

**PERAN ASAS CABOTAGE DI INDONESIA  
DALAM RANGKA MENGHADAPI KONSEP 21<sup>ST</sup> MARITIME SILK ROAD**

Arumadanti Poerwanto<sup>a</sup>, An An Chandrawulan<sup>b</sup>,

Purnama Trisnamansyah<sup>c</sup>

[arumadanti.poerwanto@gmail.com](mailto:arumadanti.poerwanto@gmail.com)

[anan.chandrawulan@gmail.com](mailto:anan.chandrawulan@gmail.com)

[purnama\\_smart@yahoo.com](mailto:purnama_smart@yahoo.com)

<sup>abc</sup> Universitas Padjadjaran, Jawa Barat, Indonesia

---

**ABSTRACT**

---

*Facing the liberalization of trade and services in international trade, further in the development of the 21<sup>st</sup> Maritime Silk Road concept that aims to improve connectivity and open the widest trade routes, making tariff rates as one of the factors to win the competition. Meanwhile, the existence of the cabotage principle which prevents foreign sea transportation from carrying out transportation activities in Indonesian waters is not in line with the concept of the 21st Maritime Silk Road. The purpose of this study was made to determine the role of Cabotage Principle in the midst of Indonesia's commitment in facing the MSR's concept. Based on the results of the study, the consistency in implementing Cabotage Principle in Indonesia will eventually supports Indonesia's commitment in the concept of 21<sup>st</sup> Maritime Silk Road.*

**Keywords :** Asas Cabotage, 21<sup>st</sup> Maritime Silk Road

**PENDAHULUAN**

Indonesia yang memiliki wilayah daratan seluas ±2.012.402 km<sup>2</sup> dan luas perairannya ±5.877.879 km<sup>2</sup>,<sup>1</sup> menjadikan Indonesia dijuluki sebagai negara maritim. Selain sebagai negara maritim, dalam hal konektivitas perdagangan global, Indonesia secara geografis terletak pada posisi yang strategis sebagaimana Indonesia terletak diantara dua samudera yaitu, Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, yang membuat Indonesia menjadi titik temu antara dua jalur perdagangan strategis dunia. Dengan keuntungan geografis yang dimiliki Indonesia, Indonesia menjadi salah satu destinasi transit perdagangan global yang didukung pula oleh ketersediaan fasilitas pelabuhan-pelabuhan strategis. Dengan kondisi tersebut, Indonesia memiliki peluang untuk dapat memaksimalkan potensi perdagangan di sektor kelautan.

---

<sup>1</sup> [Departemen Perhubungan](http://dephub.go.id/), 2009, <<http://dephub.go.id/>>, diakses pada 19 Desember 2019 pukul 12.45.

Sejalan dengan peran dan potensi Indonesia sebagai negara maritim, Presiden Tiongkok, Xi Jinping, hadir memperkenalkan suatu kebijakan inovatif pemerintahan Tiongkok pada Oktober 2013 untuk membangun jalur perdagangan dan ekonomi baru yang menghubungkan Asia hingga Eropa melalui jalur laut yang dikenal dengan 21<sup>st</sup> Maritime Silk Road (MSR).<sup>2</sup> Konsep ini merupakan komponen dari *Belt and Road Initiative* (untuk selanjutnya disebut BRI) sebagai rute laut yang bertujuan menghubungkan provinsi Pesisir Tiongkok, Asia Tenggara, dan Afrika melalui pelabuhan dan jalur kereta api.<sup>3</sup>

Tujuan utama daripada gagasan ini adalah untuk menghubungkan ekonomi Eurasia melalui infrastruktur, perdagangan, dan investasi.<sup>4</sup> Tujuan lainnya yaitu memperkuat komunikasi kebijakan, meningkatkan kerjasama ekonomi dan moneter, menghilangkan hambatan perdagangan, dan meningkatkan transportasi dari Pasifik ke Laut Baltik, dari Asia Tengah ke Samudera Hindia, dan akhirnya ke Asia Barat dan Selatan.<sup>5</sup>

Indonesia, sebagai negara terbesar di Asia Tenggara, akan memainkan peran yang sangat penting dalam keberhasilan MSR ini. Sebagai negara kepulauan, kegiatan maritim telah menjadi mata pencaharian orang Indonesia, tidak hanya sebagai sumber daya ekonomi melainkan sebagai sarana konektivitas melalui laut.<sup>6</sup>

Salah satu tujuan MSR dalam rangka menghilangkan hambatan perdagangan adalah dengan liberalisasi perdagangan dengan setiap negara-negara mitra. Sehubungan dengan komitmen Indonesia dalam MSR, setidaknya terdapat satu permasalahan yang bertentangan dengan tujuan daripada konsep MSR tersebut.

## PERMASALAHAN

Penerapan asas *cabotage* dalam sistem pelayaran Indonesia sudah diberlakukan sejak tanggal 7 Mei 2011, ketentuan ini diatur dalam Pasal 8 Undang-Undang No 17 Tahun 2008. Asas *cabotage* yang memiliki arti bahwa perdagangan dan pelayaran antar pelabuhan dari suatu negara dilakukan dengan menggunakan bendera negara yang bersangkutan.<sup>7</sup> Asas ini dimaksudkan untuk melindungi kedaulatan negara dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara serta memberikan kesempatan berusaha

---

<sup>2</sup> [Peter Cai](#), *Understanding China's Belt and Road Initiative*, Lowy Institute For International Policy, 2017, hlm. 2.

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> [Syaiful Anam dan Ristiyanj](#), *Kebijakan Belt and Road Initiative Tiongkok Pada Masa Pemerintahan Xi Jinping*, *Journal Unpar*, Vol. 14, No. 2, 2018, hlm. 1.

<sup>5</sup> [Badan Intelijen Negara](#), [Era Baru Kebijakan One Belt One Road, 2019](#), <<http://www.bin.go.id/internasional/detil/489/5/07/08/2019/era-baru-kebijakan-one-belt-one-road>>, diakses pada pada 15 Maret 2020 pukul 13.22.

<sup>6</sup> [Yose Rizal Damuri](#), *A Maritime Silk Road and Indonesia's Perspective of Maritime State*, Jakarta: CSIS Indonesia, 2014, hlm. 6.

<sup>7</sup> [Sentosa Sembiring](#), *Hukum Investasi*, Bandung: Nuansa Aulia, 2007, hlm. 70.

yang seluas-luasnya bagi perusahaan angkutan laut nasional dalam memperoleh pangsa muatan. Selain itu, asas *cabotage* di Indonesia bertujuan untuk mendorong pengembangan industri pelayaran nasional agar pelayaran domestik tidak turut pula dikuasai oleh pelayaran asing.<sup>8</sup> Urgensi penerapan *Cabotage Principle* bagi pelayaran Indonesia didasarkan pada pemikiran bahwa transportasi laut dalam negeri mempunyai peranan strategis dan signifikan dalam pembangunan nasional, mulai bidang ekonomi, sosial, budaya, politik, pertahanan sampai keamanan. Selain itu juga terkait dengan mobilitas, interaksi sosial dan budaya bangsa Indonesia

Sementara itu, dalam perkembangannya saat ini, dikenal *konsep 21<sup>st</sup> Maritime Silk Road* yang memberi kesempatan bagi pelayaran untuk terbuka secara lebih luas, untuk itu dalam tulisan ini dikaji bagaimana peran asas *cabotage* dalam pelayaran nasional dalam rangka menghadapi konsep *21<sup>st</sup> Maritime Silk Road*.

## PEMBAHASAN

### Penerapan Asas Cabotage di Indonesia

Penerapan asas *cabotage* tertera di dalam Pasal 8 UU Pelayaran yang menyatakan bahwa kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia dan diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia serta keberadaan kapal asing yang dilarang mengangkut penumpang atau barang antarpulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

Melalui asas ini, dengan semangat proteksi, industri jasa pelayaran domestik dilindungi dengan harapan para pelaku pelayaran akan sanggup mencapai skala ekonomi yang lebih besar.<sup>9</sup> Setidaknya terdapat tiga aspek yang diatur dalam penerapan asas *cabotage* yaitu, larangan menggunakan awak kapal asing, menggunakan bendera asing, dan menggunakan kapal buatan asing untuk melayani pelayaran domestik.

Implementasi asas *cabotage* tersebut membuahkan hasil dan turut mendorong pertumbuhan industri pelayaran nasional baik perusahaan pelayaran dan perkapalan nasional, juga meningkatkan jumlah armada kapal. Pertumbuhan jumlah angkutan kapal dari tahun ke tahun mengalami peningkatan yang cukup signifikan.

---

<sup>8</sup> [Masagus M. Ridhwan](#), et al, *Analisis Neraca Jasa: Studi Kasus Industri Transportasi Maritim*, Jakarta: Bank Indonesia, 2016, hlm. 9.

<sup>9</sup> *Ibid.*, hlm. 23.

Hal tersebut dapat dilihat dari data statistic Departemen Perhubungan berikut:

Tabel 4.1<sup>10</sup>

Jumlah Armada Angkatan Laut Menurut Kepemilikan Tahun 2014 -2018

No	Uraian	Satuan	2014	2015	2016	2017	2018
1	Kapal Nasional	Unit	14.156	16.142	24.045	23.832	25.559
2	Armada Charter Asing	Unit	295	182	159	245	68
3	Kapal Keagenan Asing	Unit	4.320	4.284	9.190	9.122	7.612

Data statistik Departemen Perhubungan diatas menunjukkan bahwa jumlah armada kapal dalam negeri pada 2018 mencapai 25.559 unit dibandingkan dengan kondisi pada periode sebelumnya. Setiap tahun mengalami kenaikan, walaupun sempat mengalami penurunan pada 2017. Sedangkan, armada kapal yang di *charter* milik asing jumlah pemakaiannya rata-rata mengalami penurunan. Pada tahun 2014 armada tersebut berjumlah 295 dan di tahun 2018 menjadi 68.

Selain peningkatan pada jumlah angkutan kapal laut nasional, terjadi pergeseran penguasaan pangsa muatan dalam negeri dari sebelumnya didominasi asing menjadi dikuasai kapal berbendera nasional meskipun untuk komoditas tertentu, masih dikuasai asing.

---

<sup>10</sup> [Pustikom 2019 Kementerian Perhubungan](#), *Buku I Statistik Perhubungan 2018*, Kementerian Perhubungan, Tabel A.2.1.01.

Hal tersebut dapat dilihat dari data statistik Departemen Perhubungan sebagai berikut:

Tabel 4.2<sup>11</sup>  
 Produksi Angkutan Laut di Indonesia Tahun 2014-2018

No	Uraian	Satuan	2014	2015	2016	2017	2018
1	Perusahaan Nasional						
	Angkutan Dalam Negeri	Juta Ton	408,5	450,2	621	956,1	1.386,6
	Angkutan Luar Negeri	Juta Ton	71,9	75,6	67,2	32,8	31,3
	(Ekspor/Impor)						
	Jumlah	Juta Ton	480,4	525,8	688,2	988,9	1.417,9
2	Perusahaan Asing						
	Angkutan Dalam Negeri	Juta Ton	0,053	0,045	-	-	-
	Angkutan Luar Negeri	Juta Ton	581,3 27	610,40 2	976,2	817,3	799,9
	(Ekspor/Impor)						
	Jumlah	Juta Ton	581,3 80	610,44 7	976,2	817,3	799,9

Berdasarkan data Kementerian Perhubungan, pada tahun 2014 angkutan laut nasional sudah dapat mengangkut 408,5 juta ton pangsa muatan dari total pangsa 462,2 juta ton atau menguasai 88% pangsa muatan domestik. Pada tahun 2018, penguasaan pelayaran nasional mendominasi menjadi 1,38 miliar ton dengan tidak ada campuran perusahaan asing lagi. Pangsa muatan domestik terjadi kenaikan sebesar 25% dari tahun 2014 sampai 2018.

<sup>11</sup> [Pustikom 2019 Kementerian Perhubungan](#), *Buku I Statistik Perhubungan 2018*, Kementerian Perhubungan, Tabel A.2.1.08

Peningkatan jumlah armada niaga berbendera Indonesia tidak hanya berasal dari pembangunan kapal baru melainkan juga dari pembelian kapal berbendera asing menjadi bendera Indonesia, sehingga mengindikasikan penerapan asas *cabotage* berjalan cukup baik.<sup>12</sup>

Lebih dalam, peningkatan dari segi jumlah perusahaan pelayaran dalam negeri maupun jumlah armada berbendera Indonesia didukung peran Pemerintah melalui pengawasan yang semakin kuat dan penerapan asas *cabotage* yang memaksa. Hal tersebut diwujudkan melalui kewajiban perusahaan pelayaran dalam negeri untuk memiliki surat izin dari Pemerintah yang salah satu ketentuannya adalah harus memiliki kapal sendiri untuk dapat beroperasi.<sup>13</sup>

Seiring dengan pertumbuhan jumlah kapal yang semakin meningkat, kapal-kapal asing mulai tersisihkan dari perairan laut Indonesia. Kebergantungan perusahaan pelayaran dalam negeri terhadap pihak asing mulai berkurang. Namun, belum seluruhnya perusahaan pelayaran dalam negeri lepas dari campur tangan asing khususnya pada perusahaan pelayaran yang bergerak pada bidang lepas pantai. Pada kegiatan lepas pantai, perusahaan pelayaran dalam negeri masih menggunakan kapal asing dikarenakan harga kapal yang sangat mahal jika dibandingkan dengan kapal jenis lain serta memerlukan teknologi yang sangat canggih.<sup>14</sup>

Penggunaan kapal berbendera asing tersebut sangat diperlukan untuk menunjang kegiatan pertambangan minyak dan gas bumi lepas pantai yang belum dapat dipenuhi oleh kapal yang berbendera Indonesia sehingga apabila tidak diatur penggunaannya akan mengganggu ketahanan energi nasional yang berdampak bagi perekonomian Indonesia.<sup>15</sup>

Menurut Penjelasan Umum Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (untuk selanjutnya disebut PP No. 22 Tahun 2011), hal tersebut disebabkan oleh pengadaan kapal tersebut membutuhkan investasi yang cukup banyak, berteknologi tinggi, dan jumlah kapal serta tenaga ahli yang mampu mengoperasikan kapal tersebut sangat terbatas, sedangkan penggunaan kapal tersebut bersifat global (*global market*) dan *mobile* serta waktu penggunaan yang singkat dan tidak berkelanjutan.

---

<sup>12</sup> *Ibid.*

<sup>13</sup> [Marselin Yuniarti Hardani](#), *Eksistensi Penerapan Asas Cabotage di Perairan Indonesia dalam Menghadapi Pemberlakuan Masyarakat Ekonomi Asean*, Jurnal Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 2016, hlm. 5.

<sup>14</sup> *Ibid.*, hlm. 6.

<sup>15</sup> [Rizky Aprilianto, et al](#), *Implementasi Asas Cabotage Dalam Kebijakan Pelayaran di Indonesia*, Jurnal Administrasi Publik Universitas Brawijaya, Vol. 2, No. 4, 2014, hlm 762.

Perusahaan pelayaran nasional dituntut untuk memiliki kapal sendiri yang tentunya membutuhkan investasi yang sangat besar. Hal tersebut harus didukung oleh sejumlah pihak salah satunya pihak perbankan. Namun nyatanya, pihak perbankan memberikan bunga bank yang sangat tinggi dalam urusan investasi kapal.<sup>16</sup> Sehingga, perusahaan pelayaran nasional khususnya perusahaan menengah, berperan hanya sebagai agen bagi kapal asing.

Tak hanya terhambat oleh masalah pendanaan, sumber daya manusia di Indonesia juga memiliki kualitas yang rendah jika dibandingkan dengan sumber daya manusia yang dimiliki oleh angkutan laut asing. Sebagaimana hal tersebut diungkapkan oleh H. Rizal Muhammad Nisfan MT, mantan Ketua Dewan Pengurusan Wilayah INFA Sumatera Utara, bahwa anak buah kapal asing memiliki karakter yang disiplin, konsekuen, dan profesional. Kualitas yang dapat ditiru dari anak buah kapal asing adalah ketepatan waktu dan penguasaan terhadap laporan *Notes or Report* serta kepekaan terhadap kearifan lokal dari pelabuhan mana mereka berlabuh. Sebagai contoh, dalam pelaksanaan bongkar muat di suatu pelabuhan anak buah kapal asing tidak akan memuat barang yang tidak ada *shipping instruction*-nya walaupun masih ada ruang kosong di kapal untuk memuat muatan. Anak buah kapal asing tidak akan menerima muatan lain meskipun secara ekonomis hal tersebut akan menjadi pendapatan.<sup>17</sup>

### **Peran Asas Cabotage dalam rangka Menghadapi Konsep 21st Maritime Silk Road**

Sebagai upaya untuk menjaga kedaulatan negara dari hadirnya konsep MSR, maka pemerintah menerapkan kebijakan yang bertujuan untuk melindungi kedaulatan negara dan mendukung perwujudan Wawasan Nusantara yaitu, pemberlakuan asas *cabotage*. Walaupun di satu sisi, asas *cabotage* sendiri dapat dipandang sebagai suatu hambatan sebab asas ini dapat menutup kemungkinan pihak asing yang ingin berpartisipasi dalam pelayaran nasional. Namun pada kenyataannya, asas *cabotage* ini telah berlaku secara global dan sudah diterapkan oleh negara-negara maju, seperti Amerika yang menerapkan asas ini melalui peraturan *Jones Act*.<sup>18</sup>

Peran asas *cabotage*, dalam rangka menghadapi konsep MSR, yang mengedepankan konektivitas secara global dan membuka akses perdagangan bebas, adalah sebagai basis pertahanan kedaulatan negara. Hal itu disebabkan, jika Indonesia mampu memberlakukan asas *cabotage* dengan baik, setidaknya angkutan laut Indonesia sudah

---

<sup>16</sup> [Mahmul Siregar dan M. Iqbal Asnawi](#), *Cabotage Principle Pada Regulasi Jasa Angkutan di Dalam Perairan Indonesia dalam Perspektif Sistem Perdagangan Multilateral WTO/GATS*, Repositori Institusi Universitas Sumatera Utara, 2012, hlm. 7.

<sup>17</sup> *Ibid.*, hlm. 9.

<sup>18</sup> [Gabriel E.B. Inyang dan Nkasi Ibor Ofem](#), *Cabotage Laws in The United States of America, Australia, Malaysia, Brazil, and China- Lessons From Nigeria*, 2017, diakses melalui </https://www.researchgate.net/> pada 20 Juni 2020 pukul 16.39.

siap dengan sistem yang kokoh dalam pelayarannya serta mempunyai angkutan laut yang tangguh dalam melayani pangsa muatan yang ada maupun kegiatan-kegiatan lain dalam angkutan laut.

Di Indonesia, sektor-sektor penting dalam perekonomian seperti perdagangan, perindustrian, perhubungan, keuangan, serta perminyakan dan gas telah berlaku asas *cabotage* beriringan dengan pembenahan dan persiapannya. Namun pada sektor minyak dan gas untuk kegiatan lepas pantai diberlakukan pengecualian dalam rangka memenuhi kebutuhan nasional. Semua sektor tersebut sangat erat kaitannya bagi pertumbuhan ekonomi nasional karena berkat pemberlakuan asas *cabotage*, sistem pelayaran Indonesia yang memajukan kemandirian angkutan laut nasional berpengaruh kepada peningkatan sistem perdagangan nasional. Kekonsistenan penerapan asas *cabotage*, akan memicu perusahaan pelayaran untuk memodernisasi sistem perkapalan di Indonesia.

Pemberlakuan asas *cabotage* merupakan langkah strategis untuk melindungi kepentingan nasional dimana asas ini mewajibkan semua angkutan laut di dalam negeri untuk dilakukan oleh kapal berbendera Indonesia, kapal asing hanya boleh masuk ke pelabuhan internasional, sedangkan rute domestik diperuntukkan bagi kapal berbendera Indonesia.<sup>19</sup> Disini, peran asas *cabotage* menjadi suatu batasan ataupun proteksi terhadap angkutan laut asing dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri di Indonesia.

Peran asas *cabotage* di sisi lain, memberikan implikasi kepada kemajuan pelayaran nasional untuk bisa menghasilkan angkutan laut yang kuat dan memadai. Angkutan laut nasional yang kuat akan menjamin dan melindungi infrastruktur pembangunan kelautan nasional, terutama pada saat negara dalam keadaan darurat, sebab apabila infrastruktur tersebut dimiliki oleh negara asing, maka sewaktu-waktu akan dapat ditarik kembali. Keadaan ini akan sangat berbahaya bagi kepentingan keamanan, pertahanan, dan ekonomi nasional.

Implikasi dari asas *cabotage* dalam rangka menghadapi MSR juga sangat memungkinkan bagi angkutan laut asing untuk memiliki pangsa muatan yang ada di Indonesia, dengan menggunakan prinsip pelayanan yang baik serta didukung dengan kesiapan armada yang tangguh, maka tidak ada alasan bagi pengguna jasa untuk menolak menggunakan jasa angkutan laut asing dalam memperlancar pengiriman barangnya.

Apabila penerapan asas *cabotage* sudah diterapkan secara baik oleh Indonesia, maka MSR bukan menjadi kendala bagi Indonesia. Angkutan laut Indonesia yang baik tentunya turut mensukseskan konsep MSR karena mampu bersaing dengan angkutan laut luar negeri.

---

<sup>19</sup> [Mahmul Siregar dan M. Iqbal Asnawi](#), *op.cit.*, hlm. 14.

Terlebih, liberalisasi sektor jasa yang telah disepakati Indonesia belum termasuk atas transportasi laut sebagaimana tercatat dalam komitmennya di WTO.<sup>20</sup> Mengingat MSR ini diimplementasikan melalui mekanisme bilateral dan multilateral antara Tiongkok dengan negara-negara mitra.<sup>21</sup> Maka, asas *cabotage* bukanlah hambatan bagi implementasi dari MSR.

---

<sup>20</sup> [Pusat Kebijakan Kerjasama Perdagangan Internasional](#), *Analisis Posisi Perdagangan Jasa Indonesia pada Perundingan ACFTA*, Kementerian Perdagangan RI, 2015, hlm, 22.

<sup>21</sup> [Hermaputri Roosmayri Lovina, et al](#), *Review of "The Chinese Belt and Road Initiative": Indonesia-China Cooperation and Future Opportunities for Indonesia's Port Cities Development*, *Journal of Regional and City Planning*, 2017, hlm. 162.

## Penutup

### Kesimpulan

Penerapan asas *cabotage* di Indonesia dalam rangka menghadapi konsep 21<sup>st</sup> *Maritime Silk Road*, setidaknya memiliki peran sebagai berikut, pertama, sebagai basis pertahanan kedaulatan negara. Kedua, asas *cabotage* menjadi faktor pendukung terhadap peningkatan sistem perdagangan nasional karena akan memicu modernisasi pada sistem perkapalan Indonesia. Ketiga, asas *cabotage* berperan sebagai proteksi terhadap angkutan laut asing dalam kegiatan angkutan dalam negeri di Indonesia. Keempat, asas *cabotage* berperan sebagai pemicu kemajuan pelayaran nasional untuk menghasilkan angkutan laut yang kuat dan memasai.

### Saran

Pemerintah Indonesia harus melaksanakan asas *cabotage* dalam peraturan perundang-undangan secara konsisten dan membuat kebijakan untuk meningkatkan fasilitas pendanaan bagi kapal laut dalam negeri. Pemerintah juga harus didukung peran perusahaan-perusahaan pelayaran nasional untuk mengoptimalkan pelayanan kepada pengguna jasa sehingga dapat memberikan manfaat yang maksimal bagi perkembangan pelayaran nasional.

## DAFTAR PUSTAKA

### I. Buku

Masagus M. Ridhwan, et al, Analisis Neraca Jasa: Studi Kasus Industri Transportasi Maritim, Jakarta: Bank Indonesia, 2016.

[Pustikom 2019 Kementerian Perhubungan, Buku I Statistik Perhubungan 2018, Kementerian Perhubungan, 2018.](#)

Pusat Kebijakan Kerjasama Perdagangan Internasional, Analisis Posisi Perdagangan jasa Indonesia pada Perundingan ACFTA, Kementerian Perdagangan RI, 2015.

Sentosa Sembiring, Hukum Investasi, Bandung: Nuansa Aulia, 2007.

Yose Rizal Damuri, A Maritime Silk Road and Indonesia's Perspective of Maritime State, Jakarta: CSIS Indonesia, 2014.

### II. Jurnal

[Hermaputri Roosmayri Lovina, et al, Review of "The Chinese Belt and Road Initiative": Indonesia-China Cooperation and Future Opportunities for Indonesia's Port Cities Development, Journal of Regional and City Planning, 2017.](#)

[Marselin Yuniarti Hardani, Eksistensi Penerapan Asas Cabotage di Perairan Indonesia dalam Menghadapi Pemberlakuan Masyarakat Ekonomi ASEAN, Jurnal Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 2016.](#)

[Mahmul Siregar dan M. Iqbal Asnawi, Cabotage Principle Pada Regulasi Jasa Angkutan di Dalam Perairan Indonesia dalam Perspektif Sistem Perdagangan Multilateral WTO/GATS, Repositori Institusi Universitas Sumatera Utara, 2012.](#)

[Rizky Apriliyanto, et al, Implementasi Asas Cabotage Dalam Kebijakan Pelayaran di Indonesia, Jurnal Administrasi Publik Universitas Brawijaya, Vol. 2, No. 4, 2014.](#)

[Syaiful Anam dan Ristiyani, Kebijakan Belt and Road Initiative Tiongkok Pada Masa Pemerintahan Xi Jinping, Journal Unpar, Vol. 14, No. 2, 2018.](#)

### III. Peraturan Perundang-undangan

[Undang Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.](#)

[Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.](#)

#### IV. Website

Badan Intelijen Negara, *Era Baru Kebijakan One Belt One Road*, 2019, <http://www.bin.go.id/internasional/detil/489/5/07/08/2019/era-baru-kebijakan-one-belt-one-road>.

Departemen Perhubungan, 2009, <http://dephub.go.id/>.

Gabriel E.B. Inyang dan Nkasi Ibor Ofem, *Cabotage Laws in The United States of America, Australia, Malaysia, Brazil, and China- Lessons From Nigeria*, 2017, <https://www.researchgate.net/>.

Peter Cai, *Understanding China's Belt and Road Initiative*, Lowy Institute for International Policy, 2017, <https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative>.