

# Menilik Perjanjian Indonesia-Cina dalam Kerangka *Belt and Road Initiative* (BRI) dalam Perspektif Ketahanan Nasional

**Ni Made Vira Saraswati**

Analisis Media dan Jurnalistik Subbag Infodok Bag Penerangan Biro Humas Settama Lemhannas RI, alumnus Prodi Manajemen Pertahanan Universitas Pertahanan

## Abstrak

Indonesia menandatangani sejumlah nota kesepahaman dalam koridor Belt and Road Initiative (BRI). Berbagai respon muncul, mulai dari optimism hingga sinisme. Sejak diinisiasi pada tahun 2013, proyek ambisius Cina ini memang mendapat beragam respon dari kekhawatiran jebakan hutang hingga motif tersembunyi Cina untuk membangun dominasi di politik internasional. Tulisan ini mencoba mengulas bagaimana proyek BRI dari perspektif geopolitik (neorealisme dan neoliberalisme) dan membahas bagaimana implikasi dan hal yang harus diperhatikan dalam kerja sama Indonesia-Cina dalam kerangka BRI dengan menggunakan perspektif ketahanan nasional.

Kata kunci: Belt and Road Initiative, geopolitik, ketahanan nasional, pancagatra, Cina, Indonesia



ilustrasi: mediaumat.news

## PENDAHULUAN

China mengklaim mega proyek lintas benua *Belt and Road Initiative* (BRI), yang gagasannya diluncurkan pertama kali oleh Presiden Xi Jinping pada tahun 2013 di Kazakhtan, telah menghasilkan kontribusi bagi sejumlah negara dan meningkatkan kemakmuran kawasan. Pemerintah China menyebutkan dalam laporan resminya *“The Belt and Road Initiative Progress, Contribution, and Prospect”* April 2019, sejak tahun 2013 proyek BRI telah meningkat secara konkret dengan sejumlah kemajuan telah dibuat, termasuk di dalamnya sejumlah proyek mercusuar di beberapa negara yang disebutkan menghasilkan manfaat bagi negara-negara yang terlibat. Sesuai dengan tujuannya, BRI dinyatakan oleh pemerintah Cina telah berhasil menghimpun koordinasi kebijakan, membuat jaringan infrastruktur, perdagangan tanpa hambatan, integrasi finansial kawasan, dan mempererat hubungan orang ke orang (*people-to-people*).

Terhitung sejak 6 tahun pelaksanaan BRI, dalam laporan perkembangan tersebut, pemerintah Cina menyebutkan telah menandatangani 173 perjanjian kerja sama dengan 125 negara dari Asia, Eropa, Afrika, dan Amerika Latin, serta dengan 29 organisasi internasional.<sup>1</sup> Dalam laporan juga disebutkan jumlah perdagangan antara Cina dengan negara-negara lainya dalam koridor BRI meningkat 16.4% setiap tahunnya dengan mencapai angka US\$ 1.3 triliun pada tahun 2018.

Perusahaan Cina yang terlibat dalam proyek BRI telah memberikan investasi langsung sekitar US\$90 miliar. Dari segi infrastruktur, disebutkan bahwa sejumlah mega proyek telah selesai atau hampir selesai seperti Kereta Addis Ababa-Djibouti yang menghubungkan ibukota Ethiopia dengan Djibouti, Jembatan Persahabatan Cina- Maladewa, dan Pelabuhan Gwadar di Pakistan.

Di Indonesia, kerja sama ekonomi infrastruktur dengan Cina sudah dimulai sebelum tahun 2013. Tercatat pembangunan PLTU 1 Jabar yang berlokasi di Indramayu yang dibangun tahun 2007 dan pembangunan Kawasan Industri Morowali pada tahun 2013 antara PT Indonesia Morowali Industrial Park dengan Tsingshan Group dan Delong Group. Pada tahun 2017 di kawasan industri ini akan dibangun pabrik karbon baja, smelter, dan pembangkit listrik di bawah bendera BRI. Proyek lainnya yang berada di bawah bendera BRI adalah pembangunan rel kereta seperti pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung yang ditandatangani antara PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) dari Indonesia dengan *High Speed Railway Construction Consortium* (HSRCC) dari Cina pada tahun 2016, kerja sama konsorsium untuk pembangunan Rel Kereta Api (KA) Pengangkut Batubara Puruk Cahu-Batanjung-Bangkuang pada tahun 2015, dan Rel KA Pengangkut Batubara Trans Sumatera pada tahun yang sama. Proyek-proyek yang disebutkan tersebut, tidak semua berjalan dengan mulus. Ada beberapa proyek yang tersendat dan perkembangannya lambat seperti proyek Rel KA Batubara di Kalimantan Tengah yang sampai sekarang belum dilaksanakan sama sekali dan proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung yang hingga Februari 2019 pembangunan fisiknya baru berjalan sekitar 7%.<sup>2</sup> Baru-baru ini pada April, pemerintah Indonesia menandatangani 14 nota kesepahaman di Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Belt and Road yang dilaksanakan di Beijing<sup>3</sup>, dengan membuka 4 koridor untuk proyek BRI di Sumatera Utara, Kalimantan Utara, Sulawesi Utara, dan Pulau Bali.

Penandatanganan kerangka kerja sama di bawah bendera BRI ini menuai pro-kontra di dalam negeri. Yang pro menyatakan dengan masuknya investasi dari Cina akan menguntungkan Indonesia diantaranya percepatan pembangunan infrastruktur dan pertumbuhan perekonomian nasional.<sup>4</sup> Sementara tidak sedikit pula yang mengkritik langkah ini dengan merujuk pada pengalaman negara lain seperti Sri Lanka yang disebut terkena *debt trap* (jebatan hutang) karena ketidakmampuan Sri Lanka membayar hutang ke Cina dan dilepasnya pengelolaan pelabuhan Hambantota kepada *China Merchant Port Holdings Limited (CM Port)* selama 99 tahun ke depan. Pendapat kontra lainnya adalah sikap pemerintah Malaysia yang membatalkan tiga proyeknya yaitu *East Coast Rail Link (ECRL)* dan dua jalur pipa pas, *the Multi-Product Pipeline (MPP)* dan *Trans-Sabah Gas Pipeline (TSGP)*. Kekhawatiran akan dominasi Cina di kawasan dan jebakan hutang menjadi perhatian bagi mereka yang menolak kebijakan kerja sama di bawah koridor BRI di Indonesia. Bagaimana kerja sama Indonesia-Cina di bawah koridor ini menurut perspektif ketahanan nasional? Tulisan ini akan mengulas kerja sama Indonesia-Cina dalam kerangka BRI dari segi geopolitik, asas ketahanan nasional, dan aspek-aspek dalam pancagatra.

## PEMBAHASAN

### BRI: Upaya Cina Mendapatkan Pengaruh Geopolitik?

Sejak BRI atau sebelumnya disebut *One Belt One Road (OBOR)*, inisiatif ini sering diidentikkan dengan motif geopolitik Cina (Ferdinand, 2016), diantaranya untuk



meluaskan pengaruh Cina dan persaingan kekuatan dengan negara-negara besar di kawasan seperti Amerika Serikat (AS), India, dan Jepang untuk menciptakan persepsi “jangan bermain-main dengan Cina” (Swaine, 2015; Holslag, 2010). Kerja sama ekonomi yang dijalankan Cina melalui BRI secara otomatis akan meningkatkan pengaruh dan dominasi Cina pada negara yang terlibat. Investasi atau pinjaman proyek infrastruktur yang diberikan Cina, dianggap sebagai jebakan hutang (debt trap) yang membuat, mau tidak mau ketika terjadi gagal bayar, negara tersebut harus menyerahkan kontrol infrastruktur tersebut kepada Cina. Kasus penguasaan pelabuhan Hambantota oleh Cina karena Sri Lanka tidak mampu membayar hutangnya kepada Cina. Hal inilah yang dianggap oleh banyak pengamat sebagai jebakan hutang yang mengakibatkan Sri Lanka menyerahkan kedaulatan atas wilayah di pelabuhannya kepada Cina. Kasus lain adalah pernyataan pembatalan proyek pembangunan jalur kereta dan 2 jalur pipa gas oleh Malaysia oleh PM Malaysia Mahatir Muhammad. Mahatir menganggap ketiga proyek yang kerja samanya disepakati ketika pemerintahan Najib Razak dapat membuat Malaysia menjadi “miskin” jika tetap dilanjutkan.<sup>5</sup> Maladewa disebut juga akan mengalami hal yang sama setelah Jembatan Persahabatan Maladewa-Cina selesai dibangun, membuat pemerintah Maladewa kini tengah berjuang untuk membayar pinjamannya kepada Cina atas proyek tersebut.<sup>6</sup>

Beberapa pengamat mengindikasikan proyek ini berkaitan dengan implikasi strategis untuk kepentingan militer Cina dalam rangka meningkatkan keamanan

maritim dan rute jalur darat, mengurangi konflik teritorial, dan membantu mengurangi ketergantungan Cina di jalur Selat Malaka yang berada di bawah pengaruh India dan angkatan Laut AS (Holslag, 2010). Terkait dengan hubungan BRI dengan pembangunan kekuatan militer Cina, laporan tahunan Departemen Pertahanan AS kepada Kongres AS menyatakan proyek BRI kemungkinan akan mendorong Cina untuk membangun pangkalan militer di luar negeri terkait dengan kebutuhannya untuk mengamankan proyek BRI.<sup>7</sup> Pangkalan militer pertama yang dibangun Cina di luar negeri berbasis di Djibouti, Afrika, yang mempunyai akses penglihatan hingga ke Teluk Aden. Cina menggunakan pengaruh ekonominya di Djibouti melalui pembangunan pelabuhan multitujuan Doraleh untuk mengamankan kepentingan keamanannya (Economy, 2018). Menurut laporan Pentagon tersebut, Cina diprediksi akan membangun pangkalan militer lainnya antara lain di Pakistan. Pentagon juga mencurigai aktivitas intens Cina di wilayah Arctic dan sekitaran Greenland.

Selain pembangunan pangkalan militer di luar negeri, para kompetitor Cina menilai proyek pembangunan kerja sama infrastruktur pelabuhan dalam BRI sebagai strategi “*string of pearls*”. Istilah ini pertama kali diungkapkan oleh kontraktor pertahanan dari AS Booz Allen Hamilton tahun 2004 yang menyatakan dalam laporannya kepada Departemen Pertahanan AS bahwa Cina membangun kerja sama strategis dengan negara-negara di sepanjang pantai Laut Cina Selatan hingga Timur Tengah sebagai upaya defensif dan ofensif untuk mengamankan kepentingan

energy Cina, serta meluaskan tujuan keamanannya.<sup>8</sup> Pembangunan pelabuhan Gwadar di Pakistan, pelabuhan Chittagong di Bangladesh, pelabuhan Kyaukpyu di Myanmar, dan rencana proyek kanal Kra di Thailand yang membelah Thailand sehingga terhubung ke Laut Andaman merupakan strategi perdagangan maritim Cina agar dapat mengakses Samudra Hindia tanpa melalui Selat Malaka. Menurut teori *String of Pearls*, Cina berusaha membangun pelabuhan-pelabuhan tersebut untuk memproyeksikan kekuatannya dan menjaga keamanan impor minyak Cina.<sup>9</sup>

Dari kacamata hubungan internasional, dinamika geopolitik BRI ini mencerminkan gagasan Maersheimer (2014) yang menyatakan bahwa kebangkitan Cina melalui BRI ini merupakan upaya agresif Cina untuk memelihara kepentingan keamanannya. Dengan pendekatan realisme ofensif, menurut Maersheimer, dalam tatanan global yang anarki, negara bertindak secara agresif satu sama lain untuk memelihara kepentingan nasional dan menjaga dominasi kekuatan.

Sementara itu, menurut neoliberalisme, dinamika geopolitik BRI ini merupakan upaya Cina untuk untuk mengintegrasikan diri dengan status quo yang ada dengan menambah jumlah kerja sama ekonomi dengan negara tetangga (Shambaugh, 2004). Tindakan asertif dan ambisi militer Cina justru bisa merusak ekspansi ekonomi yang dilakukan Cina. Dengan strategi Cina melebur ke pasar regional dan menjadi penyedia investasi sekaligus teknologi, menjadi pendekatan baru bagi Cina untuk memelihara stabilitas regional dan hidup bersama berdampingan sehingga tercapai

interaksi ekonomi yang menguntungkan bersama (Sutter, 2005). Yang menarik adalah pelaksanaan BRI tidak murni neoliberal karena selain mengandalkan ekonomi pasar, negara juga mempunyai kontrol kuat (Wu dan Zhang, 2013). Adanya kehadiran negara inilah yang membuat komitmen Cina untuk menjalankan transaksi ekonomi yang sama-sama menguntungkan, juga akan mendatangkan pengaruh politik dan ekonomi, yang ditafsirkan dengan perluasan kekuatan militer (Lo, 2015). Dalam *Naval War College Review*, disebutkan bahwa motivasi dibalik pembangunan infrastruktur pelabuhan dan kerja sama ekonomi dengan negara-negara pantai yang strategis adalah untuk membantu operasi “phase zero” Cina, yaitu sebuah taktik ketika Cina menggunakan proyek BRI untuk menciptakan keuntungan strategis militer dan ekonomi yang nantinya mempunyai potensi di masa depan digunakan untuk kepentingan militernya (Nicolas, 2015).

Xi Jinping sendiri membantah bahwa BRI merupakan alat geopolitik Cina. Xi menjelaskan bahwa Cina tidak lagi dalam permainan geopolitik lama, melainkan mendorong inisiatif BRI untuk menciptakan model sama-sama untung (win-win) dan kerja sama (Cai and Lau, 2017). Sebelum digelarnya KTT BRI April 2019, Xi menegaskan kembali bahwa hubungan kerja sama BRI bukanlah alat geopolitik melainkan sebuah platform kerja sama.<sup>10</sup> Beijing sendiri menjamin tidak akan ada semacam hak prerogatif Cina dalam pelaksanaan BRI.

Meskipun diklaim bukan sebagai alat geopolitik, implikasi kerja sama BRI memang membawa pengaruh. Dengan adanya

kerja sama dan pembiayaan infrastruktur, Cina telah mendapatkan pengaruh posisi ekonominya sebagai pemberi investasi atau yang disebut dengan *soft power*, meskipun hanya pada taraf simpati. Nye (2004), menyebutkan *soft power* sebagai kekuatan yang diperoleh bukan dari militer atau sanksi ekonomi, melainkan sebuah strategi komunikasi untuk membangun nilai dan norma bersama antar negara. Jika melihat laporan perkembangan BRI “*The Belt and Road Initiative Progress, Contribution, and Prospect*” yang dikeluarkan oleh pemerintah Cina, keberhasilan yang diklaim seperti koordinasi kebijakan, integrasi finansial, kerja sama industri, dan hubungan *people to people* yang lebih dekat mengindikasikan ini adalah upaya Cina untuk memperluas pengaruh *soft power*-nya.

Kemampuan *soft power* ini akan membentuk preferensi bersama, mengontruksikan bahasa umum dan nilai bersama, dan mempersuasi sehingga tujuan yang diinginkan tercapai. Kerja sama yang dilakukan Cina dengan negara lain dalam kerangka BRI merupakan bagian dari upaya Cina, setidaknya untuk menangkal imej negatif yang selama ini disematkan kepada Cina, bahwa Cina bukanlah negara yang agresif. Cina juga hendak menegaskan bahwa kebangkitan Cina akan memberikan manfaat bagi negara-negara kawasan dengan perjanjian model *win-win* yang dilakukan.

### **Kerja Sama Indonesia-Cina dalam Koridor BRI**

Proyek kerja sama Indonesia-Cina dalam bidang infrastruktur telah ada sebelum BRI diteken. Proyek tersebut diantaranya

PLTU 1 Jabar yang dibangun tahun 2007 merupakan proyek kerja sama yang didanai oleh *Consortium of China Construction Bank*, konsorsium bank lokal Indonesia dan Agung Podomoro Land (APLN). Terdapat pula pembangunan Kawasan Industri Morowali pada tahun 2013 antara PT Indonesia Morowali Industrial Park dengan Tsingshan Group dan Delong Group. Pada tahun 2017 di kawasan industri ini akan dibangun pabrik karbon baja, smelter, dan pembangkit listrik di bawah bendera BRI dengan ditandatanganinya kesepakatan Nota Kesepahaman secara resmi pada *China-Indonesia Cooperation Forum: Belt and Road Initiative and Global Maritime Fulcrum* di Beijing, Tiongkok, 16 Juni 2017 yang disaksikan oleh Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman (Menko Maritim) Luhut Binsar Panjaitan, Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) Thomas Trikasih Lembong, dan Duta Besar Indonesia untuk Tiongkok Sugeng Rahardjo.<sup>11</sup>

Tahun 2015 dicapai kesepakatan kerja sama konsorsium untuk pembangunan Rel Kereta Api (KA) Pengangkut Batubara Puruk Cahu-Batanjung-Bangkuang dibiayai dan dikerjakan konsorsium *China Rail Way* bersama PT Multi Mega Guna Ganda Semesta yang tergabung di PT Perkeretaapian Tambun Bungai dan Rel KA Pengangkut Batubara Trans Sumatera antara *PT Bukit Asam Transpacific Railways* dengan sindikasi perbankan China. Terdapat pula proyek pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung yang ditandatangani antara PT Kereta Cepat Indonesia Cina (KCIC) dari Indonesia dengan *High Speed Railway Construction Consortium* (HSRCC) dan yang terbaru pada tahun 2019 adalah perjanjian

kerja sama pembukaan 4 koridor di provinsi Sumatera Utara, Kalimantan Utara, Sulawesi Utara, dan Pulau Bali dengan Proyek yang berpotensi menjadi bagian BRI adalah proyek Kawasan Industri Kuala Tanjung (Sumatera Utara), Kawasan Industri Kualanamu (Sumatera Utara), Pelabuhan Kuala Tanjung (Sumatera Utara), proyek energi bersih Sungat Kayan (Kalimantan Utara), dan proyek *Kura-kura Island Tech Park* (Bali).<sup>12</sup>

### **BRI dalam Perspektif Tannas**

Kerja sama Indonesia dan Cina dalam koridor BRI secara umum mencakup kerja sama pembangunan infrastruktur, pembangunan sumber energi, dan kerja sama industri (pembangunan kawasan industri) untuk meningkatkan perdagangan antara kedua negara. Ketiga sektor merupakan sektor-sektor penting dalam pembangunan ekonomi nasional. Karena strategisnya sektor-sektor tersebut, perlu ditilik bagaimana kerja sama ekonomi Indonesia-Cina ini dalam perspektif ketahanan nasional. Ketahanan nasional merupakan pedoman untuk meningkatkan keuletan dan ketangguhan bangsa yang mengandung kemampuan mengembangkan kekuatan nasional dengan pendekatan kesejahteraan dan keamanan (Tim Pokja Lemhannas RI, 2019). Pendekatan kesejahteraan ditujukan untuk menciptakan kemakmuran, sedangkan pendekatan keamanan merupakan upaya untuk melindungi bangsa Indonesia terhadap ancaman dari dalam maupun luar. Tujuannya dari kemampuan pengembangan kekuatan nasional ini adalah untuk menjamin kelangsungan dan mencapai tujuan nasional. Ketahanan

nasional memiliki asas diantaranya asas kesejahteraan dan keamanan, asas komprehensif integral, dan asas mawas ke dalam dan ke luar, dan asas kekeluargaan. Dalam mengulas kerja sama Indonesia dan Cina pada kerangka BRI, akan digunakan lima gatra (pancagatra) yang merupakan model pemetaan kehidupan sosial nasional Indonesia yang bersifat dinamis.

#### **1. Gatra Ideologi**

Kerja sama Indonesia-Cina dalam kerangka BRI tidak membahayakan ideologi bangsa ini yaitu Pancasila. Sempat beredar luas isu di masyarakat ketika terjadi pemilihan umum kemarin bahwa terdapat kerja sama antara PKI dan partai komunis Cina yang berusaha memenangkan salah satu calon pasangan presiden. Isu ini dibantah oleh Kementerian Komunikasi dan Informasi (Kominfo) yang menyatakan bahwa kerja sama Indonesia-Cina tidak ada kaitannya dengan upaya pertukaran ideologi.<sup>13</sup> Kominfo menegaskan hubungan kerja sama Indonesia-Cina murni kerja sama ekonomi di sektor energi dan infrastruktur. Isu ideologi komunis ini marak ketika menjelang pemilihan umum silam karena menjadi komoditas politik yang cukup ampuh untuk mempengaruhi opini masyarakat Indonesia. Isu ini adalah informasi palsu yang justru membahayakan bagi kehidupan sosial masyarakat Indonesia.

#### **2. Gatra Politik**

Konteks ketahanan politik meliputi dua bagian yaitu politik dalam negeri

dan politik luar negeri. Kedua bagian ini saling mempengaruhi terkait dalam pemenuhan kepentingan nasional Indonesia. Pengambilan keputusan politik luar negeri pemerintah sangat dipengaruhi oleh politik dalam negeri, yang di saat bersamaan pemerintah perlu juga untuk mendapatkan sumber-sumber eksternal untuk memenuhi kepentingan nasional tanpa harus menyerahkan kedaulatannya. Dengan pendekatan ini, tatanan diplomasi ekonomi dapat berjalan dengan mempertimbangkan stabilitas politik dan kesejahteraan ekonomi. Prinsip bebas-aktif yang selama ini menjadi prinsip politik luar negeri Indonesia juga berlaku dalam kasus kerja sama Indonesia-Cina, sehingga membuat Indonesia lebih cenderung bermain dengan banyak negara besar daripada menjalin aliansi dengan satu negara besar, baik secara bilateral maupun multilateral.

Inilah yang menjadi pendekatan pemerintah dalam kerja samanya dengan Cina. Pemerintah mempertimbangkan bagaimana sentimen terhadap kerja sama ini dalam politik domestik, dan bagaimana permainan “pengaruh” Cina pada proyek BRI dalam geopolitik. Pemerintah membutuhkan kucuran dana yang besar untuk mewujudkan proyek infrastruktur untuk pemerataan pembangunan dan membangun konektivitas antar pulau. Aliran dana dari Cina dianggap solusi karena aturannya lebih longgar daripada harus meminjam ke Bank Dunia atau ke IMF.

Publik juga mempunyai sentimen negatif jika pemerintah menambah hutang ke dua lembaga tersebut.<sup>14</sup> Untuk meredakan sentimen negatif atas kerja sama dengan Cina, pemerintah Indonesia tidak menyebutkan bahwa proyek seperti rel kereta cepat Bandung-Jakarta berada di bawah bendera BRI. Pemerintah juga baru-baru ini terbuka menyatakan bahwa Indonesia menandatangani nota kesepahaman dalam kerangka BRI dengan meyakinkan masyarakat bahwa Indonesia tidak akan terjebak oleh jebakan hutang. Pemerintah menyatakan bahwa semua proyek BRI di Indonesia berdasarkan skema *business to business* dan *public private partnership* sehingga Indonesia tidak akan seperti Sri Lanka ataupun Maladewa.

### 3. Gatra Ekonomi

Gatra ekonomi berkaitan dengan kestabilan perekonomian nasional, kemandirian ekonomi, dan daya saing untuk menciptakan kemakmuran masyarakat (Tim Pokja Lemhannas RI, 2019). Berkaitan dengan hal tersebut, kerja sama infrastruktur, energi, dan industri dalam kerangka BRI dimaksudkan pemerintah untuk dapat menggenjot perekonomian nasional agar tercipta kemakmuran dengan adanya pemerataan pembangunan di wilayah-wilayah yang tertinggal dan tercipta konektivitas antar wilayah di Indonesia untuk mengurangi biaya transportasi dan logistik yang selama ini jadi kendala. Investasi

Cina di bidang infrastruktur ini selain mengatasi masalah defisit anggaran, juga membantu pembangunan infrastruktur yang menjadi tujuan pembangunan pemerintah.

Laporan Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) tahun 2018 menyatakan, Cina kini menempati peringkat ketiga urutan investor asing di Indonesia setelah Singapura dan Jepang dengan nilai sekitar US\$2,4 miliar dengan 1000 perusahaan China dengan 32.000 pekerja asal Cina per tahun 2019 yang berada di Indonesia. Menurut Direktur Eksekutif INDEF Enny Sri Hartati, jika dilakukan dengan tepat proyek BRI dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi, asal Indonesia mampu meningkatkan produktivitas dan memperluas pasar.<sup>15</sup>

Terkait dengan jebakan hutang yang menjadi kekhawatiran, meskipun pemerintah menyatakan skema kerja samanya tidak dengan negara melainkan dengan mekanisme antar perusahaan dan public private partnership, tetap perlu diwaspadai hal-hal yang membuat jebakan hutang yang dialami Sri Lanka dan Maladewa terjadi. Seperti yang terjadi di Sri Lanka, peran pinjaman Cina dalam pembangunan Hambantota hanyalah fenomena gunung es di permukaan, sedangkan masalah perekonomian Sri Lanka lebih besar dari itu (Moramudali, 2019). Total pinjaman Cina ke Sri Lanka hanya 10% dan masalah hutang sebenarnya adalah Sri Lanka menghindari *default* dan harus memenuhi kewajibannya

kepada investor internasional dan investor swasta komersial dalam bentuk pinjaman luar negeri yang nilainya terus bertambah dan mahal (Weerakoon dan Jayasuriya, 2019). Sementara itu di Maladewa, pinjaman hutang yang terus meningkat karena praktek korupsi pejabat yang bersangkutan.<sup>16</sup>

Oleh karenanya, pemerintah harus memastikan bahwa kondisi keuangan perusahaan-perusahaan yang ditunjuk dalam proyek BRI harus sehat karena hal ini berkaitan dengan resiko pinjaman itu sendiri. Masalah lainnya, yaitu masalah korupsi juga harus diperhatikan oleh pemerintah.

Ada anggapan bahwa proyek BRI ini memicu tumbuhnya korupsi dan sikap otokratik yang bertentangan dengan demokrasi.<sup>17</sup> Praktek korupsi yang perlu diwaspadai ini bukan hanya dari pemerintah atau perusahaan dari Indonesia, tetapi juga dari pejabat dan pemerintah Cina. seperti kasus di Bangladesh, sebuah perusahaan bernama China Harbor dilarang untuk berinvestasi di Bangladesh karena tuduhan penyuapan perusahaan tersebut kepada kementerian terkait di Bangladesh.<sup>18</sup> Induk perusahaan *China Harbor, China Communication Construction Company*, dilarang untuk mengikuti *bidding* oleh Bank Dunia selama 8 tahun pada tahun 2009 karena praktek korupsi yang dilakukan pada proyek di Filipina. Isu korupsi dan penyuapan ini sangat penting mengingat budaya korupsi di Indonesia belum sepenuhnya bisa diberantas.

#### 4. Gatra Sosial Budaya

Ketahanan sosial budaya berkaitan dengan kehidupan sosial budaya masyarakat Indonesia yang sesuai dengan Pancasila, selaras, serasi, dan mempunyai kemampuan untuk menangkal penetrasi budaya asing yang tidak sesuai dengan budaya Indonesia untuk menciptakan integrasi nasional. Dalam kerja sama Indonesia-Cina pada kerangka BRI, disebutkan sebelumnya bahwa implikasi kerja sama ini adalah serbuan tenaga kerja dari Cina. Jumlah ini menempati peringkat teratas, disusul tenaga kerja asing (TKA) dari Jepang dan Korea Selatan. Kekhawatiran jumlah TKA ini sembat menjadi isu sosial di masyarakat, apalagi TKA ilegal yang tidak terdaftar secara resmi. Isu sosial terkait konflik TKA Cina dengan tenaga kerja Indonesia dan serbuan TKA Cina ke Indonesia menjadi marak karena menjadi komoditas politik ketika pemilihan umum April silam. Selain itu, ada kekhawatiran juga bahwa TKA Cina menjadi ancaman bagi tren ketenagakerjaan di Indonesia. Di Morowali sebagai tempat yang diklaim sebagai tempat serbuan TKA Cina, hubungan tenaga kerja Indonesia dan TKA Cina cukup harmonis dengan intensnya interaksi meski berbeda bahasa.<sup>19</sup> Jumlah total pekerja Cina di Indonesia, seperti telah disebutkan sebelumnya, hanya sekitar 32.000 orang atau kurang dari 0.04% total penduduk Indonesia, meskipun yang ilegal belum tercatat. Jika dibandingkan dengan jumlah TKI

di Arab Saudi yang mencapai 8 juta orang, jumlah ini terbilang kecil.

#### 5. Gatra Pertahanan Keamanan (Hankam)

Ketahanan hankam meliputi kemampuan menjaga stabilitas hankam untuk mengamankan pembangunan dan kedaulatan Indonesia. Untuk melihat implikasi kerja sama Indonesia-Cina dalam kerangka BRI ini, perlu digunakan pendekatan geopolitik. Seperti telah disebutkan sebelumnya, menurut perspektif neorealisme, kerja sama ekonomi hanyalah sarana Cina untuk mendapatkan keuntungan strategis ekonomi dan militer. Pembangunan pangkalan militer Cina di Djibouti semakin menguatkan kecurigaan, ditambah lagi aktivitas militer *People Liberation Army (PLA)* di wilayah Pakistan.<sup>20</sup> Pentagon juga mengeluarkan laporan, untuk menjaga keamanan proyek BRI, ada kemungkinan Cina akan menambah pangkalan militernya di luar negeri. Secara resmi, Presiden Xi Jinping dengan tegas menyatakan bahwa BRI bukanlah alat geopolitik Cina.

Meskipun demikian, tidak ada salah pemerintah Indonesia tetap mawas diri (mawas ke luar, salah satu asas ketahanan nasional). Pembangunan jalur sutra laut yang utamanya dilakukan Cina untuk mengamankan kapal dagangnya, tetap harus menjadi perhatian, apalagi tiga provinsi Indonesia yang secara geografis terletak di wilayah utara yaitu Sumatera Utara, Kalimantan Utara,

dan Sulawesi Utara harus mendapatkan perhatian khusus pada bidang hankam. Pembangunan Pangkalan Militer Terpadu Natuna yang kini sudah beroperasi dengan gabungan tiga matra dan dilengkapi dengan kekuatan kapal selam merupakan langkah tepat yang dilakukan pemerintah untuk menangkal ancaman.

Ketika Kepala Staf TNI Angkatan Laut (KASAL) Laksamana TNI Siwi Sukma Adji S.E., M.M. berkunjung ke Lemhannas tahun lalu, dikatakan bahwa telah dilakukan penyesuaian strategi militer TNI, terutama dalam gelar kekuatan. TNI membentuk komando gabungan dan komando kewilayahan. Komando gabungan merupakan komando fungsional atau komando operasi khusus seperti Satuan 81/Gultor Kopassus (SAT-81 Kopassus, detasemen khusus penanggulangan teror), Detasemen Jalamangkara (Denjaka, penanggulangan teror aspek laut gabungan pasukan Komando Pasukan Katak/Kopaska dan Batalyon Intai Amfibi Korps Marinir), Satuan Bravo 90 (Satbravo 90, satuan pelaksana operasi khusus Korps Pasukan Khas/ Kopaska untuk intelijen dan penanggulangan teror aspek udara). Komando pasukan khusus gabungan yang memiliki keunggulan kecepatan, kejutan, dan daya hancur untuk menanggulangi sasaran terpilih di dalam maupun luar negeri.

Sementara itu, komando kewilayahan yang diberi nama Komando Gabungan Wilayah Pertahanan (Kogabwilhan) adalah

komando gabungan 3 matra untuk melaksanakan Operasi Militer Perang dan Operasi Militer Selain Perang. TNI juga telah membuat program Pangkalan TNI Terpadu yang menjadi pangkalan pangkalan aju untuk mendukung power projection seperti konsep kapal induk statis yang melibatkan komponen TNI AD, TNI AL dan TNI AU dan dilengkapi dengan sistem pengendalian operasi TNI. Pangkalan TNI terpadu ini dibangun untuk mendukung operasional pelaksanaan Kogabwilhan. TNI telah menentukan sejumlah titik yang akan menjadi pangkalan aju yaitu Natuna, Saumlaki, Morotai, Biak, dan Merauke, dengan tenggat waktu penyelesaian hingga tahun 2024.

## PENUTUP

### Kesimpulan

*Belt and Road Initiative* (BRI) diakui sebagai mega proyek ambisius Cina yang menjadi tanda bahwa Cina secara aktif ingin menjadi bagian dari komunitas internasional. Berbagai motif dan tujuan yang melatarbelakangi proyek ini patut untuk menjadi konsideran bagi negara yang akan menjalin kerja sama ekonomi dalam kerangka BRI, termasuk Indonesia. Meninjau kerja sama Indonesia-Cina dalam kerangka BRI dari perspektif ketahanan nasional, diperoleh sebuah kesimpulan bahwa Indonesia dapat memanfaatkan mega proyek Cina ini untuk mencapai kepentingan nasional Indonesia. Kebutuhan pemenuhan infrastruktur, pembangunan konektivitas antar wilayah, dan peningkatan produktivitas perekonomian



untuk mencapai kemakmuran adalah beberapa hal yang dapat dicapai jika kerja sama Indonesia-Cina dijalankan dengan benar dan terus bersikap mawas ke dalam maupun ke luar.

### Saran

Proyek BRI akan sesuai dengan kepentingan nasional jika pemerintah mampu mengelola dengan memperhatikan hal-hal berikut.

1. menjaga isu kerja sama ini agar tidak timbul sentimen negatif di masyarakat
2. memilih perusahaan yang terlibat dalam proyek BRI secara selektif, yaitu perusahaan yang mempunyai *track record* baik
3. tindakan preventif terhadap praktek korupsi yang mungkin dapat terjadi dalam kerja sama ini

## DAFTAR PUSTAKA

- Cai, J. and Lau, S. 'Your quick guide to what Xi Jinping said in his Belt and Road keynote speech', South China Morning Post, 2017
- Ferdinand, Peter, "Westward ho—the China dream and 'one belt, one road': Chinese foreign policy under Xi Jinping", *International Affairs* 92: 4 (2016) 941-957
- Goldstein, A. (2008) 'Parsing China's Rise: International Circumstances and National Attributes' in Ross, R.S. and Zhu, F. (eds.), *China's Ascent: Power, Security, and the Future of International Politics*, New York: Cornell University
- Holslag, Jonathan. "China's Roads to Influence". *Asian Survey*, Vol. 50 No. 4, July/August 2010; (pp. 641-662)
- Huang, Haiqing. *China's image in the Belt and Road Initiative: case study of Pakistan and India*. Lund University, 2018
- Lemhannas, Tim Pokja. *Geostrategi Indonesia dan Ketahanan Nasional*. Jakarta: Lemhannas, 2019
- Lo, Chi. "China's Silk Road Strategy". *The Internasional Economy*, 2015
- Maersheimer, John. *The Tragedy of Great Power Politics*. 2nd edn. New York: W.W. Norton, 2014
- Nicolas, David.P., "Chinese Infrastructure In South Asia: A Realist And Liberal". *Monterey: Naval Postgraduate School*, 2015
- Pattiradjawane, Rene. L, "The Indonesian perspective toward rising China: Balancing the national interest", *Asian Journal of Comparative Politics*, 2016
- Shambaugh, D. 'Return to the Middle Kingdom? China and Asia in the Early Twenty-First Century' in Shambaugh, D. (ed.), *Power Shift: China and Asia's New Dynamics*. Berkeley: University of California Press, 2005, pp.23-47
- Sutter, R. 'China's Regional Strategy and Why It May Not Be Good for America' in Shambaugh, D. (ed.), *Power Shift: China and Asia's New Dynamics*. Berkeley: University of California Press, 2005. pp.289-305
- Swaine, Michael D., "Chinese Views and Commentary on the 'One Belt, One Road' Initiative, *China Leadership Monitor*," no. 47, 2015: 1-24.
- Truman, E.M. (2016) 'Governance Challenges' in Djankov, S. and Miner, S. (eds.), *China's Belt and Road Initiative: Motives, Scope, and Challenges*. Washington: Peterson Institute for International Economics
- Wu, F. 'How Neoliberal is China's Reform? The Origins of Change during Transition', *Eurasian Geography and Economics*, 51 (5), (2010), pp.619-631.
- Wu, J. and Zhang, Y. 'Xi proposes a 'new Silk Road' with Central Asia', *China Daily*, 2013
- Yahuda, M. *The International Politics of the Asia-Pacific*. 3rd edn. New York: Routledge, 2011
- Yunus, Akil. *One Belt, One Road': Sign of a Revisionist or Integrative China*. University of Birmingham, 2017
- Zhang, Y. and Tang, S. 'China's Regional Strategy' in Shambaugh, D. (ed.), *Power Shift: China and Asia's New*



Dynamics. Berkeley: University of California Press, pp.48-68.

### Internet

<https://industri.kontan.co.id/news/pltu-1-indramayu-mulai-beroperasi-1>  
<https://en.tempo.co/read/1197271/china-says-belt-and-road-initiative-not-geopolitical-tool>  
<https://thedi diplomat.com/2019/03/how-can-indonesia-take-advantage-of-the-belt-and-roads-opportunities/>  
<https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2019/04/08/tenaga-kerja-asing-di-indonesia-meningkat-11-pada-2018>  
<https://www.channelnewsasia.com/news/commentary/sri-lanka-debt-port-borrowing-problem-not-made-in-china-11309738>  
<https://thedi diplomat.com/2019/05/is-sri-lanka-really-a-victim-of-chinas-debt-trap/>  
<https://thedi diplomat.com/2018/08/malaysias-canceled-belt-and-road-initiative-projects-and-the-implications-for-china/>  
<http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2094250/your-quick-guide-what-xi-jinping-said-his-belt-and-road>

### Endnotes

- 1 Global Times, "China Hails BRI Progress," diakses dari <http://www.global-times.cn/content/1146984.shtml>
- 2 Detik, "Sampai Mana Perkembangan Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung?," diakses dari <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4461062/sampai-mana-perkembangan-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung>
- 3 Tirto, "Ekspansi Proyek OBOR Cina, Indonesia Diminta Waspadaai Jebakan Utang", diakses dari <https://tirto.id/ekspansi-proyek-obor-cina-indonesia-diminta-waspadaai-jebakan-utang-dnpo>
- 4 Tempo, "Indonesia Ikut One Belt One Road Cina, Untung atau Rugi?," diakses dari <https://fokus.tempo.co/read/1189679/indonesia-ikut-one-belt-one-road-cina-untung-atau-rugi/full&view=ok>
- 5 Financial Times, "The Maldives counts the cost of its debts to China", diakses dari <https://www.ft.com/content/c8da1c8a-2a19-11e9-88a4-c32129756dd8>
- 6 *Ibid.*
- 7 The Guardian, "China will build string of military bases around world, says Pentagon", diakses dari <https://www.theguardian.com/world/2019/may/03/china-will-build-string-of-military-bases-around-world-says-pentagon>
- 8 Jessica Drun, "China's Maritime Ambitions: a Sinister String of Pearls or a Benevolent Silk Road (or Both)?", <https://www.ccpwatch.org/single-post/2017/12/05/China%E2%80%99s-Maritime-Ambitions-a>

- Sinister-String-of-Pearls-or-a-Benevolent-Silk-Road-or-Both
- 9 *Ibid.*
  - 10 Tempo, “China Says Belt and Road Initiative Not Geopolitical Tool”, diakses dari <https://en.tempo.co/read/1197271/china-says-belt-and-road-initiative-not-geopolitical-tool>
  - 11 Detik, “Diwanti-wanti KPK, Ini Daftar Investasi Besar China di RI”, diakses dari <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-4544269/diwanti-wanti-kpk-ini-daftar-investasi-besar-china-di-ri>
  - 12 Biro Perencanaan dan Informasi Kementerian Koordinator Bidang Maritim, “Menko Luhut: Indonesia Alokasikan Empat Koridor Pada Proyek BRI”, diakses pada <https://maritim.go.id/menko-luhut-indonesia-alokasikan-empat-koridor-pada-proyek-bri/> dan <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20190408133139-92-384245/6-proyek-infrastruktur-berpeluang-dibiayai-investor-china>
  - 13 Kominfo, “Hoaks Pemilu Terus Muncul, Soal Partai Komunis Cina sampai Peran TNI AD”, diakses dari [https://www.kominfo.go.id/content/detail/18564/hoaks-pemilu-terus-muncul-soal-partai-komunis-cina-sampai-peran-tni-ad/0/berita\\_satker](https://www.kominfo.go.id/content/detail/18564/hoaks-pemilu-terus-muncul-soal-partai-komunis-cina-sampai-peran-tni-ad/0/berita_satker)
  - 14 Kompas, “Sri Mulyani: Kami Tegaskan, Indonesia Tidak Pinjam Uang dari IMF”, diakses dari <https://ekonomi.kompas.com/read/2018/10/09/053600426/sri-mulyani--kami-tegaskan-indonesia-tidak-pinjam-uang-dari-imf>
  - 15 Tempo, “Indonesia Ikut One Belt One Road Cina, Untung atau Rugi?”, diakses dari [https://fokus.tempo.co/read/1189679/indonesia-ikut-one-belt-one-road-cina-untung-atau-rugi?page\\_num=2](https://fokus.tempo.co/read/1189679/indonesia-ikut-one-belt-one-road-cina-untung-atau-rugi?page_num=2)
  - 16 Loc. Cit., Financial Times
  - 17 The New York Times, “How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port”, diakses dari <https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html>
  - 18 *Ibid.*
  - 19 Detik, “Momen Ini Bikin TKA China dan Lokal di Morowali Makin Akrab”, diakses dari <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-4156114/momen-ini-bikin-tka-china-dan-lokal-di-morowali-makin-akrab>
  - 20 CNBC, “Reports of China using its ‘Belt and Road’ program for military purposes are ‘no real surprise’”, diakses dari <https://www.cnn.com/2018/12/24/china-belt-and-road-reported-military-implications.html>





AGAMA  
 SOSIAL  
 PANGAN  
 EKONOMI  
 MANUNGGAL  
 KOMPREHENSIF  
 KEKUATAN  
 GANGGUAN  
 TANTANGAN  
 HAMBATAN  
 KEKUASAAN  
 ANCAMAN  
 ARCHIPELAGO  
 DOKTRIN  
 MAWAS  
 HUKUM

DINAMIS  
 KEULETAN  
 KEAMANAN  
 INTEGRITAS  
 PERTAHANAN  
 KETAHANAN NASIONAL  
**PANCASILA**  
**UUD45**  
 INTEGRALIDENTITAS  
 POLITIK

KETANGGUHAN  
 HAK  
 KEWAJIBAN  
 KEWIBAWAAN  
 ENERGI  
 WAKTU  
 ASTA  
 ADIL  
 ADAT  
 LAUT

ALAM  
 HARMONIS  
 DELEGASI  
 PERCAYA DIRI  
 ASOSIASI  
 KESEHATAN  
 TERITORIAL  
 ANAH AIR  
 KEHIDUPAN  
 SUMBER DAYA ALAM  
 DEMOKRAS  
 SOSIALISASI  
 LEMBAGA  
 PERATURAN  
 KEBIJAKAN  
 ORGANISASI  
 MASYARAKA

PERDAGANGAN  
 PENDIDIKAN  
 PERTANIAN  
 SENI BUDAYA  
 PERINDUSTRIAN  
 PETERNAKAN  
 KULTUR  
 KEPEMIMPINAN  
 WAWASAN NUSANTARA  
 HUKUM  
 KESEJAHTERAAN  
 RAKYAT



**BIRO HUMAS SETTAMA LEMHANNAS RI**  
 Jl. Medan Merdeka Selatan No. 10 Jakarta 10110  
 Telp/Fax. 021-3451926, Website: [www.lemhannas.go.id](http://www.lemhannas.go.id)

ISSN 2252-8555  
  
 9 772252 855561