



Blue Economy sebagai Instrumen Strategi Maritim China dalam Pengembangan Jalur Sutra

Blue Economy as an Instrument of China's Maritime Strategy in the Development of the Maritime Silk Road

Farhan Firdausi*, Universitas Airlangga, Indonesia

ABSTRACT

The oceans hold substantial potential for supporting global economic development. China has sought to revitalize the Maritime Silk Road as part of its maritime connectivity agenda under the Belt and Road Initiative (BRI). This qualitative study examines how China integrates blue economy principles into its maritime strategy within the Belt and Road Initiative's maritime framework. Using thematic analysis of secondary sources, including academic literature, policy reports, and media materials, the study analyzes the role of the blue economy in shaping China's maritime trade and international cooperation. The findings indicate that the incorporation of blue economy principles functions as an instrument of maritime strategy by facilitating sustainable port development, strengthening maritime logistics networks, and expanding economic partnerships along the Maritime Silk Road. This mechanism enables China to align environmental sustainability with strategic economic objectives while reinforcing its maritime influence within the BRI framework. The study demonstrates how the integration of blue economy principles supports China's broader maritime strategy and economic diplomacy within the global maritime order.

ARTICLE HISTORY

Received 23/01/2026
Revised 05/03/2026
Accepted 06/03/2026
Published 10/03/2026

KEYWORDS

Belt and Road Initiative; Blue Economy; China; Maritime Silk Road; Maritime Strategy.

*CORRESPONDING AUTHOR

✉ farhan.firdausi-2023@fisip.unair.ac.id

DOI: <https://doi.org/10.30743/mkd.v10i1.12970>

PENDAHULUAN

Belt and Road Initiative (BRI) merupakan inisiatif strategis yang dikembangkan China untuk memperkuat konektivitas ekonomi global melalui pembangunan infrastruktur dan jaringan perdagangan internasional. Program ini sering dipahami sebagai revitalisasi jalur sutra modern yang bertujuan memperluas jaringan perdagangan lintas kawasan melalui integrasi jalur darat dan laut. Dalam kerangka tersebut, komponen maritim dari inisiatif ini dikenal sebagai *Belt and Road Initiative Maritime*, yang berfokus pada pembangunan konektivitas pelabuhan, jalur pelayaran internasional, serta investasi infrastruktur maritim di berbagai negara yang berada dalam jaringan perdagangan global. Proyek ini menjadi bagian penting dari strategi ekonomi China dalam memperkuat konektivitas perdagangan internasional melalui jalur laut yang secara historis telah menjadi sarana utama pertukaran komoditas antarwilayah dan antar peradaban.

Dalam konteks pembangunan ekonomi kelautan, konsep *blue economy* berkembang sebagai pendekatan yang menekankan pemanfaatan sumber daya laut secara berkelanjutan dengan tetap menjaga kelestarian ekosistem laut. Konsep ini muncul sebagai respons terhadap berbagai tantangan global yang mengancam keberlanjutan sumber daya laut, termasuk perubahan iklim, penangkapan ikan berlebihan, polusi laut, serta kerusakan habitat laut yang berpotensi mengurangi manfaat ekonomi dan ekologis dari lautan (L. Wang et al., 2025; M. Zhang et al., 2025). Dalam literatur ekonomi kelautan kontemporer, *blue economy* tidak hanya dipahami sebagai pendekatan konservasi lingkungan, tetapi juga sebagai strategi pembangunan ekonomi yang memanfaatkan potensi laut secara produktif dan berkelanjutan.

Dalam kerangka *Belt and Road Initiative Maritime*, konsep *blue economy* mengalami perluasan makna dibandingkan dengan pemahaman yang berkembang dalam kajian lingkungan. Jika dalam

konteks umum *blue economy* lebih menekankan pada pengelolaan sumber daya laut secara berkelanjutan, dalam konteks *BRI Maritime* konsep tersebut juga dimanfaatkan sebagai instrumen untuk mengoptimalkan potensi ekonomi laut melalui perdagangan maritim, pembangunan infrastruktur pelabuhan, serta penguatan konektivitas logistik global. Lautan dalam konteks ini tidak hanya dipahami sebagai ruang ekologis, tetapi juga sebagai jalur ekonomi strategis yang sejak masa perdagangan klasik telah menjadi sarana utama pertukaran komoditas antarwilayah dan antarbenua. Perdagangan maritim memanfaatkan laut sebagai sarana transportasi logistik melalui jaringan pelayaran internasional yang menghubungkan berbagai kawasan ekonomi dunia. Keunggulan jalur laut dalam perdagangan internasional terletak pada kemampuannya menghubungkan wilayah yang sangat jauh melalui sistem konektivitas global yang tidak dapat dicapai melalui jalur darat (Jubir et al., 2025; J. Li et al., 2025).

China di masa Xi Jinping berupaya menghidupkan kembali jalur sutra yang pada masa lalu menjadi salah satu jaringan perdagangan paling strategis dalam sejarah ekonomi dunia. Jalur tersebut menghubungkan berbagai pusat perdagangan yang memperdagangkan komoditas bernilai tinggi antar peradaban. Revitalisasi jaringan perdagangan tersebut diwujudkan melalui peluncuran *Belt and Road Initiative* pada tahun 2013 yang mencakup pengembangan jalur sutra darat dan jalur sutra maritim modern. Pemerintah China memandang jalur maritim sebagai salah satu jalur perdagangan internasional paling strategis karena sebagian besar distribusi barang global berlangsung melalui transportasi laut. Oleh karena itu, lautan menjadi bagian penting dari pengembangan inisiatif *BRI* dalam membangun jaringan konektivitas perdagangan global melalui jalur pelayaran internasional (Huang et al., 2025; Yang et al., 2025).

Dalam implementasinya, pemerintah China memanfaatkan *Belt and Road Initiative Maritime* untuk memperkuat distribusi perdagangan global melalui jalur laut. Pendekatan ini sejalan dengan konsep *blue economy* yang menekankan pemanfaatan sumber daya laut untuk meningkatkan aktivitas ekonomi secara berkelanjutan. Konsep tersebut menempatkan laut sebagai ruang ekonomi yang dapat dimanfaatkan melalui berbagai aktivitas ekonomi seperti perdagangan maritim, pengembangan pelabuhan, eksplorasi sumber daya kelautan, serta kerja sama ekonomi antarnegara. Dalam kerangka *BRI Maritime*, China memanfaatkan *blue economy* sebagai pendekatan strategis dalam pengembangan konektivitas maritim karena lautan menjadi elemen utama dalam proyek tersebut. Melalui pendekatan ini, China berupaya menjaga keberlanjutan ekosistem laut sekaligus mengoptimalkan potensi ekonomi kelautan secara berkelanjutan (Apostolopoulou & Pizarro, 2025; Sumrahadi, 2025).

Dalam perspektif strategi maritim, Alfred Thayer Mahan menjelaskan bahwa kekuatan maritim suatu negara tidak hanya ditentukan oleh kekuatan militer di laut, tetapi juga oleh kemampuan suatu negara dalam mengembangkan perdagangan maritim, memperluas jaringan ekonomi, dan meningkatkan kekayaan nasional melalui aktivitas ekonomi kelautan. Dalam kerangka ini, perdagangan bebas dan kerja sama ekonomi merupakan bagian penting dari strategi maritim yang dapat meningkatkan kekuatan negara tanpa harus melibatkan konflik militer di lautan. Laut dengan demikian tidak hanya menjadi ruang pertahanan, tetapi juga menjadi ruang komersialisasi dan aktivitas ekonomi global yang berkontribusi terhadap kekuatan negara. Dalam konteks penelitian ini, konsep *blue economy* dapat dipahami sebagai instrumen strategi maritim yang memanfaatkan potensi ekonomi laut untuk memperkuat jaringan perdagangan internasional dan meningkatkan kapasitas ekonomi negara (Basiri & Fard, 2025; Ferreira-Pereira et al., 2024).

Konsep *blue economy* kemudian menjadi bagian dari strategi maritim China dalam pengembangan *BRI Maritime*. Konsep ini memandang lautan sebagai ruang ekonomi yang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi melalui berbagai sektor seperti perikanan, perdagangan maritim, investasi infrastruktur pelabuhan, konektivitas logistik, serta kerja sama ekonomi internasional. Dimensi ekonomi dari *blue economy* memiliki kesesuaian dengan konsep

komersialisasi laut dalam strategi maritim yang menempatkan perdagangan dan konektivitas maritim sebagai instrumen penting dalam memperkuat kekuatan ekonomi negara. Penelitian ini memosisikan *blue economy* sebagai instrumen dalam strategi maritim China untuk mengoptimalkan nilai ekonomi laut melalui pemanfaatan sumber daya kelautan dan penguatan jaringan perdagangan maritim global dalam proyek *BRI Maritime* (Çelik et al., 2024; Zreik, 2025).

Beberapa penelitian sebelumnya telah membahas hubungan antara *blue economy*, strategi maritim, dan pengembangan *Maritime Silk Road* dalam kerangka *Belt and Road Initiative* (BRI). Penelitian mengenai investasi maritim China dalam kerangka *21st Century Maritime Silk Road* mencakup berbagai sektor ekonomi kelautan seperti perikanan, marikultur, serta pariwisata laut yang berpotensi meningkatkan aktivitas ekonomi di wilayah pesisir, meskipun pada saat yang sama juga menimbulkan tantangan dalam distribusi manfaat ekonomi dan pengelolaan sumber daya laut secara berkelanjutan (Song & Fabinyi, 2022). Kajian lain tentang pengembangan *blue economy* menjadi salah satu agenda penting dalam kerja sama maritim China di bawah BRI, khususnya melalui penguatan tata kelola laut, kolaborasi teknologi kelautan, serta peningkatan kapasitas ekonomi berbasis sumber daya laut (Zhang et al., 2023). Penelitian lain mengenai *Maritime Silk Road* merupakan bagian strategis dari proyek BRI yang dimanfaatkan China untuk memperluas konektivitas perdagangan global sekaligus memperkuat kerja sama ekonomi maritim yang berkaitan dengan pengembangan *blue economy* (Rustam, 2020). Penelitian lain menemukan bahwa pengembangan *Maritime Silk Road* turut berperan dalam mempercepat keterbukaan ekonomi China melalui integrasi pasar domestik dan internasional serta memperlancar sirkulasi faktor produksi di kawasan pesisir yang menjadi simpul perdagangan maritim global (Wang et al., 2024). Terakhir penelitian mengenai *Maritime Silk Road* merupakan bagian penting dari BRI yang bertujuan menghubungkan Asia, Afrika, dan Eropa melalui pembangunan jaringan pelabuhan dan infrastruktur logistik maritim guna meningkatkan konektivitas perdagangan internasional (Koboević et al., 2018).

Sejumlah penelitian sebelumnya membahas *Belt and Road Initiative Maritime* dari perspektif geopolitik, pembangunan infrastruktur, dan kerja sama ekonomi internasional. Kajian tersebut belum banyak menganalisis *blue economy* sebagai instrumen strategi maritim dalam pengembangan *BRI Maritime*. Sebagian besar studi lebih menekankan aspek geopolitik atau konektivitas infrastruktur tanpa menjelaskan bagaimana *blue economy* digunakan sebagai strategi ekonomi maritim dalam kerangka BRI. Penelitian ini mengisi celah tersebut dengan menganalisis implementasi *blue economy* sebagai instrumen strategi maritim China dalam pengembangan *BRI Maritime*. Penelitian ini juga mengintegrasikan konsep *blue economy* dengan perspektif strategi maritim untuk menjelaskan bagaimana pemanfaatan sumber daya laut, pembangunan konektivitas pelabuhan, dan perdagangan maritim berfungsi sebagai instrumen ekonomi dalam memperkuat jaringan perdagangan global China. Kebaruan penelitian ini terletak pada pemosisian *blue economy* bukan hanya sebagai konsep keberlanjutan lingkungan laut, tetapi sebagai instrumen strategi maritim dalam pengembangan jalur sutra maritim.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peran *blue economy* sebagai instrumen strategi maritim China dalam pengembangan jalur sutra maritim. Secara khusus, penelitian ini mengkaji tiga aspek utama, yaitu dinamika dan perkembangan jalur sutra maritim dalam strategi ekonomi global China, konsep dan implementasi *blue economy* dalam kebijakan maritim China, serta integrasi *blue economy* sebagai instrumen strategi maritim dalam pengembangan jalur sutra. Analisis ini menjelaskan bagaimana pemanfaatan potensi ekonomi laut, pembangunan konektivitas pelabuhan, serta penguatan jaringan perdagangan maritim digunakan oleh China untuk memperluas konektivitas ekonomi dan perdagangan global melalui pengembangan jalur sutra maritim.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan pendekatan analisis wacana. Metode ini digunakan untuk menganalisis bagaimana konsep *blue economy* dibangun, diproduksi, dan digunakan dalam wacana kebijakan maritim China, khususnya dalam pengembangan *Belt and Road Initiative Maritime*. Pendekatan kualitatif deskriptif memungkinkan penulis memahami makna, strategi, dan rasionalitas kebijakan China dalam memanfaatkan lautan sebagai sumber kekuatan ekonomi tanpa melibatkan konflik militer, sebagaimana tercermin dalam dokumen kebijakan, laporan lembaga internasional, serta wacana akademik yang berkembang (Rachman et al., 2024). Dalam kerangka metodologis, analisis wacana digunakan untuk menelaah bagaimana bahasa, narasi kebijakan, dan konsep ekonomi kelautan membentuk pemahaman strategis mengenai pemanfaatan laut sebagai instrumen kekuatan ekonomi negara (Fairclough, 2013; Wodak & Meyer, 2016).

Sumber data dalam penelitian ini terdiri atas data sekunder yang diperoleh dari buku, artikel jurnal internasional bereputasi, laporan lembaga internasional, dokumen kebijakan pemerintah China, serta publikasi resmi yang berkaitan dengan *Belt and Road Initiative*, *Belt and Road Initiative Maritime*, *blue economy*, dan strategi maritim. Pemilihan sumber dilakukan melalui kriteria inklusi dan eksklusi. Kriteria inklusi meliputi literatur yang secara langsung membahas *Belt and Road Initiative Maritime*, *blue economy*, strategi maritim China, serta kebijakan ekonomi kelautan dalam periode publikasi sepuluh tahun terakhir. Kriteria eksklusi mencakup publikasi yang tidak memiliki relevansi langsung dengan strategi maritim atau tidak memuat analisis kebijakan yang berkaitan dengan pengembangan jalur sutra maritim. Proses seleksi sumber dilakukan dengan mempertimbangkan relevansi konseptual, kredibilitas penerbit, serta otoritas akademik penulis.

Teknik analisis data dilakukan melalui analisis tematik dan analisis wacana kebijakan. Proses analisis dilakukan melalui beberapa tahapan, yaitu identifikasi sumber data, pengkodean tema utama, klasifikasi konsep, serta interpretasi terhadap pola wacana yang muncul dalam literatur dan dokumen kebijakan. Penulis kemudian mengaitkan konsep *blue economy* dengan teori strategi maritim, khususnya pemikiran Alfred Thayer Mahan mengenai peran laut dalam kekuatan ekonomi negara. Melalui proses analisis ini, penelitian mengkaji bagaimana wacana *blue economy* digunakan dalam kebijakan maritim China sebagai instrumen strategi ekonomi untuk memperkuat perdagangan, investasi, konektivitas maritim, serta kerja sama internasional dalam kerangka pengembangan jalur sutra maritim.

Validitas data dijaga melalui teknik triangulasi sumber dengan membandingkan berbagai jenis literatur, termasuk artikel jurnal, dokumen kebijakan, dan laporan lembaga internasional. Pendekatan ini memungkinkan penulis mengidentifikasi konsistensi argumen serta pola wacana yang muncul dalam berbagai sumber sehingga interpretasi yang dihasilkan tetap bersifat kritis dan dapat dipertanggungjawabkan secara akademik.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dinamika dan Perkembangan Jalur Sutra Maritim dalam Strategi Ekonomi Global China

Jalur sutra maritim merupakan jalur perdagangan strategis yang sejak masa lalu menghubungkan berbagai wilayah melalui jalur laut. Laut berfungsi sebagai sarana perdagangan antarnegara yang mampu menjangkau wilayah yang sangat luas dalam jaringan perdagangan global. Sejarah jalur perdagangan tersebut dapat ditelusuri pada abad ke-14 ketika Admiral Zhang He mengembangkan rute pelayaran yang menghubungkan wilayah Asia dengan berbagai kawasan perdagangan lainnya. Jalur sutra maritim tersebut kemudian digunakan oleh berbagai pelaut dan pedagang internasional sebagai bagian dari jaringan perdagangan global pada masa itu. Pengalaman historis tersebut menjadi salah satu dasar bagi pemerintah China untuk mengembangkan kembali jalur perdagangan laut

melalui *Belt and Road Initiative Maritime* (BRI Maritime) sebagai strategi memperkuat konektivitas perdagangan internasional China (Ali, [2025](#); Qian, [2022](#)).

Pemerintah China memanfaatkan *Belt and Road Initiative Maritime* sebagai instrumen untuk memperkuat jaringan perdagangan internasional yang menjadi bagian penting dari strategi ekonomi global China. Sebagai salah satu produsen terbesar di dunia, China membutuhkan sistem transportasi logistik yang mampu mengangkut komoditas dalam skala besar ke berbagai wilayah perdagangan internasional. Jalur laut menjadi sarana utama dalam distribusi barang karena transportasi maritim memiliki kapasitas muatan yang lebih besar dibandingkan transportasi darat. Pengembangan jalur sutra maritim melalui proyek BRI Maritime berfungsi memperlancar arus perdagangan global sekaligus memperkuat posisi China dalam sistem perdagangan internasional. Pengembangan rute pelayaran alternatif juga bertujuan mengurangi jarak tempuh perdagangan laut yang sebelumnya memerlukan rute yang lebih panjang sehingga meningkatkan efisiensi biaya logistik dan waktu distribusi perdagangan internasional (Sen, [2023](#); Y. Wang, [2025](#)).

Pengembangan jalur sutra maritim dalam proyek BRI Maritime juga berkaitan dengan upaya China untuk memperkuat kendali terhadap jalur perdagangan laut internasional yang memiliki peran penting dalam perekonomian global. Pemerintah China memandang jalur maritim internasional sebagai infrastruktur ekonomi strategis yang menentukan kelancaran distribusi perdagangan global. Pembangunan pelabuhan menjadi bagian penting dalam pengembangan BRI Maritime karena pelabuhan berfungsi sebagai simpul logistik yang menghubungkan jalur pelayaran internasional dengan jaringan perdagangan regional. Pelabuhan besar seperti Rotterdam dan Antwerpen di Eropa Barat Laut memiliki peran strategis dalam distribusi perdagangan global, sementara pelabuhan penghubung seperti Malta, Gioia Tauro di Italia, dan Algeciras di Spanyol berfungsi sebagai simpul logistik yang membantu mengurangi kepadatan lalu lintas kapal kargo di jalur perdagangan utama. Pengembangan infrastruktur pelabuhan tersebut tidak hanya memperlancar arus perdagangan dalam jaringan BRI Maritime, tetapi juga menciptakan peluang ekonomi baru melalui peningkatan konektivitas perdagangan internasional (Kao & Soong, [2025](#); Tae-Woo Lee et al., [2025](#)).

Upaya China dalam menghidupkan kembali jalur sutra maritim juga memiliki akar historis dalam tradisi perdagangan internasional China sejak masa Dinasti Han (206 SM–220 M). Pada periode tersebut, China telah memanfaatkan jalur laut sebagai sarana perdagangan internasional yang menghubungkan wilayah Asia dengan kawasan lain. Perdagangan yang berkembang pada masa tersebut menghasilkan surplus ekonomi yang signifikan dan memperkuat posisi China dalam jaringan perdagangan internasional. Istilah jalur sutra maritim sendiri berasal dari komoditas utama yang diperdagangkan pada masa itu, yaitu sutra, sementara istilah maritim merujuk pada penggunaan laut sebagai jalur perdagangan antarwilayah (Hu et al., [2026](#); Xu et al., [2025](#)).

Jalur perdagangan tersebut menghubungkan China dengan wilayah barat dan selatan untuk mendistribusikan berbagai produk perdagangan ke berbagai kawasan dunia. Dalam konteks modern, pemerintah China berupaya menghidupkan kembali jaringan perdagangan tersebut melalui proyek BRI Maritime untuk memperluas akses pasar internasional dan meningkatkan surplus perdagangan global. Penggunaan jalur laut sebagai sarana perdagangan internasional telah menjadi bagian penting dari strategi ekonomi China sejak masa lalu hingga saat ini. Proyek BRI Maritime tidak hanya memberikan kemudahan bagi pemerintah China dalam memperkuat konektivitas perdagangan global, tetapi juga membuka peluang bagi pelaku ekonomi domestik untuk memperluas aktivitas perdagangan internasional melalui jaringan logistik maritim yang lebih efisien (Yawar et al., [2025](#)).

Manfaat ekonomi dari pengembangan jalur sutra maritim tidak hanya dirasakan oleh pemerintah China, tetapi juga oleh perekonomian domestik China secara keseluruhan. Peningkatan konektivitas perdagangan internasional melalui BRI Maritime mendorong pertumbuhan ekonomi

domestik melalui peningkatan aktivitas ekspor, investasi infrastruktur, serta integrasi pasar global. Proyek ini juga menciptakan peluang kerja sama ekonomi dengan negara mitra yang terlibat dalam jaringan BRI Maritime, sehingga memperluas jaringan perdagangan internasional yang saling menguntungkan bagi berbagai negara yang terlibat (T. Wang et al., [2025](#)).

Salah satu contoh implementasi kerja sama BRI Maritime dapat dilihat pada investasi China di Pelabuhan Djibouti yang terletak di Laut Merah. Lokasi geografis Djibouti yang strategis menjadikannya sebagai salah satu simpul perdagangan penting dalam jaringan jalur pelayaran internasional. Investasi China dalam pembangunan pelabuhan dan infrastruktur transportasi di Djibouti memberikan manfaat ekonomi bagi kedua pihak. Bagi China, investasi tersebut memperkuat akses perdagangan dalam jaringan BRI Maritime, sementara bagi Djibouti pembangunan infrastruktur pelabuhan dan rel kereta api meningkatkan konektivitas ekonomi domestik dan memperluas peluang perdagangan internasional (L. Zhang, [2025](#)).

Selain pengembangan infrastruktur ekonomi, pemerintah China juga menempatkan stabilitas keamanan maritim sebagai faktor penting dalam keberhasilan implementasi BRI Maritime. Jalur perdagangan laut merupakan salah satu jalur transportasi global yang paling padat, terutama di wilayah strategis seperti Laut China Selatan dan Selat Malaka. China berupaya menjaga stabilitas jalur perdagangan maritim melalui kerja sama keamanan dengan negara mitra untuk mengantisipasi berbagai risiko seperti perompakan, gangguan navigasi, serta kepadatan lalu lintas kapal. Stabilitas keamanan maritim menjadi faktor penting dalam menjaga kelancaran arus perdagangan global yang menjadi tujuan utama dari pengembangan jalur sutra maritim (Zhao, [2025](#)).

Dalam implementasinya di kawasan ASEAN, China juga berupaya mengintegrasikan pelabuhan yang dikembangkan dalam jaringan BRI Maritime dengan pelabuhan yang telah ditetapkan oleh negara-negara ASEAN dalam jaringan perdagangan regional. Pendekatan ini dilakukan untuk menjaga stabilitas kerja sama ekonomi regional serta menghindari konflik kepentingan dalam pengembangan jaringan perdagangan maritim. Integrasi jaringan pelabuhan tersebut bertujuan memperkuat konektivitas logistik regional sehingga memperlancar arus perdagangan internasional yang melibatkan negara-negara ASEAN dalam jaringan jalur sutra maritim (Bi, [2021](#)).

Stabilitas kawasan Laut China Selatan juga menjadi faktor penting dalam kelancaran jalur perdagangan maritim yang menjadi bagian dari proyek BRI Maritime. Hubungan China dengan beberapa negara ASEAN seperti Vietnam dan Filipina sebelumnya mengalami ketegangan terkait sengketa wilayah maritim. Dalam konteks pengembangan jalur sutra maritim, China berupaya menjaga hubungan diplomatik yang stabil dengan negara-negara tersebut untuk memastikan kelancaran aktivitas perdagangan di kawasan tersebut. Stabilitas regional di Laut China Selatan menjadi salah satu faktor yang mendukung keberlanjutan jaringan perdagangan maritim dalam proyek BRI Maritime (S. Li et al., [2025](#)).

Pengembangan Jalur Sutra Maritim melalui *Belt and Road Initiative* menunjukkan bahwa laut menempati posisi strategis dalam kebijakan ekonomi global China. Jalur pelayaran internasional, pembangunan pelabuhan, serta integrasi infrastruktur logistik maritim berfungsi memperkuat konektivitas perdagangan global yang menghubungkan China dengan berbagai kawasan ekonomi dunia. Strategi ini tidak hanya memfasilitasi distribusi komoditas dalam skala besar, tetapi juga memperluas jaringan perdagangan internasional yang menjadi fondasi pertumbuhan ekonomi China. Jalur Sutra Maritim dalam kerangka BRI berfungsi sebagai instrumen strategis untuk mengonsolidasikan peran China dalam sistem perdagangan global melalui penguatan konektivitas maritim, pengembangan infrastruktur pelabuhan, dan perluasan kerja sama ekonomi lintas kawasan.

Konsep dan Implementasi Blue Economy dalam Kebijakan Maritim China

Blue Economy merupakan suatu konsep yang memanfaatkan laut dalam pengembangan perekonomian dengan mendorong eksploitasi, inovasi, serta pengelolaan sumber daya laut secara berkelanjutan. Negara-negara di dunia mengembangkan ekonomi kelautan melalui pemanfaatan sumber daya maritim seperti perikanan, pelayaran, serta eksplorasi minyak, gas, dan mineral laut. Konsep *blue economy* memberikan kerangka yang lebih holistik karena menempatkan pertumbuhan ekonomi kelautan dalam prinsip keberlanjutan lingkungan. Perekonomian kelautan di seluruh dunia bernilai sekitar USD 1,5 triliun per tahun dengan sekitar 80% volume perdagangan global dilakukan melalui laut sehingga menjadikan sektor ini sebagai salah satu sektor ekonomi terbesar di dunia. Nilai ekonomi tersebut diperkirakan akan meningkat hingga mencapai sekitar USD 3 triliun pada tahun 2030 sehingga menjadikan *blue economy* sebagai salah satu konsep strategis dalam pembangunan ekonomi kelautan global (Novaglio et al., [2022](#)).

Pemerintah China memanfaatkan sumber daya kelautan yang dimilikinya sebagai bagian dari pengembangan ekonomi maritim nasional melalui pendekatan *blue economy*. Salah satu sektor utama yang menjadi perhatian adalah sektor perikanan berkelanjutan. Pemerintah China berupaya menciptakan pengelolaan sumber daya perikanan yang berkelanjutan melalui kebijakan ekonomi kelautan yang sejalan dengan *Sustainable Development Goals*, khususnya tujuan keempat belas mengenai perlindungan ekosistem laut. Pendekatan tersebut bertujuan menjaga keseimbangan antara eksploitasi ekonomi dan keberlanjutan sumber daya laut sehingga aktivitas ekonomi maritim dapat mendukung pertumbuhan ekonomi nasional dalam jangka panjang. Besarnya populasi China yang terus meningkat setiap tahun menjadikan sektor perikanan sebagai salah satu sektor penting dalam mendukung ketahanan pangan domestik (Fabinyi et al., [2021](#)).

Konsumsi ikan domestik di China relatif tinggi sehingga pemerintah berupaya menjaga stabilitas pasokan perikanan nasional melalui pengelolaan sumber daya laut yang berkelanjutan. China memiliki potensi sumber daya perikanan yang cukup besar sehingga sektor ini menjadi salah satu pilar penting dalam ekonomi kelautan nasional. Data produksi menunjukkan peningkatan yang signifikan dalam dua dekade terakhir, yaitu dari sekitar 46,30 juta metrik ton pada tahun 2001 menjadi sekitar 88,68 juta metrik ton pada tahun 2019. Peningkatan produksi tersebut menunjukkan penguatan kapasitas ekonomi maritim China yang didukung oleh pengembangan teknologi perikanan dan kebijakan pengelolaan sumber daya laut. Pengembangan *blue economy* dalam konteks ini berperan dalam meningkatkan infrastruktur ekonomi laut sekaligus memperkuat ketahanan pangan domestik melalui pemanfaatan sumber daya kelautan yang berkelanjutan (Ferrari & Tei, [2020](#)).

Dalam implementasinya, *blue economy* di China tidak hanya berkaitan dengan sektor perikanan, tetapi juga mencakup berbagai sektor ekonomi laut lainnya seperti transportasi maritim, pengembangan energi laut, serta pembangunan infrastruktur pelabuhan dan logistik maritim. Sektor-sektor tersebut membentuk sistem ekonomi kelautan yang saling terhubung dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional. Pemerintah China mendorong pengembangan industri maritim modern melalui investasi infrastruktur, inovasi teknologi kelautan, serta penguatan tata kelola sumber daya laut. Kebijakan tersebut menunjukkan bahwa pengembangan ekonomi kelautan menjadi bagian penting dari strategi pembangunan ekonomi nasional China (Narwal et al., [2024](#)).

Perkembangan *blue economy* di China juga menunjukkan adanya integrasi antara berbagai sektor ekonomi kelautan dalam satu kerangka kebijakan maritim nasional. Pemerintah China tidak hanya memandang laut sebagai sumber eksploitasi ekonomi, tetapi juga sebagai ruang strategis yang memerlukan pengelolaan terpadu antara aktivitas ekonomi, perlindungan lingkungan, serta stabilitas pemanfaatan sumber daya laut. Pendekatan ini mendorong munculnya berbagai kebijakan yang

mengintegrasikan pengembangan industri kelautan dengan perlindungan ekosistem laut melalui regulasi pengelolaan sumber daya maritim dan inovasi teknologi kelautan.

Pengembangan *blue economy* di China juga berkaitan dengan upaya modernisasi sektor ekonomi kelautan melalui peningkatan kapasitas industri maritim. Pemerintah China mendorong pengembangan pelabuhan modern, sistem logistik maritim, serta industri energi laut sebagai bagian dari penguatan struktur ekonomi maritim nasional. Transformasi tersebut menunjukkan bahwa ekonomi kelautan tidak hanya berperan sebagai sektor produksi sumber daya, tetapi juga sebagai infrastruktur ekonomi yang mendukung perdagangan, distribusi logistik, dan pertumbuhan industri maritim.

Pendekatan *blue economy* juga mencerminkan upaya China untuk menyeimbangkan antara kepentingan ekonomi dan keberlanjutan lingkungan laut. Pengelolaan sumber daya laut yang berkelanjutan menjadi faktor penting dalam menjaga stabilitas produksi ekonomi kelautan dalam jangka panjang. Oleh karena itu, kebijakan ekonomi maritim China berupaya mengintegrasikan prinsip keberlanjutan dalam pengelolaan sektor perikanan, eksplorasi energi laut, serta pembangunan infrastruktur maritim. Integrasi antara dimensi ekonomi, kebijakan negara, dan perlindungan lingkungan tersebut menunjukkan bahwa *blue economy* di China berkembang sebagai kerangka kebijakan yang menghubungkan pertumbuhan ekonomi kelautan dengan pengelolaan sumber daya laut yang berkelanjutan.

Blue Economy sebagai Instrumen Strategi Maritim China dalam Pengembangan Jalur Sutra

Blue Economy digunakan oleh Pemerintah Cina sebagai salah satu pendekatan strategis dalam mendukung implementasi *Belt and Road Initiative Maritime* dengan memanfaatkan laut sebagai jalur utama perdagangan internasional. Dalam beberapa dekade terakhir, Cina secara aktif terlibat dalam berbagai kerja sama internasional untuk mengembangkan pemanfaatan sumber daya kelautan dan memperkuat konektivitas ekonomi maritim. Penggunaan konsep *blue economy* dalam kerangka ini tidak hanya berkaitan dengan pemanfaatan sumber daya laut, tetapi juga dengan upaya memperluas jaringan perdagangan global melalui jalur maritim. Dalam perspektif strategi maritim, pemanfaatan laut sebagai jalur perdagangan merupakan faktor penting dalam membangun kekuatan ekonomi negara. Alfred Thayer Mahan menjelaskan bahwa penguasaan jalur perdagangan laut dan pelabuhan strategis dapat memperkuat kekuatan ekonomi dan geopolitik suatu negara. Dengan demikian, penerapan *blue economy* dalam BRI Maritime dapat dipahami sebagai strategi Cina untuk memperkuat posisi ekonomi global melalui penguasaan konektivitas maritim.

Meskipun proyek *Belt and Road Initiative Maritime* menawarkan peluang ekonomi melalui pembangunan infrastruktur maritim dan konektivitas perdagangan, proyek tersebut juga mendapat respons kritis dari berbagai negara. Kritik tersebut berkaitan dengan kekhawatiran mengenai praktik *debt trap diplomacy*, yaitu kondisi ketika negara mitra mengalami kesulitan membayar utang atas proyek infrastruktur yang dibiayai oleh Cina. Salah satu contoh yang sering dikemukakan adalah kasus Pelabuhan Hambantota di Sri Lanka yang kemudian dikelola oleh Cina setelah pemerintah Sri Lanka mengalami kesulitan dalam memenuhi kewajiban pembayaran utang. Kondisi tersebut menimbulkan persepsi bahwa proyek BRI Maritime tidak hanya berorientasi pada pembangunan ekonomi, tetapi juga berpotensi meningkatkan pengaruh geopolitik Cina di berbagai kawasan. Perspektif ekonomi politik internasional (*International Political Economy/IPE*) melihat fenomena ini sebagai bagian dari strategi negara dalam memperluas pengaruh ekonomi global melalui investasi infrastruktur dan integrasi jaringan perdagangan internasional (Durhan, 2021).

Dalam implementasinya, penggunaan *blue economy* sebagai strategi dalam BRI Maritime dilakukan melalui pembangunan dan pengembangan infrastruktur pelabuhan di berbagai negara

mitra. Pembangunan pelabuhan memiliki peran penting dalam memperkuat konektivitas perdagangan laut serta memperlancar distribusi logistik internasional. Investasi Cina dalam pembangunan pelabuhan tidak hanya bertujuan mempermudah akses perdagangan internasional, tetapi juga menciptakan peluang ekonomi baru di negara mitra melalui peningkatan aktivitas ekonomi dan penciptaan lapangan kerja. Dalam perspektif strategi maritim, pelabuhan berfungsi sebagai simpul logistik yang menghubungkan jalur pelayaran internasional dengan jaringan perdagangan regional. Keberadaan pelabuhan strategis menjadi faktor penting dalam memperkuat posisi negara dalam jaringan perdagangan global (Chen & Yao, [2017](#)).

Salah satu bentuk implementasi strategi tersebut dapat dilihat pada investasi Cina dalam pembangunan pelabuhan dan kawasan logistik di berbagai wilayah dunia. Cina melakukan kerja sama dengan Uni Emirat Arab dalam pembangunan Zona Industri Khalifa yang terletak di sekitar Pelabuhan Khalifa di Abu Dhabi. Proyek tersebut melibatkan perusahaan milik negara Cina yaitu COSCO Shipping yang berperan dalam pembangunan Terminal CSP Abu Dhabi sebagai bagian dari jaringan logistik maritim global. Keterlibatan perusahaan milik negara menunjukkan bahwa strategi ekonomi maritim Cina tidak hanya dijalankan melalui kebijakan pemerintah, tetapi juga melalui ekspansi perusahaan logistik maritim dalam jaringan perdagangan internasional (Abrão, [2023](#)).

Peran COSCO Shipping dalam BRI Maritime sangat penting karena perusahaan ini berfungsi sebagai operator logistik yang menghubungkan berbagai pelabuhan dalam jaringan perdagangan internasional. Melalui investasi di pelabuhan-pelabuhan utama di Eropa, COSCO Shipping mampu memperluas jaringan distribusi logistik yang menghubungkan Asia dengan Eropa. Meskipun investasi tersebut berpotensi meningkatkan efisiensi perdagangan internasional, ekspansi perusahaan logistik Cina juga menimbulkan kekhawatiran di beberapa negara Eropa mengenai potensi dominasi Cina dalam jaringan logistik maritim global. Kondisi ini memunculkan perdebatan mengenai keseimbangan antara manfaat ekonomi dan implikasi geopolitik dari investasi maritim Cina (Ahammed et al., [2024](#)).

Selain di Eropa, strategi *blue economy* dalam kerangka BRI Maritime juga dilakukan melalui kerja sama dengan negara-negara ASEAN. Kawasan ASEAN memiliki posisi strategis dalam perdagangan internasional karena berada di jalur pelayaran utama yang menghubungkan Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Kerja sama Cina dengan ASEAN mencakup pembangunan pelabuhan, modernisasi sistem logistik maritim, serta pengembangan teknologi pelabuhan digital. Investasi tersebut bertujuan memperkuat konektivitas pelabuhan antara Cina dan negara-negara ASEAN sekaligus meningkatkan efisiensi perdagangan maritim regional (Akib et al., [2021](#)).

Laut Cina Selatan merupakan salah satu wilayah strategis yang berperan penting dalam jalur perdagangan internasional BRI Maritime. Sebelumnya kawasan ini sering menjadi sumber ketegangan antara Cina dan beberapa negara ASEAN akibat sengketa wilayah maritim. Namun dalam konteks BRI Maritime, Cina berupaya memperkuat kerja sama ekonomi dengan negara-negara ASEAN untuk menjaga stabilitas kawasan. Kerja sama tersebut dapat dilihat pada pembangunan Pelabuhan Sihanoukville di Kamboja yang dikembangkan melalui investasi Cina sebagai bagian dari jaringan perdagangan maritim internasional (Blair, [2024](#)).

Kawasan ASEAN juga memiliki peran penting karena terdapat Selat Malaka yang merupakan salah satu jalur perdagangan laut tersibuk di dunia. Selat ini menjadi penghubung utama jalur perdagangan antara Asia Timur, Asia Selatan, Timur Tengah, dan Eropa. Oleh karena itu, kerja sama Cina dengan negara-negara ASEAN dalam pengembangan pelabuhan dan ekonomi kelautan menjadi faktor penting dalam menjaga stabilitas perdagangan internasional. Pengembangan kerja sama *blue economy* di kawasan ini mencakup pembangunan infrastruktur pelabuhan serta pengembangan industri kelautan berbasis teknologi tinggi (Huang et al., [2025](#); Sumrahadi, [2025](#)).

Selain kawasan Asia Tenggara, Afrika juga menjadi wilayah penting dalam pengembangan BRI Maritime. Negara seperti Mesir, Kenya, dan Djibouti memiliki posisi strategis dalam jalur perdagangan internasional yang menghubungkan Asia, Eropa, dan Afrika. Investasi Cina dalam pembangunan pelabuhan dan infrastruktur transportasi di wilayah tersebut bertujuan memperkuat konektivitas perdagangan global sekaligus meningkatkan aktivitas ekonomi di kawasan tersebut. Kerja sama ekonomi antara Cina dan negara-negara Afrika menunjukkan bahwa BRI Maritime tidak hanya berfungsi sebagai proyek infrastruktur, tetapi juga sebagai strategi untuk memperluas jaringan perdagangan internasional (Apostolopoulou & Pizarro, [2025](#); Basiri & Fard, [2025](#)).

Ekspansi BRI Maritime juga menjangkau wilayah Amerika Selatan sebagai bagian dari upaya memperluas jaringan perdagangan global Cina. Argentina menjadi salah satu negara yang menjalin kerja sama dengan Cina dalam proyek BRI Maritime melalui perdagangan komoditas seperti kedelai dan minyak nabati. Kawasan Amerika Selatan memiliki sumber daya alam yang melimpah sehingga menjadi wilayah penting dalam jaringan perdagangan internasional Cina. Namun ekspansi tersebut juga memunculkan kekhawatiran geopolitik karena wilayah Amerika Selatan secara historis berada dalam pengaruh Amerika Serikat (Y. Wang, [2025](#)).

Investasi Cina dalam pembangunan pelabuhan Chancay di Peru menunjukkan upaya Cina untuk memperkuat konektivitas perdagangan langsung dengan Amerika Selatan. Proyek tersebut mendapat perhatian khusus dari Amerika Serikat karena dianggap berpotensi memperluas pengaruh ekonomi Cina di kawasan yang selama ini berada dalam pengaruh geopolitik Amerika Serikat. Rivalitas antara Cina dan Amerika Serikat dalam investasi infrastruktur global menunjukkan bahwa proyek BRI Maritime tidak hanya berkaitan dengan ekonomi perdagangan, tetapi juga memiliki implikasi strategis dalam dinamika geopolitik global (Tae-Woo Lee et al., [2025](#); Kao & Soong, [2025](#)).

Dalam kerangka pengembangan *blue economy*, Cina juga menjalin kerja sama dengan Uni Eropa dalam pengelolaan ekonomi kelautan yang berkelanjutan. Kerja sama tersebut mencakup investasi dalam sektor maritim serta penguatan kebijakan perlindungan ekosistem laut yang sejalan dengan tujuan *Sustainable Development Goals*. Selain itu, Cina juga mengusulkan pembentukan lembaga pendanaan ekonomi kelautan untuk mendukung investasi dalam sektor maritim di kawasan Eropa. Kerja sama tersebut menunjukkan bahwa pengembangan *blue economy* tidak hanya berorientasi pada eksploitasi sumber daya laut, tetapi juga pada penguatan tata kelola ekonomi kelautan global (Hu et al., [2026](#)).

Penggunaan *blue economy* dalam kerangka *Belt and Road Initiative Maritime* menunjukkan bahwa laut tidak hanya berfungsi sebagai jalur transportasi perdagangan, tetapi juga sebagai ruang strategis dalam pembangunan ekonomi global. Integrasi antara pembangunan pelabuhan, konektivitas perdagangan laut, dan kerja sama ekonomi maritim memperlihatkan bagaimana Cina memanfaatkan potensi ekonomi laut untuk memperluas jaringan perdagangan internasional. Dalam perspektif strategi maritim Mahan dan pendekatan ekonomi politik internasional, penguasaan jalur perdagangan laut serta investasi dalam infrastruktur maritim menjadi instrumen penting dalam memperkuat pengaruh ekonomi dan geopolitik suatu negara dalam sistem ekonomi global.

Dalam perspektif *Maritime Power Theory*, Alfred Thayer Mahan menjelaskan bahwa kekuatan suatu negara dalam sistem internasional sangat dipengaruhi oleh kemampuannya menguasai jalur perdagangan laut, mengembangkan pelabuhan strategis, serta membangun armada maritim yang mampu mendukung aktivitas perdagangan global. Mahan menegaskan bahwa negara yang mampu mengendalikan jalur pelayaran internasional akan memperoleh keunggulan ekonomi sekaligus pengaruh geopolitik yang lebih besar dalam sistem internasional. Pembangunan pelabuhan, pengembangan konektivitas maritim, serta investasi dalam jaringan logistik laut yang dilakukan Cina melalui *Belt and Road Initiative Maritime* mencerminkan upaya untuk memperkuat posisi Cina dalam

struktur perdagangan global. Pemanfaatan konsep *blue economy* dalam kebijakan maritim Cina menunjukkan bahwa strategi pembangunan ekonomi kelautan tidak hanya bertujuan meningkatkan produksi ekonomi, tetapi juga memperkuat kontrol terhadap jalur perdagangan internasional yang menjadi fondasi utama ekonomi global.

Pendekatan tersebut dapat dijelaskan melalui perspektif *International Political Economy* (IPE) yang menyoroti hubungan antara kekuatan ekonomi, kebijakan negara, dan struktur sistem internasional. Kerangka IPE memandang investasi infrastruktur sebagai instrumen strategis negara untuk memperluas pengaruh ekonomi dalam jaringan perdagangan global. Pembangunan pelabuhan, penguatan jaringan logistik maritim, serta integrasi jalur perdagangan laut dalam BRI Maritime menunjukkan bagaimana Cina menggunakan strategi ekonomi untuk memperluas konektivitas perdagangan internasional. Ekspansi jaringan infrastruktur maritim di kawasan Asia, Afrika, Eropa, dan Amerika Selatan memperlihatkan upaya Cina membangun sistem konektivitas perdagangan yang mampu meningkatkan keterhubungan ekonomi negara mitra dengan jaringan perdagangan global yang terhubung dengan Cina.

Strategi tersebut juga memunculkan dinamika geopolitik dalam sistem internasional. Beberapa negara memandang ekspansi investasi Cina dalam infrastruktur maritim sebagai upaya memperluas pengaruh ekonomi dan politik di kawasan strategis. Perspektif kritis dalam ekonomi politik internasional melihat fenomena tersebut sebagai bagian dari kompetisi kekuatan global antara negara-negara besar. Rivalitas antara Cina dan Amerika Serikat dalam investasi infrastruktur global menunjukkan bahwa proyek BRI Maritime tidak hanya berkaitan dengan pembangunan ekonomi, tetapi juga dengan upaya memperluas pengaruh geopolitik dalam sistem internasional. Analisis tersebut menempatkan *blue economy* dalam kerangka BRI Maritime sebagai strategi yang mengintegrasikan kepentingan ekonomi, konektivitas perdagangan, serta dinamika geopolitik global.

Integrasi antara konsep *blue economy* dan pembangunan jaringan perdagangan maritim menunjukkan bahwa ekonomi kelautan menjadi salah satu pilar penting dalam transformasi ekonomi global. Laut tidak hanya berfungsi sebagai ruang geografis yang menghubungkan berbagai wilayah, tetapi juga sebagai ruang ekonomi strategis yang menentukan arus perdagangan internasional. Pembangunan pelabuhan, investasi logistik maritim, serta kerja sama ekonomi kelautan yang dilakukan Cina memperlihatkan upaya membangun sistem ekonomi maritim yang terintegrasi. Sistem tersebut mendukung distribusi perdagangan internasional sekaligus memperkuat posisi Cina dalam jaringan ekonomi global yang semakin bergantung pada konektivitas maritim.

Integrasi antara konsep *blue economy*, pembangunan infrastruktur pelabuhan, serta penguatan konektivitas perdagangan laut dalam kerangka *Belt and Road Initiative Maritime* menunjukkan bahwa strategi maritim Cina berkembang sebagai kombinasi antara kebijakan ekonomi, investasi infrastruktur, dan penguatan jaringan perdagangan internasional. Perspektif strategi maritim dan ekonomi politik internasional menjelaskan bagaimana negara memanfaatkan potensi ekonomi laut untuk memperkuat posisi dalam sistem perdagangan global. Pengembangan jalur perdagangan laut, pembangunan pelabuhan strategis, serta ekspansi jaringan logistik maritim menunjukkan upaya Cina mengkonsolidasikan perannya sebagai salah satu kekuatan utama dalam ekonomi global.

SIMPULAN

Penelitian ini memberikan kontribusi teoritik dengan menunjukkan bahwa konsep *blue economy* tidak hanya dipahami sebagai kerangka pembangunan ekonomi kelautan berkelanjutan, tetapi juga sebagai instrumen strategi maritim dalam memperkuat konektivitas perdagangan global. Analisis terhadap pengembangan *Belt and Road Initiative Maritime* memperlihatkan bahwa integrasi antara pembangunan infrastruktur pelabuhan, penguatan jaringan logistik maritim, serta pemanfaatan

sumber daya kelautan membentuk strategi maritim berbasis ekonomi yang memungkinkan negara memperluas pengaruhnya dalam sistem perdagangan internasional tanpa bergantung pada ekspansi kekuatan militer. Temuan ini memperkaya kajian ekonomi politik internasional dan strategi maritim dengan menempatkan *blue economy* sebagai bagian dari strategi kekuatan ekonomi yang memanfaatkan jalur perdagangan laut sebagai ruang kompetisi dan kerja sama global.

Implikasi kebijakan dari penelitian ini menunjukkan bahwa pengembangan ekonomi kelautan melalui pendekatan *blue economy* dapat menjadi strategi yang efektif dalam memperkuat konektivitas perdagangan dan kerja sama ekonomi maritim antarnegara. Investasi dalam pembangunan pelabuhan, jaringan logistik laut, serta pengelolaan sumber daya kelautan yang berkelanjutan berpotensi meningkatkan pertumbuhan ekonomi sekaligus memperluas integrasi perdagangan internasional. Negara-negara yang terlibat dalam kerja sama maritim perlu memastikan bahwa pengembangan infrastruktur pelabuhan dan sektor ekonomi kelautan dilakukan secara transparan, memperhatikan keberlanjutan lingkungan, serta menjaga keseimbangan antara kepentingan investasi global dan kepentingan ekonomi domestik.

Penelitian ini memiliki keterbatasan yang perlu diperhatikan dalam memahami hasil kajian secara komprehensif. Analisis penelitian terutama didasarkan pada sumber data sekunder berupa literatur akademik, dokumen kebijakan, serta laporan lembaga internasional yang berkaitan dengan *Belt and Road Initiative Maritime* dan kebijakan ekonomi kelautan China. Penggunaan sumber tersebut berpotensi memunculkan keterbatasan dalam mengakses dinamika kebijakan internal serta praktik implementasi di tingkat lokal, termasuk kemungkinan bias yang muncul dalam dokumen resmi pemerintah. Penelitian lanjutan dapat memperluas kajian melalui pendekatan empiris, seperti studi kasus terhadap pelabuhan yang terlibat dalam jaringan BRI Maritime, analisis kebijakan komparatif antarnegara mitra, serta pemanfaatan data ekonomi maritim yang lebih komprehensif untuk memahami secara lebih mendalam dinamika implementasi *blue economy* dalam strategi maritim global.

REFERENSI

- Abrão, R. A. F. (2023). Belt and Road Initiative and China–Latin America relations | *A iniciativa cinturão e rota e as relações China–América Latina*. *Mural Internacional*, 14, e74301. <https://doi.org/10.12957/rmi.2023.74301>
- Ahammed, S., Rana, M. M., Uddin, H., Majumder, S. C., & Shaha, S. (2024). Impact of blue economy factors on the sustainable economic growth of China. *Environment, Development and Sustainability*, 27(6), 12625–12652. <https://doi.org/10.1007/s10668-023-04411-6>
- Akib, H., Syaefullah, L., & Gani, H. A. (2021). Revitalization of Maritime Silk Road based on the security implications and cooperation. *AUSTRAL: Brazilian Journal of Strategy & International Relations*, 10(20). <https://doi.org/10.22456/2238-6912.108771>
- Ali, M. (2025). CPEC and the geopolitics of the Indian Ocean: China's maritime strategy through Gwadar. *Journal of Social Sciences Research & Policy*, 3(04), 415–425. <https://doi.org/10.71327/jssrp.34.415.425>
- Apostolopoulou, E., & Pizarro, A. (2025). Contesting the anticipated infrastructural city: A grounded analysis of Silk Road urbanization in the multipurpose port terminal in Chancay, Peru. *Annals of the American Association of Geographers*, 115(1), 223–241. <https://doi.org/10.1080/24694452.2024.2415718>
- Basiri, M. A., & Fard, F. K. (2025). The impact of war on economic corridors: BRI and Ukrainian war. In *Economic corridors and global geopolitics* (pp. 167–184). https://doi.org/10.1007/978-981-96-6011-7_8

- Bi, S. (2021). Cooperation between China and ASEAN under the building of ASEAN Economic Community. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 10(1), 83–107. <https://doi.org/10.1080/24761028.2021.1888410>
- Blair, A. (2024). Has China overplayed its hand in Latin America's Silk Road? *Ship Technology*. <https://www.ship-technology.com>
- Çelik, M., Akyar, D., & Ceylan, B. (2024). Effects of the Maritime Silk Road on port development along the route of Belt and Road Initiative. *Journal of Transportation and Logistics*, 9(2), 330–342. <https://doi.org/10.26650/JTL.2024.1384502>
- Chen, C., & Yao, L. (2017). Belt and Road Initiative and possible impacts on the South China Sea issue. *International Relations and Diplomacy*, 5(12), 1–8. <https://doi.org/10.17265/2328-2134/2017.12.002>
- Durhan, D. (2021). Supply and demand projection of container cargo at Aegean region. *Social Sciences Studies Journal*, 7(91), 5402–5407. <https://doi.org/10.26449/sss.3698>
- Fabinyi, M., Wu, A., Lau, S., Mallory, T., Barclay, K., Walsh, K., & Dressler, W. (2021). China's blue economy: A state project of modernisation. *The Journal of Environment & Development*, 30(2), 127–148. <https://doi.org/10.1177/1070496521995872>
- Fairclough, N. (2013). *Critical discourse analysis: The critical study of language*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315834368>
- Ferrari, C., & Tei, A. (2020). Effects of BRI strategy on Mediterranean shipping transport. *Journal of Shipping and Trade*, 5(1), 14. <https://doi.org/10.1186/s41072-020-00067-x>
- Ferreira-Pereira, L. C., Duarte, P. A. B., & Afonso, C. (2024). The China's Maritime Silk Road towards the South Atlantic: The case of the Gulf of Guinea. In *The Palgrave handbook on China–Europe–Africa relations* (pp. 423–444). Springer. https://doi.org/10.1007/978-981-97-5640-7_20
- Hu, W., Shi, J., Pang, C., Chen, J., Wan, Z., & Wang, Z. (2026). Assessment and optimization of shipping network resilience in the Maritime Silk Road regions. *Journal of Transport Geography*, 130, 104454. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2025.104454>
- Huang, S., Huo, Y., & Xiao, G. (2025). Impact of the “21st Century Maritime Silk Road” construction on the efficiency of China's coastal ports. *Sustainability*, 17(2), 700. <https://doi.org/10.3390/su17020700>
- Jubir, J., Zamhuri, M. Y., & Anwar, A. I. (2025). Blue economy's role in Indonesia's maritime development and local growth. In *Proceedings of the 9th International Conference on Accounting, Management, and Economics 2024 (ICAME 2024)* (pp. 48–56). https://doi.org/10.2991/978-94-6463-758-8_5
- Kao, P.-S., & Soong, J.-J. (2025). China's marine political economy in the South China Sea and its development strategy under the Belt and Road Initiative. *The Chinese Economy*, 58(2), 189–201. <https://doi.org/10.1080/10971475.2024.2384170>
- Koboević, Ž., Kurtela, Ž., & Vujičić, S. (2018). Pomorski put svile i kineska inicijativa “Pojas i put”. *Naše More*, 65(2), 113–122. <https://doi.org/10.17818/NM/2018/2.7>
- Li, J., Zhou, Y., & Chen, H. (2025). Research on the impact of the Belt and Road Initiative on the carbon emission performance of countries along the route. *Environment, Development and Sustainability*. <https://doi.org/10.1007/s10668-025-06049-y>
- Li, S., Chen, L., & Liu, Y. (2025). Actors, themes, approaches, and imbalances in blue economy cooperation: A systematic review and future prospects. *Ocean & Coastal Management*, 267, 107698. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2025.107698>
- Narwal, S., Kaur, M., Yadav, D. S., & Bast, F. (2024). Sustainable blue economy: Opportunities and challenges. *Journal of Biosciences*, 49(1), 18. <https://doi.org/10.1007/s12038-023-00375-x>
- Novaglio, C., Bax, N., Boschetti, F., Emad, G. R., Frusher, S., Fullbrook, L., Hemer, M., Jennings, S., van Putten, I., Robinson, L. M., Spain, E., Vince, J., Voyer, M., Wood, G., & Fulton, E. A. (2022). Deep aspirations: Towards a sustainable offshore blue economy. *Reviews in Fish Biology and Fisheries*, 32(1), 209–230. <https://doi.org/10.1007/s11160-020-09628-6>

- Qian, F. (2022). Ancient routes, new dream: The Silk Roads and China's Belt and Road Initiative. *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*, 12(1), 45–57. <https://doi.org/10.1108/JCHMSD-05-2021-0091>
- Rachman, A., Yochanan, E., & Samanlangi, A. I. (2024). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. CV Saba Jaya Publisher.
- Rustam, I. (2020). Strategi Maritime Silk Road China dan dampaknya pada keamanan maritim Indonesia. *Indonesian Journal of Peace and Security Studies*, 2(2), 31–50. <https://doi.org/10.29303/ijpss.v2i2.44>
- Sen, T. (2023). Inventing the 'Maritime Silk Road'. *Modern Asian Studies*, 57(4), 1059–1104. <https://doi.org/10.1017/S0026749X22000348>
- Song, A. M., & Fabinyi, M. (2022). China's 21st century Maritime Silk Road: Challenges and opportunities to coastal livelihoods in ASEAN countries. *Marine Policy*, 136, 104923. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2021.104923>
- Sumrahadi, A. (2025). Navigating the Indo-Pacific chessboard: Indonesia's strategic positioning in the Belt and Road Initiative era. In *Geopolitical risks in Europe and the Indo-Pacific region* (pp. 107–127). Springer. https://doi.org/10.1007/978-981-96-1840-8_7
- Tae-Woo Lee, P., Song, Z.-Y., Chhetri, P., & Shin, S.-H. (2025). China's twin strategic development of iron-ore imports along the Maritime Silk Road. *Ocean & Coastal Management*, 260, 107483. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2024.107483>
- Wang, L., Yang, Y., Mei, Q., & Song, R. (2025). Generational evolution and spatial distribution characteristics of ports along the Belt and Road Initiative. *Journal of Transport Geography*, 128, 104343. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2025.104343>
- Wang, T., Xiao, G., Li, Q., & Biancardo, S. A. (2025). The impact of the 21st-Century Maritime Silk Road on sulfur dioxide emissions in Chinese ports. *Frontiers in Marine Science*, 12, 1608803. <https://doi.org/10.3389/fmars.2025.1608803>
- Wang, Y. (2025). A geoeconomic reinterpretation of land power and sea power: Costs, technology, and the future of great power competition. *SSRN Electronic Journal*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.5519561>
- Wang, Y., Gao, Y., Wang, Y., & Guo, Z. (2024). Can the '21st Century Maritime Silk Road' initiative improve the opening-up of China's coastal provinces? *Marine Development*, 2(1), 19–28. <https://doi.org/10.1007/s44312-024-00031-4>
- Wodak, R., & Meyer, M. (2016). *Methods of critical discourse studies* (3rd ed.). Sage Publications. <https://uk.sagepub.com/en-gb/eur/methods-of-critical-discourse-studies/book245719>
- Xu, L., Shen, C., & Chen, J. (2025). The impact of the Maritime Silk Road Initiative on the carbon intensity of participating countries. *Maritime Economics & Logistics*, 27(2), 331–349. <https://doi.org/10.1057/s41278-024-00295-z>
- Yang, R., Shen, T., Cao, W., Zhang, J., & Jiang, S. (2025). Analysis of spatio-temporal development patterns in key port cities along the Belt and Road using nighttime light data. *Mathematics*, 13(21), 3477. <https://doi.org/10.3390/math13213477>
- Yawar, M. E., Dursun, E., Najafov, B., & Matin, A. (2025). The new Silk Road: Economic importance, investment, and the shifting global balance of power. *EuroGlobal Journal of Linguistics and Language Education*, 2(4), 44–70. <https://doi.org/10.69760/egjll.2504004>
- Zhang, L. (2025). Drivers and policy insights for enhancing blue carbon cooperation mechanism between China and ASEAN countries. *Frontiers in Marine Science*, 12, 1597716. <https://doi.org/10.3389/fmars.2025.1597716>
- Zhang, M., Ding, T., & Ding, C. (2025). Research on the competitiveness of the Arctic transportation route under the Belt and Road Initiative. *Transportation Journal*, 64(1). <https://doi.org/10.1002/tj03.12019>

- Zhang, S., Butt, M. J., Iqatish, A. M. A., & Zulfiqar, K. (2023). China's Belt and Road Initiative under the vision of "maritime community with a shared future" and its impacts on global fisheries governance. *Heliyon*, 9(4), e15398. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e15398>
- Zhao, Q. (2025). The DOC and China-ASEAN maritime cooperation. In *China-ASEAN maritime relations* (pp. 29-48). https://doi.org/10.1142/9789811296031_0002
- Zreik, M. (2025). The Belt and Road Initiative: Vision, objectives, and complexities. In *Qatar's role in China's Belt and Road Initiative* (pp. 25-54). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-031-90502-5_3