

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Terusan Suez merupakan jalur laut buatan yang membentang dari utara ke selatan melintasi Tanah Genting Suez (Isthmus of Suez) untuk menghubungkan Laut Tengah (Mediterranean Sea) dengan Laut Merah (Red Sea) sehingga menciptakan jalur rute terpendek antara Benua Eropa dan Benua Asia (Statista, 2024). Diperkirakan sekitar 12% perdagangan global telah melewati Terusan Suez, mewakili 30% dari seluruh perdagangan lintas laut internasional dengan barang senilai lebih dari US\$ 1 Triliun/Tahun. Menurut Otoritas Terusan Suez atau Suez Canal Authority (selanjutnya disebut SCA), kegiatan operasional di Terusan Suez telah membawa lebih dari 1 miliar ton kargo pada 2019, yang setara dengan empat kali lipat tonase yang melintas di Terusan Panama selama periode yang sama (The Importance of the Suez Canal to Global Trade, 2021).

Dengan adanya fakta – fakta yang telah dijabarkan maka, dapat dikatakan bahwa Terusan Suez merupakan jalur lintas laut internasional yang sangat krusial dalam perdagangan internasional. Peristiwa terblokirnya Terusan Suez pada 23 Maret 2021 menyebabkan jalur tersebut tidak dapat dilewati. Peristiwa ini terjadi setelah kapal kontainer super besar pembawa kargo bernama Ever Given yang baru saja memasuki kanal, seketika membelok ke tepi barat, yang kemudian membenturkan busurnya ke tanggul berpasir dan menjadikan kapal terbentur secara diagonal melintasi seluruh lebar saluran sehingga memblokir seluruh jalur Terusan Suez. Peristiwa ini berlangsung selama enam hari sampai pada 29 Maret 2021 setelah dilakukan penyelamatan – penyelamatan yang dikerahkan untuk membantu kapal Ever Given keluar dari keadaan melintang secara diagonal di jalur Terusan. Akibat dari terblokirnya Terusan Suez, kerugian – kerugian dalam perdagangan internasional jatuh secara dramatis layaknya kartu domino. Menurut sebuah studi oleh Allianz, salah satu perusahaan jasa keuangan multinasional yang berbasis di Jerman dengan bisnis asuransi terbesar di dunia, selama waktu terblokirnya Terusan Suez, pertumbuhan perdagangan tahunan global turun sebesar 0,2 – 0,4% dan

menelan biaya sekitar US\$ 6-10 miliar atau setara dengan US\$ 400 juta per jam (The Importance of the Suez Canal to Global Trade, 2021).

Sejak akhir 2023, kelompok Houthi di Yaman telah meningkatkan intensitas serangan mereka terhadap kapal-kapal kargo dan tanker di Laut Merah dan Selat Bab el-Mandeb. Serangan yang dimulai sebagai respons terhadap konflik Israel dengan Hamas pada Oktober 2023 ini telah berkembang menjadi ancaman signifikan terhadap keamanan maritim global. Dalam dua bulan pertama mereka berhasil meluncurkan setidaknya 27 serangan rudal dan drone terhadap jalur pelayaran strategis ini, memaksa AS dan Inggris meluncurkan serangan balasan dari udara dan laut. Sejak 2015 hingga 2023 terdapat puluhan insiden serangan Houthi, termasuk penggunaan kapal bom, drone air, dan rudal anti-kapal, beberapa dengan dukungan teknologi dari Iran (Weiss, 2019).

Houthi melakukan blokade ini dikenal dengan nama selat Bab al-Mandab (gerbang mata air) yang letaknya berada diantara negara Yaman yang berada di Jazirah Arab dengan negara Djibouti dan negara Eritrea di wilayah tanduk Afrika, wilayah Bab al-Mandabini adalah wilayah yang menghubungkan laut Merah dengan teluk Aden dan juga Samudra Hindia. Selat ini juga merupakan bagian dari jalur pelayaran yang menghubungkan Laut Tengah dan Eropa ke Samudra Hindia dan Asia Tenggara melalui Terusan Suez. Dengan panjang sekitar 30 km dan lebar minimum 20 km, Bab al-Mandab adalah titik sempit yang kritis dalam rute perdagangan internasional, terutama untuk pengiriman minyak dari Teluk Persia (Deby Setiawati, 2023). Tingkat eskalasi dan perubahan tactics terlihat saat serangan November 2023 hingga awal 2024, di mana kapal kontainer dan tanker terkena rudal, drone bersenjata, bahkan pembajakan dengan helikopter seperti dalam insiden “Galaxy Leader” di dekat Hodeidah (Kuoman, 2024)

Blokade yang dilakukan Houthi di laut Merah juga menimbulkan keresahan bagi negara-negara di seluruh dunia, karena laut Merah merupakan jalur perdagangan internasional yang sangat mempengaruhi stabilitas ekonomi dunia. Menanggapi hal ini, Houthi secara tegas menyampaikan kepada dunia internasional bahwa blokade laut Merah yang mereka lakukan hanya akan berfokus pada kapal-kapal dari negara yang berkaitan dengan Israel, dan akan membiarkan kapal-kapal dari negara yang tidak berkaitan dengan Israel untuk melanjutkan

pelayaran melintasi laut Merah. Houthi mengancam akan langsung menembak kapal-kapal yang berkaitan dengan Israel jika memaksa ingin tetap melewati laut Merah menggunakan rudal dan drone yang mereka miliki.

Dalam konteks pergeseran geopolitik global, kehadiran Saudi dalam proyek-proyek konektivitas internasional seperti Belt and Road Initiative (BRI) Tiongkok dan India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEEC) juga memperlihatkan peran proaktif negara ini dalam membentuk jalur alternatif global yang lebih terdiversifikasi dan resilien (Brookings Institution, 2023). Saudi Land Bridge, dalam hal ini, dapat dibaca sebagai bagian dari strategi diplomasi ekonomi Saudi yang lebih luas, sekaligus respon atas kelemahan struktural jalur maritim seperti Terusan Suez yang kini semakin terancam baik oleh faktor alam, konflik militer, maupun sabotase politik.

Lebih dari sekadar infrastruktur, proyek jalur darat ini menjadi bagian dari transformasi ekonomi-politik Arab Saudi di bawah kepemimpinan Mohammed bin Salman. Dengan mengedepankan konektivitas darat sebagai alternatif rute laut, Saudi mencoba mereposisi dirinya dari negara eksportir minyak menjadi pusat logistik transregional (Vision 2030, 2024). Artinya, ada dimensi geoekonomi yang penting dalam melihat jalur alternatif ini sebagai respons terhadap krisis Terusan Suez, karena ia menunjukkan bagaimana negara non-hegemon seperti Arab Saudi bisa memainkan peran penting dalam arsitektur logistik global. Hal ini memberi kontribusi teoretis baru bagi kajian hubungan internasional, khususnya dalam memahami dinamika middle power statecraft di kawasan yang dipenuhi rivalitas kekuatan besar seperti AS, Tiongkok, dan Iran.

Di samping itu, munculnya jalur alternatif di Laut Merah sebagai tanggapan terhadap krisis Suez juga membawa konsekuensi bagi keamanan maritim global. Arab Saudi secara aktif terlibat dalam International Maritime Security Construct (IMSC), sebuah koalisi maritim multinasional yang bertujuan menjaga keamanan jalur pelayaran di Selat Hormuz dan Laut Merah (U.S. Naval Forces Central Command, 2023). Keterlibatan Saudi di sini memperkuat peran negaranya sebagai aktor regional yang tidak hanya terlibat secara ekonomi, tetapi juga dalam dimensi keamanan kolektif kawasan, terutama setelah meningkatnya insiden sabotase laut oleh aktor non-negara. Hal ini menambah justifikasi terhadap penelitian mengenai

peran Saudi, karena memperlihatkan keterlibatan multidimensional dalam isu perdagangan internasional, keamanan energi, dan strategi pembangunan nasional secara bersamaan.

Mengingat skala dan kompleksitas perubahan jalur logistik global saat ini, studi mengenai peran Arab Saudi dalam jalur alternatif Laut Merah sangat penting dan relevan. Belum banyak penelitian yang secara khusus membahas kontribusi Saudi Land Bridge dalam konteks krisis Suez 2021–2024 secara komprehensif. Oleh karena itu, penelitian ini menawarkan perspektif baru dalam kajian ekonomi-politik internasional, dengan menyoroti transformasi peran Saudi sebagai negara transit strategis, bukan hanya sebagai produsen minyak. Selain itu, penelitian ini memberikan signifikansi kebijakan bagi aktor-aktor internasional dan regional dalam merespons ancaman terhadap jalur perdagangan utama dunia, dengan menjadikan jalur darat sebagai opsi yang kredibel dan geopolitik yang lebih stabil.

Dengan memperhatikan konteks regional yang fluktuatif dan kepentingan global terhadap stabilitas Laut Merah, penelitian ini menjadi penting untuk menjawab pertanyaan besar dalam hubungan internasional kontemporer: bagaimana negara seperti Arab Saudi menggunakan instrumen ekonomi, logistik, dan keamanan untuk mengukuhkan peran regionalnya. Dengan pendekatan tersebut, skripsi ini bertujuan memberikan kontribusi akademik yang bersifat teoritis dan praktis dalam menjelaskan peran negara berkembang dalam arsitektur logistik global di tengah krisis maritim internasional.

Krisis Terusan Suez pada tahun 2021 bukanlah insiden pertama yang menunjukkan kerentanan jalur tersebut. Pada tahun 1956 dan 1967, Terusan Suez pernah ditutup akibat konflik bersenjata, yang menyebabkan terganggunya perdagangan global hingga delapan tahun lamanya (Kennedy, 2020). Sejarah panjang ini menunjukkan bahwa kanal ini berada dalam kawasan yang sangat sensitif terhadap dinamika geopolitik, dan ketergantungan yang berlebihan terhadap satu titik kritis semacam ini tidaklah berkelanjutan. Maka, upaya mencari jalur alternatif bukanlah semata persoalan teknis infrastruktur, tetapi juga merupakan refleksi dari perubahan arsitektur logistik dan keamanan internasional.

Arab Saudi melihat peluang strategis dalam dinamika ini. Selain membangun Saudi Land Bridge sebagai infrastruktur fisik, negara ini juga tengah

mengembangkan port-centric logistics zones seperti NEOM dan pelabuhan King Abdullah di pesisir Laut Merah yang terintegrasi dengan jaringan transportasi darat dan udara (Saudi Arabia's Logistics Sector Attracts Investment, 2023). Melalui strategi ini, Saudi tidak hanya bertujuan menggantikan posisi Terusan Suez, tetapi menciptakan koridor perdagangan baru yang tidak terikat pada konflik Laut Merah bagian utara, terutama yang berkaitan dengan Mesir dan zona konflik Israel-Palestina.

Dalam kerangka tersebut, peran Saudi juga diperkuat melalui kemitraan bilateral dan multilateral. Misalnya, kesepakatan antara Saudi Railways Company dan perusahaan-perusahaan logistik dari Uni Emirat Arab dan Tiongkok memperlihatkan sinergi transregional yang mendukung jalur alternatif ini (Arab News, 2023). Selain itu, masuknya proyek Land Bridge dalam daftar investasi yang dipromosikan oleh Public Investment Fund (PIF) menunjukkan bahwa proyek ini merupakan bagian dari agenda strategis nasional yang didukung oleh keuangan negara. Ini mempertegas bahwa jalur alternatif yang dibentuk oleh Saudi bukanlah proyek temporer, melainkan bagian dari transformasi ekonomi-politik jangka panjang.

Dari sisi diplomasi regional, keterlibatan Arab Saudi dalam berbagai forum kemaritiman juga memperluas pengaruhnya. Saudi menjadi anggota aktif dari Djibouti Code of Conduct a regional maritime security initiative di bawah IMO yang mengoordinasikan penanggulangan pembajakan dan terorisme laut di kawasan Afrika Timur dan Semenanjung Arab (International Maritime Organization (IMO), 2024). Hal ini menunjukkan bahwa jalur alternatif Saudi bukan hanya soal logistik darat, tetapi juga integrasi keamanan maritim. Secara ekonomi, Saudi Land Bridge akan memangkas waktu pengiriman barang dari Laut Merah ke Teluk Persia dari sekitar 8 hari melalui Suez menjadi hanya sekitar 2–3 hari via darat (Middle East Institute, 2024). Efisiensi ini berpotensi merevolusi sistem distribusi barang ke negara-negara GCC, Asia Selatan, bahkan Afrika Timur. Dalam kalkulasi geoekonomi, ini akan mengurangi ketergantungan global terhadap choke point seperti Selat Bab el-Mandeb dan Terusan Suez.

Penelitian ini juga memiliki relevansi akademik yang kuat karena mengisi kekosongan literatur terkait keterlibatan Arab Saudi dalam arsitektur jalur

perdagangan global. Sebagian besar kajian selama ini lebih banyak berfokus pada Tiongkok, Uni Emirat Arab, atau Mesir dalam konteks rute BRI, namun minim pembahasan spesifik tentang Saudi sebagai negara penghubung antara rute Asia dan Eropa melalui koridor darat. Dengan demikian, skripsi ini hadir untuk menjawab kebutuhan akan pembaruan perspektif dalam kajian hubungan internasional kontemporer yang melihat negara-negara regional sebagai aktor aktif, bukan semata obyek pasif dari kekuatan besar.

Dari perspektif keamanan energi, Saudi juga memainkan peran vital dalam memastikan kelangsungan ekspor minyak melalui jalur-jalur alternatif. Setelah beberapa fasilitas minyaknya diserang pada tahun 2019 dan meningkatnya ancaman Laut Merah, Riyadh mempercepat pembangunan jaringan darat yang dapat membawa minyak dari wilayah barat ke terminal ekspor timur, tanpa harus melewati Selat Hormuz atau Suez (U.S. Energy Information Administration (EIA), 2022).

Lebih jauh, keterlibatan Saudi dalam India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEEC) yang diumumkan dalam G20 Summit 2023 di India semakin memperjelas komitmen negara ini untuk mengambil peran utama dalam konektivitas global. Dalam skema IMEEC, Saudi berperan sebagai penghubung darat utama antara pelabuhan India dan pelabuhan Eropa melalui jalur kereta dan pelabuhan kering di Arab Saudi dan Yordania (The Economic Times, 2023).

1.2 Rumusan Masalah

Terusan Suez merupakan jalur perdagangan maritim strategis yang menghubungkan Asia dan Eropa melalui Laut Merah dan Mediterania. Sejak dibuka pada tahun 1869, terusan ini telah menjadi urat nadi ekonomi global yang mengalirkan sekitar 12% dari perdagangan dunia dan 30% dari kontainer global, dengan nilai perdagangan mencapai \$1 triliun per tahun (Authority, Suez Canal, 2024). Posisi strategis terusan ini menjadikannya sebagai salah satu chokepoint maritim paling penting di dunia, menghubungkan ekonomi Asia yang berkembang pesat dengan pasar Eropa dan Amerika.

Namun, periode 2021-2024 mencatat serangkaian krisis yang mengancam stabilitas jalur perdagangan ini. Krisis pertama terjadi pada Maret 2021 ketika kapal

kontainer raksasa Ever Given kandas di Terusan Suez, memblokir jalur perdagangan selama enam hari dan menciptakan kemacetan yang melibatkan 400 kapal (Lloyd's List Intelligence, 2021). Insiden ini menyebabkan kerugian ekonomi sebesar \$9,6 miliar per hari bagi perdagangan global dan mengekspos kerentanan sistem perdagangan internasional yang terlalu bergantung pada satu jalur utama (International Chamber of Commerce, 2021).

Krisis yang lebih kompleks dan berkelanjutan dimulai pada Oktober 2023 ketika kelompok Houthi yang didukung Iran memulai serangan sistematis terhadap kapal-kapal komersial di Laut Merah sebagai respons terhadap konflik Israel-Gaza. Sejak November 2023, Houthi telah melakukan lebih dari 190 serangan hingga Oktober 2024, dengan jumlah transit melalui Terusan Suez menurun drastis dari sekitar 2.068 pada November 2023 menjadi sekitar 877 pada Oktober 2024. Serangan ini telah menyebabkan gangguan terbesar terhadap perdagangan global sejak pandemi COVID-19 (The Washington Institute for Near East Policy, 2024).

Dampak krisis Laut Merah periode 2023-2024 terhadap ekonomi global sangat signifikan. Sekitar 80% kapal kargo laut dialihkan dari Terusan Suez menuju Cape of Good Hope, dengan 586 kapal kontainer dialihkan pada paruh pertama Februari 2024, dan jumlah tonase kontainer yang melewati Terusan menurun 82% dari 1 Desember 2023 hingga 12 Februari 2024 (Bloomberg Terminal, 2025). Pengalihan rute ini mengakibatkan penambahan waktu perjalanan 12-20 hari dan biaya tambahan sekitar \$1-2 juta per kapal, yang pada akhirnya dibebankan kepada konsumen global melalui kenaikan harga barang (Acuity Knowledge Partners, 2025).

Konsekuensi ekonomi dari krisis ini mencakup lonjakan biaya asuransi maritim yang meningkat hingga 10 kali lipat untuk kapal yang transit melalui Laut Merah, serta meningkatnya biaya bahan bakar akibat rute yang lebih panjang (International Union of Marine Insurance, 2024). Industri tertentu seperti otomotif dan manufaktur mengalami gangguan rantai pasokan yang serius, dengan beberapa perusahaan multinasional terpaksa menghentikan produksi sementara akibat keterlambatan komponen yang biasanya dikirim melalui Terusan Suez (McKinsey & Company, 2024).

Dalam konteks krisis berkepanjangan ini, Arab Saudi memainkan peran strategis yang semakin penting dalam menyediakan alternatif jalur perdagangan melalui Laut Merah. Kerajaan Saudi telah mengembangkan strategi komprehensif untuk mengubah posisinya dari negara yang bergantung pada minyak menjadi hub logistik global, sebagaimana dituangkan dalam Vision 2030. Visi ini mencakup investasi masif dalam infrastruktur maritim, dengan fokus khusus pada pengembangan pantai Laut Merah yang strategis (Saudi Arabian General Investment Authority, 2023).

Proyek infrastruktur maritim paling ambisius yang dikembangkan Arab Saudi adalah NEOM, sebuah kota masa depan senilai \$500 miliar di pantai Laut Merah yang mencakup Port of NEOM. Pelabuhan ini dirancang untuk menjadi salah satu pelabuhan terbesar di dunia dengan investasi mencapai \$2 miliar pada fase pertama. Terminal 1 yang dijadwalkan beroperasi pada 2026 memiliki kemampuan menangani kapal-kapal kontainer terbesar yang biasanya transit melalui Terusan Suez, dengan kedalaman channel 18,5 meter dan quay wall sepanjang 900 meter (NEOM Company, 2025).

Selain NEOM, Arab Saudi juga melakukan modernisasi pelabuhan-pelabuhan existing seperti Jeddah Islamic Port, yang menjalani program pengembangan senilai \$1,7 miliar melalui Red Sea Gateway Terminal. Program ini bertujuan untuk meningkatkan kapasitas pelabuhan Jeddah sebagai gateway utama untuk perdagangan regional dan internasional, dengan dukungan teknologi terkini dan infrastruktur yang dapat menampung kapal-kapal kontainer generasi terbaru (Container News, 2024).

Posisi geografis Arab Saudi memberikan keuntungan komparatif yang signifikan dalam menawarkan jalur alternatif perdagangan global. Dengan garis pantai sepanjang 1.840 kilometer di Laut Merah, Arab Saudi memiliki akses langsung ke jalur perdagangan Asia-Eropa tanpa harus bergantung sepenuhnya pada Terusan Suez. Pantai Laut Merah Saudi terletak di posisi strategis yang memungkinkan akses ke pasar Asia melalui jalur darat dan laut, serta konektivitas dengan Eropa melalui berbagai rute alternatif (Saudi Ports Authority, 2022).

Strategi Arab Saudi untuk menjadi hub logistik global tidak hanya fokus pada infrastruktur pelabuhan, tetapi juga pada pengembangan koridor ekonomi

terintegrasi. King Fahd Industrial Port di Yanbu, misalnya, dikembangkan sebagai pusat industri petrokimia yang terintegrasi dengan jalur perdagangan maritim. Pelabuhan ini memiliki kapasitas yang dapat ditingkatkan untuk menangani berbagai jenis kargo, mulai dari produk petrokimia hingga barang manufaktur (Royal Commission for Yanbu, 2023).

Peran Arab Saudi dalam konteks krisis Terusan Suez juga memiliki dimensi geopolitik yang signifikan. Sebagai negara yang memiliki stabilitas politik relatif di kawasan Timur Tengah yang bergejolak, Arab Saudi berada dalam posisi untuk menawarkan alternatif yang dapat diandalkan bagi perdagangan global. Investasi dalam infrastruktur maritim juga sejalan dengan upaya diversifikasi ekonomi dan mengurangi ketergantungan pada sektor minyak dan gas (Chatham House, 2024)

Namun, realisasi peran Arab Saudi sebagai penyedia jalur alternatif ini menghadapi berbagai tantangan kompleks. Pertama, kompetisi dengan rute alternatif yang sudah mapan seperti Cape of Good Hope, yang meskipun lebih panjang, telah terbukti aman dan efektif selama krisis Laut Merah. Rute Afrika ini juga memiliki infrastruktur pendukung yang sudah berkembang, termasuk pelabuhan-pelabuhan di Afrika Selatan yang memiliki kapasitas dan pengalaman menangani lonjakan traffic (South African Ports Authority, 2024).

Kedua, tantangan membangun ekosistem logistik yang komprehensif yang mencakup tidak hanya infrastruktur pelabuhan, tetapi juga konektivitas darat, jalur kereta api, dan infrastruktur udara yang mendukung. Arab Saudi perlu mengembangkan jaringan transportasi multimodal yang efisien untuk memfasilitasi pergerakan barang dari dan ke pelabuhan-pelabuhan Laut Merah ke berbagai destinasi di kawasan dan global (PwC Middle East, 2024).

Ketiga, tantangan geopolitik di kawasan Timur Tengah yang dapat mempengaruhi persepsi stabilitas dan keamanan operasional. Meskipun Arab Saudi relatif stabil, kawasan Timur Tengah secara keseluruhan masih menghadapi berbagai konflik dan ketegangan yang dapat mempengaruhi kepercayaan pelaku industri maritim global. Krisis Laut Merah sendiri merupakan manifestasi dari ketidakstabilan regional yang dapat berdampak pada operasi pelabuhan di Arab Saudi (International Crisis Group, 2024).

Krisis yang terjadi pada periode 2021-2024 juga mengungkapkan kerentanan sistem perdagangan global yang terlalu bergantung pada chokepoint tunggal. Konsep "chokepoint vulnerability" dalam ekonomi maritim menjadi semakin relevan ketika gangguan di satu titik dapat memiliki dampak cascading effect terhadap seluruh sistem perdagangan global. Dalam konteks ini, upaya diversifikasi yang dilakukan Arab Saudi menjadi bagian dari strategi global untuk mengurangi risiko sistemik (Council on Foreign Relations, 2024). Berdasarkan kompleksitas permasalahan yang telah diuraikan, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: **“Bagaimana peran Arab Saudi dalam mengatasi krisis terusan suez laut merah 2021-2024?”**

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian yang berjudul "Peran Arab Saudi pada Jalur Alternatif Laut Merah terhadap Krisis Terusan Suez 2021-2024" mempunyai beberapa tujuan. Pertama, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi peran dan kontribusi Arab Saudi dalam menjaga stabilitas keamanan maritim melalui International Maritime Security Construct (IMSC) sebagai respons terhadap ancaman kelompok Houthi yang mengganggu jalur pelayaran di Laut Merah selama periode 2021-2024.

Kedua, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis signifikansi proyek Saudi Land Bridge sebagai infrastruktur strategis dalam upaya Arab Saudi menyediakan jalur perdagangan alternatif yang menghubungkan pantai barat dan timur kerajaan, menciptakan koridor darat efisien untuk mengangkut barang antara Laut Merah dan Teluk Persia tanpa harus melewati Terusan Suez.

Ketiga, penelitian ini juga mempunyai tujuan untuk mengkaji peran diplomasi dan keamanan regional Arab Saudi dalam konteks krisis Terusan Suez, termasuk upaya mediasi konflik Yaman dan pengaruhnya terhadap stabilitas kawasan Laut Merah sebagai jalur perdagangan alternatif.

Keempat, penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kemitraan strategis Arab Saudi dengan Tiongkok melalui Belt and Road Initiative (BRI) dan pengembangan India-Middle East-Europe Corridor (IMEEC), serta implikasinya terhadap pembangunan infrastruktur transportasi dan logistik di kawasan Laut Merah.

Kelima, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi tantangan dan peluang yang dihadapi Arab Saudi dalam mengimplementasikan strategi jalur alternatif Laut Merah, baik dari aspek keamanan, teknis, ekonomi, maupun geopolitik, serta upaya-upaya untuk mengatasinya.

Kelima, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi tantangan dan peluang yang dihadapi Arab Saudi dalam mengimplementasikan strategi jalur alternatif Laut Merah, baik dari aspek keamanan, teknis, ekonomi, maupun geopolitik, serta upaya-upaya untuk mengatasinya.

Keenam, penelitian ini juga mempunyai tujuan untuk menganalisis implikasi jangka panjang dari inisiatif jalur alternatif Laut Merah yang dikembangkan Arab Saudi terhadap peta perdagangan maritim global, masa depan Terusan Suez, dan transformasi posisi strategis Arab Saudi dalam geopolitik regional dan global.

Penelitian ini diharapkan akan memberikan kontribusi berarti terhadap literatur hubungan internasional, khususnya dalam kajian ekonomi politik internasional, keamanan maritim, dan geopolitik Timur Tengah, serta memberikan wawasan baru tentang transformasi pola perdagangan maritim global sebagai dampak dari krisis dan konflik regional.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian yang berjudul "Peran Arab Saudi pada Jalur Alternatif Laut Merah terhadap Krisis Terusan Suez 2021-2024" diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis maupun praktis sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat Teoritis

- 1) Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya kajian teoritis dalam bidang hubungan internasional, khususnya terkait teori ekonomi politik internasional, keamanan maritim, dan geopolitik kawasan Timur Tengah, dengan menyajikan analisis komprehensif tentang respons negara terhadap krisis infrastruktur global strategis.
- 2) Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pada pengembangan konsep ketahanan rantai pasok global (global supply chain resilience) dan diversifikasi jalur perdagangan maritim dalam menghadapi

disrupsi, baik yang disebabkan oleh bencana alam, kecelakaan, maupun konflik bersenjata.

- 3) Penelitian ini dapat memperkaya pemahaman teoretis tentang transformasi peran negara-negara Teluk, khususnya Arab Saudi, dari negara rentier yang bergantung pada minyak menjadi hub logistik dan transportasi global, sebagai bagian dari strategi diversifikasi ekonomi di era pasca-minyak.
- 4) Hasil penelitian diharapkan dapat berkontribusi pada pengembangan kajian interdependensi kompleks antara jalur perdagangan maritim, infrastruktur transportasi darat, dan keamanan regional, dengan menghadirkan studi kasus yang aktual dan strategis.
- 5) Penelitian ini dapat menyediakan kerangka analitis baru untuk memahami dinamika persaingan dan kerja sama antarnegara besar (khususnya Amerika Serikat dan Tiongkok) di kawasan Timur Tengah dalam konteks initiative Belt and Road dan proyek-proyek infrastruktur strategis.

1.4.2 Manfaat Praktis

- 1) Bagi pembuat kebijakan di Indonesia, penelitian ini dapat menjadi referensi penting dalam mengembangkan strategi keamanan maritim dan diversifikasi jalur perdagangan untuk mengantisipasi krisis serupa, mengingat posisi Indonesia sebagai negara maritim dengan ketergantungan tinggi pada jalur perdagangan laut.
- 2) Hasil penelitian dapat memberikan wawasan berharga bagi pelaku bisnis dan industri logistik dalam memahami transformasi pola perdagangan global dan implikasinya terhadap rantai pasok, sehingga dapat mengembangkan strategi adaptasi yang lebih baik terhadap krisis jalur perdagangan di masa depan.
- 3) Penelitian ini dapat menjadi sumber informasi penting bagi diplomasi ekonomi Indonesia dalam upaya memperkuat kerja sama dengan Arab Saudi dan negara-negara Teluk lainnya di bidang infrastruktur transportasi dan logistik, serta mengidentifikasi peluang partisipasi dalam proyek-proyek strategis seperti Saudi Land Bridge dan IMEEC.

- 4) Bagi komunitas akademik dan, penelitian ini dapat menjadi landasan untuk studi lanjutan mengenai transformasi geopolitik Timur Tengah dan dampaknya terhadap perdagangan global, serta mendorong dialog lebih luas tentang keamanan jalur perdagangan maritim.
- 5) Hasil penelitian dapat bermanfaat bagi masyarakat umum dalam meningkatkan kesadaran dan pemahaman tentang pentingnya jalur perdagangan maritim bagi stabilitas ekonomi global dan kesejahteraan manusia, serta kompleksitas faktor-faktor yang mempengaruhinya.

1.5 Sistematika Penulisan

Penulisan skripsi ini disusun secara sistematis dalam enam bab utama guna memberikan alur pemahaman yang utuh terhadap permasalahan yang diteliti. Sistematika tersebut dijelaskan sebagai berikut:

BAB I – PENDAHULUAN

Bab ini memuat latar belakang masalah yang mendasari pentingnya penelitian mengenai peran Arab Saudi dalam menghadapi krisis Terusan Suez melalui jalur alternatif Laut Merah. Selain itu, bab ini menyajikan rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian (baik secara teoritis maupun praktis), serta kerangka berpikir yang digunakan dalam analisis. Pada bagian akhir, dijelaskan sistematika penulisan keseluruhan skripsi untuk memberikan gambaran umum isi tiap bab.

BAB II – TINJAUAN PUSTAK DAN TEORI SERTA KONSEP

Bab ini berisi kajian literatur dari penelitian-penelitian terdahulu yang relevan, baik dari jurnal akademik, buku, maupun laporan internasional, guna menunjukkan posisi penelitian ini dalam wacana ilmiah yang lebih luas. Selain itu, bab ini menjelaskan teori-teori utama yang menjadi landasan analisis, seperti teori geopolitik, economic statecraft, teori chokepoint, serta konsep diversifikasi ekonomi dan jalur perdagangan alternatif. Teori dan konsep ini berfungsi sebagai pisau analisis dalam memahami peran strategis Arab Saudi.

BAB III – METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan pendekatan metodologis yang digunakan dalam penelitian, yakni pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif-analitis. Di dalamnya dijabarkan jenis dan sumber data yang digunakan (primer dan sekunder), teknik pengumpulan data (dokumentasi, studi literatur, analisis kebijakan), serta teknik analisis data (analisis konten dan triangulasi). Penjabaran metode bertujuan menunjukkan validitas dan keandalan penelitian dalam menghasilkan temuan yang relevan dan kredibel.

BAB IV – HASIL

Bab ini menyajikan data dan temuan empiris dari penelitian terkait krisis Terusan Suez pada periode 2021–2024, mencakup dua insiden besar: kandasnya kapal Ever Given pada tahun 2021 dan eskalasi serangan kelompok Houthi terhadap kapal-kapal di Laut Merah pada 2023–2024. Data yang ditampilkan meliputi dampak terhadap jalur pelayaran global, pengalihan rute perdagangan, serta respons Arab Saudi dari segi kebijakan, investasi infrastruktur, dan keterlibatan keamanan maritim. Bab ini memberikan dasar faktual untuk pembahasan yang dilakukan dalam bab selanjutnya.

BAB V – PEMBAHASAN

Bab ini mengkaji secara mendalam bagaimana peran Arab Saudi sebagai middle power state tercermin dalam responsnya terhadap krisis Terusan Suez, khususnya melalui pembangunan Saudi Land Bridge dan keterlibatan dalam inisiatif regional seperti Belt and Road Initiative (BRI) dan India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEEC). Analisis dilakukan dengan mengintegrasikan data empiris dengan teori geopolitik dan ekonomi politik internasional. Bab ini juga membahas implikasi regional dan global dari jalur alternatif Laut Merah terhadap stabilitas, keamanan energi, serta tatanan perdagangan global.

BAB VI – KESIMPULAN DAN SARAN

Bab terakhir ini menyajikan kesimpulan utama dari seluruh penelitian, yang merangkum temuan penting mengenai peran Arab Saudi dalam membentuk jalur alternatif perdagangan global sebagai respons terhadap kerentanan Terusan Suez. Selain itu, disampaikan pula saran-saran strategis yang ditujukan bagi pemerintah Arab Saudi, negara-negara maritim lain (termasuk Indonesia), komunitas akademik, pelaku bisnis logistik, dan organisasi internasional dalam menghadapi tantangan serupa di masa depan.

