diimbangi dengan kebijakan maritim yang mendukung. Jika tidak dimanfaatkan secara optimal, keunggulan geografis hanya akan menjadi potensi tanpa kekuatan nyata. Oleh karena itu, integrasi kebijakan nasional terhadap keunggulan posisi geografis sangat penting dalam strategi maritim.

b) *Physical Conformation* (Bangun Muka Bumi)

Tata letak suatu negara dalam bentuk atau wujudnya yang merupakan negara kepulauan dengan pantai-pantai yang mudah dicapai dari pedalaman pulau-pulaunya. Menurut Mahan, menjadikan penduduk negara tersebut dapat berhubungan dengan dunia luar dengan lancar. Dalam hal ini, pelabuhan-pelabuhan alam yang dimiliki negara bersangkutan berfungsi serba menguntungkan, baik bagi perdagangan maupun angkatan lautnya. Negara yang memiliki pantai terbuka dan teluk-teluk alami dapat lebih mudah membangun pelabuhan dan pangkalan militer laut yang terlindungi (Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History*, 1660–1783, 1890). Hal ini juga memudahkan pertahanan dan mobilitas angkatan laut dalam menghadapi ancaman dari luar. Pulau-pulau dapat dijadikan titik pangkalan strategis untuk memperluas jangkauan kekuatan maritim.

Namun, dalam hal ini, perlu dicatat bahwa kemudahan daerah pedalaman yang dapat dicapai dari pantai-pantai juga dapat merugikan negara tersebut dalam masa peperangan dengan mudahnya berhubungan dengan dunia luar, juga akan menjadi titik lemah negara bersangkutan karena memudahkan musuh untuk mencapai pedalaman pulau-pulau.

c) *Extent of Territory* (Luas Wilayah)

Luas wilayah yang dimaksudkan oleh Mahan dalam hal ini adalah hubungan antara panjangnya garis pantai dengan sulit-mudahnya wilayah negara tersebut dipertahankan di masa perang. Luas wilayah berpengaruh langsung terhadap kemampuan suatu negara menguasai sumber daya laut dan memperluas pengaruh kekuatan maritimnya (Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783*, 1890). Semakin luas wilayah suatu negara, khususnya wilayah perairan dan zona ekonomi eksklusif (ZEE), semakin besar pula potensi yang dapat dikelola untuk mendukung kekuatan nasional.

Jika dipelajari dengan saksama, tiap wilayah punya titik-titik penting yang menentukan kekuatan ataupun kelemahannya secara militer. Garis pantai yang panjang umumnya cenderung membutuhkan pertahanan yang lebih sulit dibandingkan dengan garis pantai yang pendek. Namun, penguasaan wilayah laut yang luas menuntut kesiapan pertahanan dan pengelolaan yang efektif agar tidak menjadi 'wilayah kosong' yang rawan direbut atau dieksploitasi oleh negara lain. Karena itu, penting adanya sinergi antara kekuatan militer dan pembangunan maritim berbasis ekonomi.

d) *Character of The People* (Karakter Masyarakat)

Menurut Alfred Thayer Mahan, karakter masyarakat menjadi unsur krusial dalam menentukan kekuatan maritim suatu bangsa. Mahan menegaskan bahwa suatu bangsa harus memiliki jiwa maritim, yaitu kesadaran, kebanggaan, serta kebiasaan hidup yang dekat dengan laut (Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783*, 1890). Masyarakat yang memiliki keterikatan kuat dengan laut cenderung lebih mendukung kebijakan maritim dan membentuk kekuatan pelaut yang tangguh.

Kecintaan terhadap tanah air atau nusa dan bangsa, kebanggaan akan kebesaran sejarah masa lampau, ikut menentukan kuat lemahnya suatu negara. Negara-negara yang memiliki kecintaan yang tinggi terhadap tanah airnya dan memiliki kebanggaan terhadap kebesaran sejarah bangsanya, merupakan kekuatan yang dapat memacunya menjadi negara

maju dan jaya. Pengembangan pendidikan maritim, pelatihan kelautan, dan promosi budaya bahari harus menjadi prioritas utama agar keunggulan geografis diimbangi dengan karakter masyarakatnya.

e) *Number of Population* (Jumlah Penduduk)

Jumlah penduduk menjadi salah satu syarat strategis menurut Mahan, karena penduduk yang besar merupakan sumber kekuatan dalam mendukung armada dagang maupun kekuatan militer laut. Semakin besar jumlah penduduk suatu negara, semakin besar pula potensi untuk menciptakan tenaga kerja, pelaut, dan tentara angkatan laut. Penduduk dalam hal ini lebih ditekankan pada kuantitas. Makin banyak penduduk makin cukup tersedianya tenaga untuk menjadikan tentara darat maupun lautan (Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783, 1890*). Namun jumlah penduduk yang banyak, kemudian diimbangi dengan kualitas yang baik, menjadikan negara bersangkutan memiliki kekuatan yang besar, karena tentara yang direkrut memiliki kualitas yang baik.

Penduduk yang besar tidak hanya berarti potensi kekuatan militer, tetapi juga basis konsumen dan produsen untuk mendukung perdagangan internasional. Dalam perspektif ekonomi maritim, populasi besar dapat memperkuat industri perkapalan, perikanan, serta pengembangan pelabuhan. Namun, besarnya jumlah penduduk harus diimbangi dengan kualitas pendidikan maritim, keterampilan kelautan, dan pembangunan industri maritim yang memadai. Tanpa itu, penduduk besar hanya akan menjadi beban negara, bukan kekuatan maritim yang produktif.

f) *Character of government* (karakter pemerintah)

Karakter pemerintah menjadi syarat terakhir dalam gagasan Alfred Thayer Mahan mengenai kekuatan maritim. Pemerintah harus memiliki visi maritim yang kuat dan konsisten dalam menyusun kebijakan luar negeri, pertahanan, ekonomi, serta pembangunan nasional berbasis maritim. Tanpa dukungan pemerintah, potensi geografis dan karakter masyarakat maritim akan sia-sia. Hal ini berhubungan erat dengan kebijakan

pemerintah *intern* negara (wilayah), pemanfaatan kepadatan penduduk, dan sikap terhadap negara tetangga. Negara yang memiliki pemerintahan yang kuat dan kebijaksanaan yang tegas akan lebih dapat memanfaatkan kepadatan penduduknya untuk menjadi kekuatan yang menjadikannya berkembang ke arah kemajuan (Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783*, 1890).

Kebijakan pemerintah terkait investasi pertahanan laut, pembangunan pelabuhan, dukungan terhadap industri maritim, serta diplomasi maritim internasional menentukan arah kekuatan maritim negara tersebut. Pemerintah yang berpandangan sempit terhadap potensi laut akan gagal membangun kekuatan maritim nasional.

Keenam aspek tersebut akan menjadi bahan untuk penulis mengkaji tujuan dari kebijakan *The 21st Maritime Silk Road* yang dimiliki oleh Tiongkok dan kaitannya dengan kekuatan maritim.

Inti dari pandangan Mahan adalah bahwa negara yang memiliki armada laut yang kuat dan mampu mengendalikan jalur laut utama akan mendominasi perdagangan, ekonomi, dan pada akhirnya, memiliki kekuasaan global. Terdapat dua mazhab maritim Mahan, yaitu mazhab militerisme dan ekonomi. Dalam hal ini, mazhab militerisme berfokus pada penekanan penguasaan militer atas laut melalui kapal perang dan pangkalan atau pelabuhan (Yoshihara, 2006). Sementara itu, mazhab ekonomi berfokus pada penekanan penguasaan jalur dagang laut demi kemakmuran ekonomi nasional (Peifer, 2013). Dari dua mazhab tersebut, terdapat konsep utama yang penulis akan gunakan dalam menganalisis kebijakan MSR Tiongkok.

Beberapa konsep utama dari mazhab maritim Mahan adalah sebagai berikut (Mahan, *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793–1812*, 1892):

#### 1. Kontrol Jalur Laut

Konsep pertama yang ditekankan oleh Alfred Thayer Mahan adalah kontrol atas jalur laut. Bagi Mahan, siapa yang menguasai jalur

perdagangan laut dunia, dialah yang akan memiliki kekuatan dominan dalam sistem internasional. Jalur laut bukan hanya sekadar rute transportasi, melainkan arteri utama bagi kelangsungan hidup ekonomi suatu negara. Mahan juga berpendapat bahwa negara yang menguasai jalur laut dapat mengendalikan perdagangan global, yang berdampak besar pada kekuatan ekonominya (Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History*, 1660–1783, 1890).

Kontrol atas jalur laut memungkinkan suatu negara untuk memengaruhi atau bahkan memutus jalur pasokan musuh dalam peperangan. Di masa kolonial, Inggris menjadi contoh nyata bagaimana superioritas angkatan lautnya memberikan kontrol mutlak atas jalur-jalur perdagangan penting dunia. Mahan menyatakan bahwa jalur laut internasional menjadi pusat perebutan pengaruh bagi kekuatan besar. Laut Tengah, Selat Malaka, Selat Gibraltar, dan Terusan Suez menjadi contoh jalur laut strategis yang menjadi rebutan dalam sejarah geopolitik dunia. Dengan dominasi atas jalur laut, negara dapat menetapkan aturan main dalam perdagangan internasional, mengamankan ekspor-impor vital, dan memaksakan pengaruh politiknya.

## 2. Pangkalan Angkatan Laut Strategis

Konsep kedua yang diusung oleh Mahan adalah pentingnya pangkalan angkatan laut yang strategis. Pangkalan-pangkalan ini bukan hanya berfungsi sebagai tempat perawatan kapal, tetapi juga sebagai titik logistik dan pertahanan utama untuk mendukung operasi maritim jangka panjang. Untuk mendukung kekuatan laut yang efektif, Mahan menekankan pentingnya memiliki pangkalan angkatan laut di berbagai lokasi strategis untuk mengisi bahan bakar dan memperbaiki kapal, yang memungkinkan operasi di perairan jauh. Negara yang memiliki pangkalan laut di berbagai titik strategis akan memiliki jangkauan kekuatan yang lebih luas (Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History*, 1660–1783, 1890).

Pangkalan laut juga berfungsi sebagai pos militer penting untuk mempercepat respons terhadap ancaman maritim. Tanpa pangkalan

strategis, armada laut akan kesulitan menjaga kehadiran dan kekuatan di perairan internasional yang jauh dari daratan sendiri. Dengan membangun pangkalan laut di titik-titik strategis dapat memperluas dan memperkuat posisi suatu negara sebagai kekuatan maritime dunia.

### 3. Ekspansi dan Kolonialisme

Konsep ketiga dalam *Sea Power* Mahan adalah ekspansi dan kolonialisme. Mahan meyakini bahwa kekuatan maritim yang besar membutuhkan wilayah koloni atau pengaruh luar negeri sebagai sumber daya dan pasar. Laut menjadi sarana utama untuk memperluas wilayah kekuasaan dan memperkaya negara induk. Mahan percaya bahwa untuk menjadi kekuatan maritim yang dominan, suatu negara perlu mencari wilayah luar untuk sumber daya, pangkalan, dan pasar baru (Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783*, 1890).

Ekspansi maritim juga menjadi alat untuk menumbuhkan kebanggaan nasional dan legitimasi kekuasaan pemerintah. Mahan menyatakan bahwa negara yang ingin berjaya harus berani memperluas pengaruhnya keluar batas geografisnya melalui penguasaan laut dan koloni. Dalam konteks modern, kolonialisme dalam bentuk konvensional memang sudah tidak relevan, tetapi praktik ekspansi pengaruh ekonomi dan militer melalui jalur laut tetap berlangsung. Contohnya kebijakan *Belt and Road Initiative (BRI)* oleh Tiongkok, yang menjadi bentuk modern ekspansi pengaruh maritim global.

### 4. Pentingnya Angkatan Laut yang Kuat

Konsep terakhir dan paling mendasar menurut Mahan adalah pentingnya membangun angkatan laut yang kuat. Armada laut yang besar dan modern menjadi instrumen utama bagi negara untuk menjalankan kontrol atas jalur laut, mempertahankan pangkalan, dan mendukung ekspansi. Mahan menekankan perlunya armada kapal tempur yang kuat, khususnya kapal perang besar seperti kapal perang lapis baja (*dreadnought*), yang mampu menghancurkan armada lawan (Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783*, 1890).

Mahan menyatakan bahwa kekuatan laut yang lemah sama saja dengan menyerahkan supremasi maritim kepada kekuatan asing (Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783*, 1890). Dalam sejarah, bangsa-bangsa besar yang sukses secara global selalu memiliki armada laut yang disegani, seperti armada Inggris pada abad ke-19 dan armada Amerika Serikat pada abad ke-20. Selain berfungsi untuk perang, angkatan laut yang kuat berfungsi untuk menjaga keamanan jalur perdagangan dari ancaman bajak laut atau kekuatan asing. Negara dengan armada laut yang kuat dapat menjadi penjamin stabilitas keamanan maritim global.

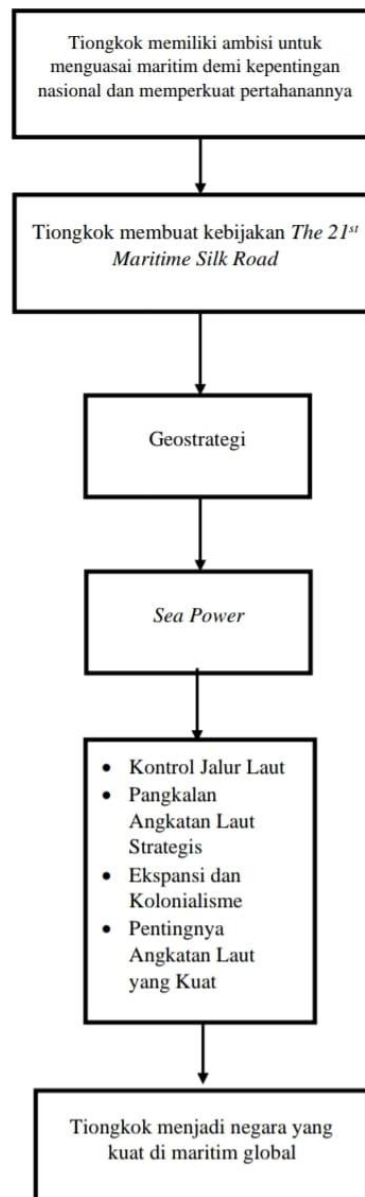
Mazhab maritim Mahan berpengaruh besar pada negara-negara yang ingin membangun kekuatan maritim, termasuk Inggris, Amerika Serikat, dan Jepang pada awal abad ke-20. Hal ini juga berdampak pada perlombaan senjata maritim, seperti yang terlihat dalam persaingan kekuatan maritim pada era Perang Dunia I dan II. Hal ini kemudian juga akan menjadi aspek yang akan dilakukan analisis oleh penulis di bab empat.

### 2.3 Kerangka Pemikiran

Penelitian ini akan mendeskripsikan dan menganalisis mengenai pentingnya kebijakan yang dimiliki Tiongkok, yaitu Jalur Sutra Baru atau yang lebih dikenal sebagai *Belt Road Initiative* (BRI). BRI sendiri terbagi menjadi dua, yaitu *Silk Road Economic Belt* yang merupakan jalur darat serta *The 21st Maritime Silk Road* yang merupakan jalur laut atau maritim. Penulis akan berfokus pada peran kebijakan *The 21st Maritime Silk Road* bagi Tiongkok sebagai salah satu bentuk kebijakan dalam memperkuat wilayah maritim. Sejauh ini Tiongkok telah merencanakan dan melaksanakan banyak kerja sama, seperti kerja sama dalam bidang ekonomi dan juga kerja sama dalam bidang infrastruktur (Xinhua Silk Road Database, 2020).

Melalui kebijakan ini pula, Tiongkok menjalin kerja sama dengan negara-negara yang berada di kawasan Eropa, Asia, dan Afrika. Dari kerja sama ini, kepercayaan antar negara yang terlibat diharapkan akan menjadi batu loncatan Tiongkok dalam membangun kekuatan atau memperkuat wilayah maritim bagi Tiongkok untuk kelancaran Tiongkok mendapatkan kepentingannya. Hal inilah

yang menarik untuk dibahas oleh penulis. Kemudian, penelitian ini akan dikaji menggunakan teori *sea power* yang merupakan salah satu bentuk dari geostrategi karena menurut penulis konsep dan teori tersebut adalah yang cukup relevan untuk mendapatkan *output* atau hasil sesuai dengan yang dituju oleh penulis terkait skripsi ini.



**Gambar 2. Kerangka Pemikiran**

Sumber: Dibuat oleh Penulis, 2025



### **III. METODOLOGI PENELITIAN**

#### **3.1 Jenis Penelitian**

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif, menurut Creswell, penelitian kualitatif adalah suatu pendekatan yang digunakan untuk mengeksplorasi serta memahami sebuah tujuan dari individu atau kelompok terhadap suatu masalah sosial. Proses dari penelitian kualitatif ini meliputi pertanyaan dan prosedur yang baru, serta dalam pengumpulan data biasanya melibatkan partisipasi, analisis terhadap data dilakukan secara induktif yang mencakupi tema penelitian umum dan khusus, dan peneliti akan membuat interpretasi terhadap arti dari data yang diteliti (Creswell, 2018). Jenis penelitian kualitatif didalam penelitian ini berkaitan dengan fenomena hubungan internasional yang akan dianalisis oleh penulis secara deskriptif.

Kemudian, penelitian deskriptif kualitatif memiliki data yang bukan merupakan angka atau numerik melainkan data yang berbentuk dokumen resmi, jurnal, artikel, serta bentuk dokumen lainnya. Selain memaparkan dan memasukkan data yang telah penulis temukan, jenis penelitian ini juga dilakukan untuk mendeskripsikan serta menganalisis bagaimana tujuan Tiongkok dalam membuat kebijakan *The 21st Maritime Silk Road*.

#### **3.2 Fokus Penelitian**

Fokus dari penelitian adalah hal yang sangat penting dalam penelitian. Hal ini karena fokus penelitian memiliki fungsi sebagai pembatas terhadap objek penelitian sehingga penelitian ini ruang lingkupnya jelas dan tidak meluas sehingga dapat membantu penulis dalam melakukan analisis yang benar dan tepat. Pada penelitian ini fokus penelitiannya terletak pada bagaimana Tiongkok yang memiliki kebijakan geopolitik yang salah satunya adalah kebijakan *The 21st Maritime Silk Road* ini menggunakan kebijakan itu sebagai salah satu upaya untuk mencapai kepentingan negara dalam memperkuat wilayah maritim bagi Tiongkok.

### 3.3 Jenis dan Sumber Data

Jenis dan sumber data yang digunakan oleh penulis adalah data kualitatif sekunder yang dalam penelitian ini menggunakan berbagai jenis data seperti jurnal ilmiah, buku-buku, berita, artikel, penelitian terdahulu, laporan ataupun publikasi yang relevan dengan judul penelitian ini dan validitasnya sudah teruji. Data mengenai kebijakan *The 21st Maritime Silk Road* yang dimiliki oleh Tiongkok penulis mendapatkannya melalui *Xinhua Silk Road Database*, dan *Belt and Road Portal*, yaitu sebuah website basis data resmi yang dimiliki oleh Tiongkok sehingga validitasnya dapat di buktikan serta beberapa penelitian terdahulu yang berasal dari situs resmi dan terpercaya yang membahas mengenai topik serupa. Informasi yang diperoleh dari data sekunder tersebut kemudian akan dilakukan analisis kembali oleh penulis mengenai keterkaitannya dalam upaya memperkuat wilayah maritim bagi Tiongkok serta sumber informasi yang didapatkan akan disesuaikan dengan konsep dan teori yang digunakan didalan penelitian ini sehingga mendapatkan hasil penelitian yang diharapkan.

### 3.4 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data biasanya digunakan oleh para peneliti untuk mengumpulkan data yang berkaitan dengan objek masalah yang ingin atau sedang diteliti dalam suatu penelitian. Sehingga, pada dasarnya teknik pengumpulan data merupakan salah satu aspek penting dalam peneiltian karena memiliki fungsi agar dapat memperoleh data yang diperlukan. Teknik pengumpulan data yang penulis lakukan dalam penelitian mengenai *The 21st Maritime Silk Road* ini akan menggunakan studi pustaka yang berasal dari berbagai artikel resmi, jurnal, dokumen kenegaraan, berita internasional, publikasi resmi pemerintah, website resmi basis data yang dimiliki oleh kebijakan ini seperti *Xinhua Silk Road Database* dan *Belt and Road Portal* serta internet dan lain sebagainya yang membahas mengenai topik kebijakan *The 21st Maritime Silk Road*. Data yang terkumpul kemudian akan diolah oleh penulis dengan menggunakan teori dan konsep yang telah ditentukan sebelumnya.

### 3.5 Teknik Analisis Data

Teknik analisis data merupakan suatu tahapan yang menggabungkan berbagai elemen untuk mengolah data yang telah dikumpulkan dan diubah menjadi suatu jawaban yang berguna sebagai informasi untuk memecahkan suatu permasalahan dalam penelitian. Tahap analisis data pada dasarnya mengenai reduksi data atau berkaitan dengan pengurangan kumpulan besar informasi yang telah dikumpulkan oleh peneliti sehingga peneliti dapat memahami informasi yang diperolehnya (Bryman, 2012). Pada penelitian ini penulis akan menggunakan teknik analisis data dalam penelitian kualitatif menurut Miles dan Huberman terdapat tiga tahapan yakni kondensasi data, penyajian data serta penarikan kesimpulan dan verifikasi (Miles, Huberman, & Saldana, 2014).

#### 1. Kondensasi data

Pada tahapan ini kondensasi data merupakan tahapan awal dalam analisis data yang berguna untuk menyeleksi, memfokuskan, menyederhanakan, mengabstraksi dan mengubah data atau informasi yang telah dikumpulkan dalam proses penelitian (Miles, Huberman, & Saldana, 2014). Pada tahapan ini penelitian akan dijalankan dengan menyesuaikan data yang telah diperoleh dari sumber-sumber yang tepercaya seperti penelitian terdahulu dan juga dari *Xinhua Silk Road Database* dan *Belt and Road Portal*, serta berbagai artikel, jurnal dan berita internasional yang berkaitan dengan *The 21st Maritime Silk Road*. Proses ini juga dapat dikatakan sebagai tahapan yang berguna untuk memperkuat data yang didapatkan atau dimiliki peneliti. Selanjutnya, tahapan data yang dikumpulkan harus sesuai dengan topik yang akan dibahas dalam penelitian ini agar penelitian dapat memiliki arah dan terfokus dengan baik.

## 2. Penyajian data

Tahapan penyajian data akan menampilkan data yang disajikan yang dapat berupa uraian singkat, bagan, tabel, dan grafik. Tahapan ini merupakan tampilan dari berbagai informasi yang telah terorganisir yang mengarahkan pada tindakan dan penarikan kesimpulan sehingga melalui tampilan tersebut data semakin mudah dipahami dan memudahkan peneliti dalam membuat kesimpulan yang tepat (Miles, Huberman, & Saldana, 2014). Peneliti juga telah menampilkan gambar serta tabel mengenai jalur sutra maritim serta negara-negara apa saja yang sejauh ini telah terlibat dengan kebijakan yang dimiliki oleh Tiongkok ini sehingga dapat membantu peneliti dalam menjabarkan penelitian dan memberikan informasi yang akurat mengenai topik yang diteliti.

## 3. Penarikan Kesimpulan dan verifikasi

Tahapan terakhir dalam proses analisis data menurut Miles dan Huberman ialah penarikan kesimpulan dan verifikasi. Pada tahapan ini, peneliti akan menarik suatu kesimpulan berdasarkan penjelasan sebab akibat, pola dan penjelasan dari hasil penyajian data. Selanjutnya, dari hal ini, peneliti dapat menjawab pertanyaan atau dapat memecahkan permasalahan dalam suatu penelitian yang didukung oleh data-data yang valid (Miles, Huberman, & Saldana, 2014). Dalam tahapan pembuatan kesimpulan akan mengaitkan teori dan konsep yang digunakan oleh peneliti dalam penelitiannya.

## V. PENUTUP

### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis terhadap kebijakan *The 21st Maritime Silk Road* Tiongkok dengan menggunakan teori *sea power* yang dikembangkan oleh Alfred Thayer Mahan, penulis menghasilkan beberapa kesimpulan utama, yaitu implementasi kebijakan ini menunjukkan karakter pemerintahan Tiongkok yang sentralistik, dan terkoordinasi yang memungkinkan proyek berskala besar ini dijalankan secara berkesinambungan dan terarah. Kemudian, dapat dilihat juga bahwa kebijakan Jalur Sutra Maritim Tiongkok yang merupakan bagian dari BRI sangat sejalan dengan prinsip-prinsip Mahan yang mengutamakan kekuatan maritime untuk mencapai kepentingan dan kekuatan secara global. Tiongkok juga berupaya membangun jalur laut yang berkesinambungan dengan mengembangkan pelabuhan dan jalur logistik di sepanjang Samudera Hindia, Laut Tiongkok Selatan, Teluk Persia, dan Laut Merah. Tiongkok juga dalam konteks *sea power*, telah memperluas armada Angkatan Lautnya (PLAN). Ini memberikan kemampuan untuk mengawal kepentingan ekonomi dan menunjukkan kekuatan di laut jauh dari wilayahnya.

Tiongkok tidak hanya menggunakan kekuatan militer, tetapi juga diplomasi Pelabuhan dengan investasi infrastruktur yang dilakukan oleh Tiongkok di beberapa negara secara teori, *sea power* menciptakan ketergantungan ekonomi bagi negara-negara pelabuhan mitra. Ini menciptakan dilema antara manfaat ekonomi dan kehilangan kedaulatan strategis. Melihat hal tersebut, maka dapat disimpulkan juga bahwa Tiongkok telah melakukan langkah yang cukup efektif dan juga bijak dalam menerapkan kebijakan jalur sutra maritim yang bersifat jangka panjang karena selain dapat memenuhi kepentingan nasionalnya, dengan kebijakan ini juga Tiongkok menunjukkan kekuatannya dalam aspek maritim kepada dunia global.

Tiongkok juga berhasil membangun kekuatan militermya untuk mengontrol jalur laut yang merupakan aspek penting dan utama dalam kebijakan MSR.

Selanjutnya, dengan ekspansi yang telah dilakukan oleh Tiongkok, baik dalam bidang militer, infrastruktur, teknologi dan juga ekonomi. Hal ini mendukung Tiongkok dalam upaya untuk bisa menguatkan pertahanan dan juga kekuatannya secara global. Selain itu, Tiongkok dengan mengandalkan kekuatan militernya yang sangat mumpuni mulai dari memiliki armada yang cukup besar dan lengkap, personil yang banyak dan juga terlatih kemudian didukung oleh infrastruktur lainnya pelabuhan yang terletak baik di dalam maupun di luar negeri semakin menunjukkan kekuatan dari Tiongkok kepada dunia global dan hal ini sudah cukup terbukti karena dengan aktifnya aktivitas Tiongkok di Laut Cina Selatan telah membuat beberapa negara mengubah doktrin militernya. Tiongkok dengan kebijakan *The 21st Maritime Silk Road* nya telah membuktikan bahwa kebijakan ini merupakan salah satu bentuk dari kekuatan Tiongkok yang sangat berguna untuk memperkuat dominasi dan ambisinya di wilayah maritim global.

## 5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian ini, beberapa saran penting dapat disampaikan kepada para akademisi dan penggiat dalam studi hubungan internasional terkait dengan Kebijakan Jalur Sutra Maritim dan juga kaitannya dengan geostrategi dan Sea Power adalah sebagai berikut.

1. Para akademisi di bidang hubungan internasional diharapkan untuk memperluas kajiannya serta memperdalam secara lebih komprehensif mengenai kebijakan MSR yang dimiliki oleh Tiongkok. Penelitian yang lebih rinci mengenai kebijakan ini sangat penting terutama bagi negara Indonesia karena jalur ini melewati wilayah Indonesia. Melalui analisis yang mendalam diharapkan penelitian mengenai kebijakan MSR ini akan membantu negara-negara dalam membuat kebijakan yang sesuai dan tepat sebagai respons dari kebijakan yang di buat oleh Tiongkok ini. Selain itu, jika terjadi konflik yang ditimbulkan dari kebijakan ini juga dengan penelitian yang lebih rinci diharapkan dapat memunculkan solusi yang dan pengambilan keputusan yang tepat, inovatif, dan juga tidak merugikan pihak manapun. Dengan memperluas dan mendalami penelitian mengenai topik ini diharapkan dapat membantu akademisi lainnya yang juga ingin

melakukan penelitian mengenai topik yang serupa sesuai dengan perkembangan zaman dan juga perkembangan politik global.

## DAFTAR PUSTAKA

- 2025 China Military Strength*. (2025, Januari 8). Retrieved from Global Fire Power: 2025 China Military Strength
- 2025 China Military Strength*. (2025, January 3). Retrieved from Global Fire Power: [https://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.php?country\\_id=china](https://www.globalfirepower.com/country-military-strength-detail.php?country_id=china)
- Agus Sri Wahyuni, K. A. (2023). One Belt One Road dan Upaya Hegemoni Regional China di Asia Tenggara. *Sospol: Jurnal Sosial Politik*, 114.
- Akbar, N. P. (2019). KEBIJAKAN THE NEW SILK ROAD CINA DI BAWAH PEMERINTAHAN XI JINPING.
- Alex Wooley, S. Z. (2023). *Harboring Global Ambitions: China's Ports Footprint and Implications for Future Overseas Naval Bases*. Williamsburg: AidData at William & Mary.
- Alexander Wooley, S. Z. (2023). *Harboring Global Ambitions: China's Ports Footprint and Implications for Future Overseas Naval Bases*. Retrieved from AidData: [https://docs.aiddata.org/reports/harboring-global-ambitions/Harboring\\_Global\\_Ambitions.html](https://docs.aiddata.org/reports/harboring-global-ambitions/Harboring_Global_Ambitions.html)
- Amarasinghe, P. (2024). China's way of using Buddhism as a soft power strategy in Sri Lanka: An Historical Perspective. *Journal of the Research Society of Pakistan*.
- Asmussen, J. (2024). Charting America's Cold War waters in East Asia: sovereignty, local interests, and international security. *Asian Studies Review*.
- Azizi, S. (2024). China's Belt and Road Initiative (BRI): The Role of the Shanghai Cooperation Organization (SCO) in Geopolitical Security and Economic Cooperation. *Open Journal of Political Science*.
- Barman, J. (2023). China's Belt and Road Initiative : An Analysis.
- Bashar Dayoub, P. Y. (2024). The Belt and Road Initiative's impact on tourism and heritage along the Silk Roads: A systematic literature review and future research agenda. *PLoS ONE*.



- Blankenship, R. M. (2023). The Market for Foreign Bases. *Security Studies*, 194-223.
- Briceno, F. (2023, August 7). *Chinese-backed port project in Peru to be the 'gateway from South America to Asia,' official says*. Retrieved from AP News: <https://apnews.com/article/peru-chancay-china-port-construction-d13e8e8fe19289a6ab97628f708bc671>
- Bryman, A. (2012). *Social Research Methods*. Oxford: Oxford University Press.
- Buszynski, L. (2025). China's Maritime Geography and Its Naval Expansion. *Geopolitics and strategy: China, the Quad and the Southeast Asian Pivot* .
- Chaziza, M. (2018). *China's Military Base in Djibouti*. Ramat Gan: The Begin-Sadat Center for Strategic Studies.
- China, M. o. (2025, June 13). *Military Services : The Chinese military services are composed of the Army, Navy, Air Force, Rocket Force, Strategic Support Force, Armed Police Force and Reserve Force*. Retrieved from Ministry of National Defense of the People's Republic of China: <http://eng.mod.gov.cn/xb/MilitaryServices/index.html>
- China, N. B. (2025, February 28). *STATISTICAL COMMUNIQUÉ OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA ON THE 2024 NATIONAL ECONOMIC AND SOCIAL DEVELOPMENT*. Retrieved from National Bureau of Statistics of China: [https://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202502/t20250228\\_1958822.html](https://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202502/t20250228_1958822.html)
- ChinaMilitary. (2019, April 23). *Djibouti: Chinese military's first overseas support base*. Retrieved from China Military: <http://eng.chinamil.com.cn/MEDIA/Videos/15965735.html>
- Colombia Edu. (2022, 12 11). Retrieved from China's Geography: <http://www.columbia.edu/~rz7/work.html>
- Creswell, J. W. (2018). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. London: Sage Publications.
- Database, X. S. (2020, June 22). *Xinhua Silk Road Database*. Retrieved from Explain the Maritime Silk Road: <https://en.imsilkroad.com/p/314371.html>
- Deepak, B. R. (2025). China's Military Modernisation: Implications for India. *Rising India and China*, 289-316.

- Ebbinghausen, R. (2015, December 21). *China's ambitious Silk Road strategy*. Retrieved from DW: <https://www.dw.com/en/chinas-ambitious-silk-road-strategy/a-18933290>
- Elhardt, C. (2019, December 4). *The Middle East and China's Belt and Road Initiative*. Retrieved from ETH Zurich Center for Security Studies: <https://css.ethz.ch/en/center/CSS-news/2019/12/der-nahe-osten-und-chinas-neue-seidenstrasse.html>
- Embassy, C. (2010, October 20). *Geography*. Retrieved from Embassy of the People's Republic of China in the Republic of India: [http://in.china-embassy.gov.cn/eng/zggk/201010/t20101023\\_2234758.htm](http://in.china-embassy.gov.cn/eng/zggk/201010/t20101023_2234758.htm)
- Endah Rantau Itasari, D. G. (2020). ELABORASI URGENSI DAN KONSEKUENSI ATAS KEBIJAKAN ASEAN DALAM MEMELIHARA STABILITAS KAWASAN DI LAUT CINA SELATAN SECARA KOLEKTIF. *Harmony* , 143.
- Engelhardt, J. (2024). A New Silk Road - China's Maritime and Rail Transport Policy. *European Research Studies Journal*.
- Fanell, J. E. (2019). CHINA'S GLOBAL NAVAL STRATEGY AND EXPANDING FORCE STRUCTURE: Pathway to Hegemony. *Naval War College Review, Vol. 72, No. 1*, 10-55.
- Government, C. (n.d.). *List of BRI Country Members* . Retrieved from Belt and Portal: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/list/c/10076>
- Grygiel, J. J. (2006). *Great Powers and Geopolitical Change*. Baltimore, Maryland: The John Hopkins University Press.
- Guan, K. C. (2016). The Maritime Silk Road : History of an Idea.
- Gul, A. (2016, December 13). *Pakistan Forms Special Maritime Force to Secure Chinese-built Port, Projects*. Retrieved from VOA News: <https://www.voanews.com/a/pakistan-forms-special-maritime-force-to-secure-chinese-built-port-projects/3634285.html>
- Haedar Akib, L. S. (2021). Revitalization of Maritime Silk Road Based on the Security Implications and Cooperation.
- Hans M. Kristensen, M. K. (2025). Chinese nuclear weapons, 2025. *Bulletin of the Atomic Scientists*, 135-160.
- Herindrasti, V. S. (2018). Dinamika Perkembangan Belt and Road Initiative (BRI) Tiongkok terhadap Regionalisme Uni Eropa. *VENNAS AIHII*, 264.

- Hlonghwa, L. (2020). China's Maritime Silk Road Initiative: A Quest for Sea Power.
- Hu calls for China to be 'maritime power'.* (2012, November 7). Retrieved from Financial Times: <https://www.ft.com/content/ebd9b4ae-296f-11e2-a604-00144feabdc0>
- Javad Dehgani, M. H. (2024). Identifying and Evaluating Drivers Affecting the Future of Sustainable Financing in the Maritime Transportation Industry. *Journal Of Marine Science and Technology*.
- Kanwal, G. (2018, April 2). *Pakistan's Gwadar Port: A New Naval Base in China's String of Pearls in the Indo-Pacific*. Retrieved from Center For Strategic & International Studies: <https://www.csis.org/analysis/pakistans-gwadar-port-new-naval-base-chinas-string-pearls-indo-pacific>
- Kong. (2024). Glance at the Silk Road Disaster Risk.
- Kuang, L. (2024). *Staging Tianxia*. Indiana USA: Indiana University Press.
- Kucukdegirmenci, O. (2024). China's Rise, China's Regional Initiatives, and Japan's Perception of China. *The Shifting Sands of Japan's Security Landscape*, 169-202.
- Kumari, M. S. (2024). China's Belt and Road Initiative in Southeast Asia and its implications for ASEAN-China strategic partnership. *Asian Review of Political Economy*.
- Kurniawan, Y. (2016). ONE BELT ONE ROAD (OBOR): AGENDA KEAMANAN LIBERAL TIONGKOK. *Politica*, 10.
- Lim, Y.-H. (2020). China's rising naval ambitions in the Indian Ocean: aligning ends, ways and means. *Asian Security*, 396-412.
- Luck, A. (2024, January 3). *Chinese Naval Modernization In 2023 Reviewed*. Retrieved from Nava News: <https://www.navalnews.com/naval-news/2024/01/chinese-naval-modernization-in-2023-reviewed/>
- MacHaffie, J. (2020). The geopolitical Roots of China's naval modernisation. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, 1-15.
- Madeira, S. S. (2022, June 22). *Why China ceased to be a Sea-Power by Mid-15th Century*. Retrieved from European Guanxi: <https://www.europeanguanxi.com/post/why-china-ceased-to-be-a-sea-power-by-mid-15th-century>

- Mahan, A. T. (1890). *The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783*. Boston: Little .
- Mahan, A. T. (1892). *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793–1812*. London : Sampson Low, Marston.
- Marshall, T. (2015). *Prisoners of Geography*. London: Elliot&Thompson.
- Martin Griffiths, T. O. (2002). *The Key Concepts*. Oxon: Routledge.
- Ma'rus, R. I. (2021). "ONE BELT, ONE ROAD AND THE WORLD: HOW CHINA IS MASTERING THE WORLD'S MIGRATION PATTERNS?". *Jurnal Ilmiah Kajian Keimigrasian*, 79.
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldana, J. (2014). *Qualitive Data Analysis*. Arizona: SAGE Publishing.
- Miller, M. C. (2022). *China and the Belt and Road Initiative in South Asia*. New York: Council Foreign Relations.
- Naqvi, M. A. (2024). How strategic representations together with geo-political and economic dynamics are mediating the global image of China's Belt Road Initiative. *Asia Pacific Business Review*.
- Navy Fleet Strength by Country (2025)*. (2025, January 8). Retrieved from Global Fire Power: <https://www.globalfirepower.com/navy-ships.php>
- özgen, G. t. (2020). The Relationship Between The 21st Century Maritime Silk Road Initive and Chinese Naval Strategy.
- Peifer, D. C. (2013). Maritime Commerce Warfare: The Coercive. *Naval War College Review*.
- Popescu, A. L. (2024). The 'China's dream' - the grand strategy of Transforming China into a Global Maritime Power. *Cogent Social Sciences*.
- Prince Samuel Ezeanyika, E. O. (2024). China's Economic Diplomacy and Soft Power Strategy: The Belt and Road Initiative (2013–2023).
- Reuters. (2025, April 30). *China ramps up global yuan push, seizing on retreating dollar*. Retrieved from Reuters: <https://www.reuters.com/world/china/china-ramps-up-global-yuan-push-seizing-retreating-dollar-2025-04-29/>
- Rogers, L. S. (2011). BRITISH GEOSTRATEGY FOR A NEW EUROPEAN AGE. *The RUSI Journal*, 52-58.

- Rolland, N. (2017). *China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative*. The National Bureau of Asian Research.
- Roy, D. (2025). *China's Growing Influence in Latin America*. New York: Council on Foreign Relations. Retrieved from Council on Foreign Relations.
- Rudenko. (2024). China: Trade and Economic Cooperation (2010s).
- Sadibakosev, K. S. (2024). The concept of BRI in foreign policy priorities of China. *Qo'qon Universiteti Xabarnomasi*, 128-133.
- Shu, D. (2022). Evolution of Chinese Patriotism from Past to Present. *Chinese Studies*, 78-89.
- Stevens, F. M. (2023). CHINESE SCHOLARLY PERSPECTIVES ON THE US-PROMOTED "INDO-PACIFIC" CONCEPT AND STRATEGY. *Asian Affairs*.
- Styan, D. (2020). Djibouti and Small State Agency in the Maritime Silk Road: The Domestic and International Foundations. *China's Maritime Silk Road Initiative, Africa, and the Middle East*, 111-136.
- Tan, S. L. (2024, July 31). *China's evolving Belt and Road Initiative in Southeast Asia*. Retrieved from International Institute for Strategic Studies: <https://www.iiss.org/online-analysis/online-analysis/2024/07/chinas-evolving-belt-and-road-initiative-in-southeast-asia/>
- Times, G. (2024, September 5). *China's Silk Road Maritime International Association announces integrated development strategy, promoting global sea transport under BRI*. Retrieved from Global Times: <https://www.globaltimes.cn/page/202409/1319287.shtml>
- Ullah Z, M. &. (2024). The Strategic Importance of China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) and Its Impact on Strategic Stability in South Asia. *CARC Research in International Studies*.
- Umbach, F. (2022, April 8). *How China's Belt and Road Initiative is faring*. Retrieved from GIS Report Online: <https://www.gisreportsonline.com/r/belt-road-initiative/>
- Vahe S. Davtyan, A. M. (2024). Development of Economic Cooperation Between Russia and China in the Condition of New Geopolitical Threats and Challenges.

- Wang. (2023). *Collective Identity and Social Behavior in China: A Sociological Perspective*.
- Wang, C. A. (2023). The Belt and Road Initiative in Global Governance: Impact on the International World Order. *The Palgrave Handbook of Globalization with Chinese Characteristics* , 109-123.
- Witt, A. Y. (2022). China's Belt and Road Initiative and international business: The overlooked centrality of politics. *Journal of International Business Policy*, 266-275.
- Xinhua. (2015, March). *Belt and Road Portal*. Retrieved from Vision And Actions On Jointly Building Silk Road Economic Belt And 21st-Century Maritime Silk Road: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/1084.html>
- Xinhua Silk Road Database*. (2021, March 22). Retrieved from Explain the 21st Century Maritime Silk Road: <https://en.imsilkroad.com/p/312466.html>
- Xinhua's. (2020, January). *Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative (Foreword)*. Retrieved from Xinhua Silk Road Information Service: <https://en.imsilkroad.com/p/310455.html>
- Xinhua's. (2020, January). *Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative (Framework)*. Retrieved from Xinhua Silk Road Information Service: <https://en.imsilkroad.com/p/310501.html>
- Xinhua's. (2020, June). *What are 21st Century Maritime Silk Road countries?* Retrieved from Xinhua Silk Road Information Service: <https://en.imsilkroad.com/p/314388.html>
- Xuan, S. (2024, November 11). *An Introduction to China's New E-Port Visa System*. Retrieved from MMLC Group: <https://mmlcgroup.com/china-eport-visa-2024/>
- Yang, Z. J. (2023, November 13). *Challenges and countermeasures of the 'Maritime Silk Road' in the context of green development*. Retrieved from Springer Link: <https://link.springer.com/article/10.1007/s44312-023-00009-8>
- Yoon, S. (2015). Implications of Xi Jinping 's "True Maritime Power": Its Context, Significance, and Impact on the Region. In *Naval War College Review, Summer 2015, Vol. 68 No. 3* (p. 40). Newport: NAVAL WAR COLLEGE PRESS.
- Yoshihara, J. R. (2006). The Influence of Mahan upon China's Maritime Strategy. *Comparative Strategy*, 23-51.

- Yusgiantoro, P. J. (2017). *Geopolitik, Geostartegi, Geoekonomi*. Bogor: Unhan Press.
- Zhang, K. (2024). A policy analysis of the Belt and Road Initiative.
- Zhuo, C. (2025, January 24). *Chinese navy fleet returns from escort missions, joint exercises*. Retrieved from Ministry of National Defense of the People's Republic of China:  
[http://eng.mod.gov.cn/xb/News\\_213114/TopStories/16366128.html](http://eng.mod.gov.cn/xb/News_213114/TopStories/16366128.html)
- Zoubir, D. S. (2021). Securing China's 'Latent Power': The Dragon's Anchorage in Djibouti. *Journal Contemporary China*, 677-692.