

Kerja Sama Ekonomi-Politik Indonesia dan Cina pada Implementasi Program *Belt and Road Initiative*

Sindy Yulia Putri, S.Pd., M.Si

Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jakarta, sindyul리아@upnvj.ac.id

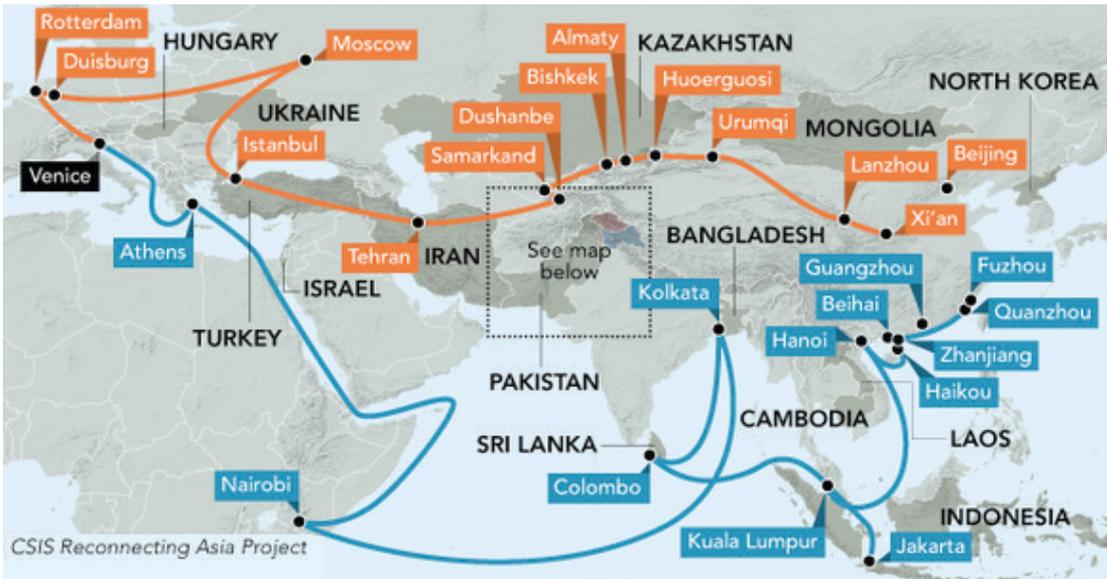
Dairatul Ma’arif, S.IP., MA

Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jakarta, dairatul@upnvj.ac.id

Abstrak

Kebangkitan Cina menjadikan dunia tidak lagi bersifat unipolar dan bipolar, namun semakin multipolar. Negara tirai bambu tersebut menjadi cerminan bagi negara berkembang di Asia dalam memajukan pembangunan nasional. Cina sebagai kekuatan ekonomi baru semakin menunjukkan kapabilitasnya dalam industrialisasi dan aliran investasi asing. Kemampuan SDM yang kompetitif dan teknologi yang mumpuni, membuat Cina semakin menunjukkan eksistensinya dalam urusan ekonomi politik internasional dengan menginisiasi pembentukan jalur sutra *Belt and Road Initiative (BRI)* di tahun 2013. Kebijakan ini diimplementasikan pertama kali oleh Presiden Deng Xiao-Ping, yang kemudian dilanjutkan oleh Presiden Xi Jinping. Sejak dibukanya jalur kerja sama ekonomi lintas kawasan BRI, kemitraan Indonesia dan Cina semakin erat. Peningkatan perekonomian kedua negara menjadi magnet bagi warga kedua negara, baik untuk kepentingan perdagangan, investasi, pariwisata, pendidikan maupun budaya. Dengan semakin meningkatnya arus lalu lintas barang dan orang dari kedua negara, diperlukan pengelolaan dan kerja sama yang baik antara kedua belah pihak. Realitanya, kerja sama yang terjalin antara Indonesia dan Cina dalam BRI dengan melibatkan lebih dari 65 negara, tidak terlepas dari kepentingan ekonomi-politik di antara keduanya dan berimplikasi positif dan negatif terutama bagi Indonesia.

Kata kunci: *Belt and Road Initiative*, kerja sama ekonomi-politik, Indonesia, Cina



Gambar 1. Peta *Belt Road Initiative* (BRI)
 Sumber: CSIS Reconnecting Asia Project

PENDAHULUAN

Diskusi mengenai Indonesia dan Cina selalu menarik untuk dibahas. Seperti yang sudah lazim diketahui bersama, abad 21 merupakan abad kebangkitan Cina atau lebih dikenal dengan fenomena *The Rise of China*. Terlebih lagi, Cina juga menunjukkan kapasitasnya sebagai *regional power* di Asia dan dianggap mampu berperan sebagai hegemon dunia setelah Amerika Serikat. Kapasitas Cina dapat ditilik dari kebijakan Presiden Cina Xi Jinping dalam merealisasikan program *Belt and Road Initiative* (BRI) atau *Belt Road Initiative* (BRI). Program ini diluncurkan untuk meningkatkan konektivitas global, baik dengan negara maju maupun negara berkembang. BRI memfokuskan pada pembentukan jaringan yang memungkinkan aliran perdagangan bebas yang lebih efisien dan produktif serta integrasi lebih lanjut di pasar internasional, baik secara fisik maupun digital. BRI sendiri terdiri dari jalur sutra maritim (*maritime*

silk road) dan jalur sutra darat *silk road economic belt*. BRI telah menghubungkan lebih dari 65 negara dengan lebih dari 62% populasi dunia, 35% dari perdagangan dunia, dan lebih dari 31% dari PDB dunia. BRI sendiri fokus pada lima tujuan utama, yakni (I) Koordinasi Kebijakan, artinya mendorong negara-negara untuk bekerja sama dalam merealisasikan berbagai proyek pembangunan; (II) Pertukaran Budaya, BRI menjadi jembatan dalam mempromosikan *people-to-people connection* dan interaksi yang ramah dengan pemahaman budaya yang baik antarperusahaan di negara-negara jalur sutra demi menciptakan kerja sama internasional yang efektif; (III) Integrasi Keuangan. BRI dirancang untuk meningkatkan kerja sama moneter dan keuangan untuk menangani resiko keuangan bersama; (IV) Perdagangan dan Investasi. Melalui BRI, investasi dan perdagangan lintas batas diharapkan menjadi lebih mudah dan kooperatif demi mempromosikan integrasi

ekonomi; (V) Konektivitas Fasilitas. BRI berupaya untuk membangun fasilitas untuk memperluas konektivitas, seperti memperbaiki infrastruktur, membangun berbagai moda transportasi seperti kereta api, mengembangkan pelabuhan, mengembangkan jalan raya, memperbaiki transmisi listrik, dan sebagainya.¹

Dalam peta BRI di samping, Indonesia menjadi salah satu negara besar yang dilewati dalam jalur sutra maritim dan darat. Peningkatan hubungan Indonesia-Cina juga dapat dilihat dalam momen perayaan 65 tahun hubungan bilateral kedua negara. Pada perayaan 65 tahun hubungan bilateral Indonesia-Cina, Presiden Jokowi melakukan lawatan ke Cina pada 25-28 Maret 2015. Presiden Jokowi dan Presiden Xi Jinping membahas beberapa hal khususnya sektor perdagangan, keuangan, infrastruktur, perindustrian, pariwisata, hingga hubungan antara masyarakat untuk meningkatkan kerja sama ekonomi-politik dan derajat hubungan diplomatik kedua negara.² Maka dari itu, tulisan ini akan mengkaji lebih elaboratif mengenai kerja sama Indonesia dan Cina dari sisi ekonomi dan politik dalam program BRI dan implikasinya terhadap pembangunan Indonesia.

Konsep Kerja Sama Internasional

Sebagian besar ahli menitikberatkan pembahasan mengenai kerja sama internasional pada kerangka kelembagaan seperti aliansi, hukum laut, mitigasi lingkungan, dan usaha meminimalisir konflik antarnegara. Dimulai dari Lipson (1984) mengkaji, bahwa kemampuan negara untuk bekerja sama dan melembagakan kerja sama lebih banyak pada bidang ekonomi

dibandingkan dengan dimensi keamanan. Sementara Keohane (1998) merujuk pada liberalis institusional, yaitu kemampuan lembaga internasional untuk memfasilitasi kerja sama di tengah masalah ekonomi dan keamanan. Hingga pada tahun 2000-an, Haim (2016) telah mengkaji efek dari jaringan aliansi pada pola perdagangan antarnegara. Ia cenderung menggunakan kajian empiris perdagangan antarnegara. Sementara Gallop (2016) memfokuskan beberapa faktor determinan pembentukan kerja sama internasional, yaitu peran lembaga/institusi domestik dan kedekatan geografis. Warren (2016) menganalisis lebih komprehensif mengenai keterkaitan kerja sama dan demokrasi. Ia menemukan, bahwa negara-negara dengan politik domestik yang serupa cenderung bersekutu satu sama lain dan negara-negara demokratis cenderung memiliki kerja sama yang relatif lebih baik.³

Dalam beberapa dekade terakhir, proliferasi institusi regional meningkat, seperti EU, ASEAN, NAFTA, dan sebagainya. Berbagai institusi regional tersebut memperlihatkan, bahwa kedekatan geografis merupakan salah satu unsur penting dalam menjalin kerja sama di tingkat regional. Institusi-institusi regional tersebut memudahkan aktivitas perdagangan, meminimalisir hambatan tariff dan non-tarif, mengurangi biaya perdagangan, dan lebih mudah untuk memproyeksikan kekuatan militer di kawasan. Negara-negara yang berada dalam kawasan yang sama juga cenderung memiliki kepentingan yang sama dalam menciptakan skala ekonomi yang lebih besar.⁴



PEMBAHASAN

Kemitraan Indonesia dan Cina semakin erat sejak dibukanya jalur sutra BRI. Hubungan bilateral Indonesia dan Cina mengalami kemajuan pesat dengan peningkatan kerja sama menjadi Kemitraan Strategis Komprehensif pada tahun 2013. Peningkatan pertumbuhan ekonomi Indonesia dan Cina menjadi daya tarik warga kedua negara, baik untuk kepentingan perdagangan, investasi, pariwisata, pendidikan maupun budaya. Dengan semakin meningkatnya arus lalu lintas manusia dari kedua negara, diperlukan pengelolaan dan kerja sama yang baik antara kedua negara. Mekanisme bilateral yang telah terbangun di berbagai bidang dan tingkatan kiranya akan mampu menampung dinamika tersebut, disertai harapan bahwa setiap permasalahan yang muncul dapat diselesaikan melalui cara-cara damai, sederajat dan saling menguntungkan. Sementara itu, hubungan ekonomi Indonesia dengan Cina sebagai mitra dagang utama dan sumber investasi potensial diwarnai dengan upaya Pemerintah Indonesia mendorong investasi Cina pada proyek *Masterplan* Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) di Indonesia dan upaya kedua negara memajukan liberalisasi ekonomi untuk akses bagi produk-produk Indonesia ke Cina dan begitu juga sebaliknya.⁵

Realisasi investasi asing dari Cina sepanjang semester pertama 2018 mencapai USD 1,34 miliar atau setara Rp 18 triliun. Investasi tersebut merupakan 8,8% dari total Penanaman Modal Asing (PMA) ke Indonesia sebesar USD 15,2 miliar. Menurut BKPM, investasi

atau PMA paling besar di Indonesia selama periode Januari-Maret 2019 adalah di sektor listrik, gas dan air, transportasi, dan telekomunikasi. Listrik, gas dan air dengan investasi Rp 117,5 triliun, transportasi, gudang dan telekomunikasi Rp 94,9 triliun, pertambangan Rp 73,8 triliun. Selanjutnya ada sektor industri makanan Rp 68,8 triliun dan perumahan, kawasan industri dan perkantoran Rp 56,8 triliun. Secara keseluruhan, nilai investasi dari negeri tirai bambu berada di urutan ketiga terbesar.⁶

Berbagai bentuk investasi di atas kemudian digunakan untuk beragam proyek pembangunan di Indonesia. Beberapa mega proyek hasil dari implementasi BRI antara Indonesia dan Cina yaitu (1) Kerja sama Indonesia dengan China Harbour dalam pemasangan rel LRT untuk dua perlintasan kereta api sepanjang 46,8 km;⁷ (2) Pembangunan Jalan Tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan (Cisumdawu), (3) Pembangunan Tol Manado-Bitung, dan (4) beberapa proyek di Sumatera Utara.

Kerja sama Indonesia dan Cina dalam proyek infrastruktur sudah tidak diragukan lagi. Keduanya memang telah memfokuskan kebijakan luar negeri masing-masing di sektor infrastruktur. Terlebih lagi, Cina dikenal dengan negara yang mengimplementasikan industrialisasi secara masif. Dalam proyek *Light Rail Transit* (LRT) wilayah Jakarta, Bogor, Depok, dan Bekasi, Pemerintah Indonesia menjalin kerja sama dengan Pemerintah Cina untuk berbagai sistem perkeretaapian. Untuk sistem telekomunikasi diakomodir oleh Huawei Tech Investment, *platform screen door system* diakomodir oleh China Camc Engineering Co., LTD dan

China Railway Construction Cooperation. Selanjutnya, Indonesia bermitra dengan China National Electric Import & Export Corp untuk pengembangan sistem sinyal. Sementara untuk pembangunan *third rail system*, Indonesia menggandeng China Camc Engineering Co., LTD.⁸

Mengacu pada teori kerja sama internasional, kerja sama antara Cina, Indonesia, dan Thailand - sebagai bagian dari BRI - dalam sistem transportasi kereta api lebih mengarah pada kedekatan geografis dan kepentingan ekonomi-politik ketiga negara tersebut. Hal ini dapat ditelaah dari hasil penelitian WU & Chong yang dipublikasikan oleh ISEAS. Keduanya mengkaji secara komprehensif mengenai jalinan kerja sama ekonomi antara Cina dengan dua negara ASEAN yaitu Indonesia dan Thailand dalam proyek kereta api cepat atau high-speed rail (HSR). Indonesia mengembangkan Kereta Cepat Jakarta-Bandung dan Thailand dengan Singapore-Kunming Rail Link (SKRL) yang melibatkan beberapa negara ASEAN, seperti Singapura, Laos, Myanmar, Vietnam, Malaysia, dan Kamboja. Proyek HSR yang dibiayai Pemerintah Cina di Indonesia dan Thailand dianggap sebagai “developmental railpolitics”. Melalui proyek pembangunan HSR, Cina berupaya memperluas kontrol politik di dua negara tersebut. Cina memanfaatkan kekuatan ekonomi dalam memajukan kepentingan geopolitiknya. Sementara bagi Indonesia dan Thailand, Cina memiliki andil penting dan berkontribusi pada pembangunan infrastruktur. HSR dianggap sebagai solusi untuk mengatasi hambatan sistem transportasi Indonesia dan Thailand, seperti kapasitas teknologi kereta

api yang masih lemah dan sumber finansial yang terbatas. Geografi fisik Indonesia dan Thailand mempengaruhi kekuatan daya tawar (*bargaining power*) mereka terhadap Cina. Sebagian besar daratan Thailand memungkinkan dalam pengembangan beberapa jalur HSR yang panjang untuk membuat jaringan ke berbagai negara tetangga di ASEAN. Integrasi HSR di ASEAN melalui Thailand secara efektif mengubah Thailand menjadi pusat transportasi darat di Asia Tenggara. Sebaliknya, kepulauan Indonesia membatasi skala pengaturan sistem HSR secara holistik dan kurangnya integrasi jaringan kereta api dengan negara-negara ASEAN. Secara teoritis, Thailand dapat menarik lebih banyak investasi internasional daripada Indonesia berdasarkan potensi *hub* rel kereta api. Sementara lokasi Indonesia di ujung selatan Asia Tenggara masih mengalami masalah konektivitas antarpulau dengan teritori negara yang sangat luas.⁹

Selain HSR dan LRT, proyek selanjutnya adalah pembangun jalan tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan (Cisumdawu) Seksi 1 dari Cileunyi Rancakalong sepanjang 11,45 km telah dimulai konstruksinya pada awal tahun 2018. Kontrak pembangunan jalan tol Cisumdawu sebesar Rp 2,2 triliun. Pinjaman Pemerintah Cina untuk pembangunan Tol Cisumdawu dilakukan melalui tiga fase. Fase I dan II untuk konstruksi pada Seksi 2, sementara fase III digunakan untuk mendanai pembangunan di Seksi 1. Tol Cisumdawu yang memiliki total panjang 61,6 km merupakan salah satu proyek strategis nasional (PSN) pemerintahan Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Jusuf Kalla yang ditargetkan

rampung seluruhnya pada 2019. Tol ini akan menghubungkan kawasan strategis nasional Cekungan Bandung dengan Bandara Internasional Jawa Barat di Kertajati serta membantu mengurangi kemacetan di Jalan Cadas Pangeran. Pembangunannya terbagi menjadi enam seksi. Seksi 1 dan 2 menjadi porsi pemerintah yang pendanaannya menggunakan pinjaman dari Pemerintah Cina. Hal ini dilakukan sebagai bagian dari *Viability Gap Fund* (VGF) untuk meningkatkan kelayakan investasi tol tersebut. Sedangkan untuk seksi 3 hingga 6 dibangun melalui investasi Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) yakni PT. Citra Karya Jabar Tol. Investasi BUJT yang dikeluarkan untuk pembangunan tol ini cukup besar yakni sekitar Rp 8,4 triliun. Penandatanganan kontrak dilakukan oleh Kepala Satuan Kerja Pelaksanaan Jalan Bebas Hambatan Cismudawu merangkap PPK Phase III Wida Nurfaida dengan perwakilan *joint operation* PT Adhi Karya (Persero) Tbk dengan China Road and Bridge Corporation Wen Yuegang.¹⁰

Kemudian, pembangunan jalan tol juga dilakukan pada Tol Manado-Bitung yang dibangun dengan skema kerja sama pemerintah dan badan usaha (KPBU) dimana dari 39 km, Seksi 1 sepanjang 14 km Manado-Sukur-Airmadidi dikerjakan melalui APBN dan pinjaman Pemerintah Cina. Sementara Seksi 2 sepanjang 25 km Airmadidi-Bitung yang hak konsesinya dimiliki oleh Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) PT. Jasa Marga Manado Bitung dengan biaya investasi mencapai Rp 5,12 triliun. Pembangunan Seksi I dibagi menjadi 2 segmen. Segmen 1 Maumbi-Suwan sepanjang 7 km. Konstruksinya dimulai

sejak bulan Oktober 2016 oleh *Sino Road and Bridge Group* dengan nilai kontak Rp 1,24 triliun. Progres konstruksi hingga pertengahan November 2017 sebesar 13,4% atau tertinggal dari target semula 24,8%. Sementara untuk pendanaan Segmen 2 Sukur-Tumaluntung sepanjang 7 km, konstruksinya dibagi menjadi lima bagian oleh lima kontraktor berbeda yakni PT. Jaya Konstruksi Manggala Pratama, PT. Waskita Karya, PT. Wijaya Karya, Hutama-Waskita KSO dan Nindya-BK, KSO dengan progres konstruksi sebesar 35,01%. Untuk konstruksi Seksi 2 dikerjakan PT. JMB yang sahamnya dipegang oleh PT. Jasamarga, PT. Wijaya Karya dan PT. Pembangunan Perumahan.¹¹

Berdasarkan konsep kerja sama internasional, penulis menyoroti, bahwa kerja sama antara Indonesia dan Cina dalam program BRI tidak dapat dipisahkan dari berbagai negara lain yang terlibat dalam BRI. Keduanya dapat bermitra di berbagai proyek dengan pendanaan dari kedua belah pihak ataupun melibatkan negara dan institusi lain. Kemitraan antara Indonesia dan Cina. Kedekatan geografis antara Indonesia dan Cina juga semakin mendorong keduanya untuk bekerja sama. Meski begitu, beberapa ekspertis melihat sisi positif dan negatif BRI terhadap pembangunan nasional Indonesia. Melalui nawacita, Presiden Joko Widodo menginisiasi pemerataan pembangunan di daerah-daerah dan upaya peningkatan taraf hidup masyarakat. Agenda ini didukung dengan pembangunan infrastruktur seperti jalan raya, jalan tol, MRT, LRT, dan tol laut. Pembangunan pun tidak hanya dilakukan di Pulau Jawa, tetapi juga Sumatera, Kalimantan, dan Sulawesi. Hingga saat

ini, semua program pembangunan masih dalam tahap penyelesaian dan terus dilakukan percepatan. BRI kemudian hadir membantu mengamankan dukungan finansial yang dibutuhkan melalui *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) dan *New Development Bank*. Cina juga serius dalam mengalirkan modal melalui *Silk Road Fund*.¹²

Institusi keuangan Cina dan bank komersial asing juga selanjutnya menjadi pemain penting dalam memfasilitasi keuangan jalur sutra BRI. Menyikapi perkembangan yang ada saat ini, Indonesia semestinya dapat memperoleh lebih banyak investasi di masa depan, khususnya di bidang infrastruktur guna membantu mempercepat pertumbuhan ekonomi nasional. Beberapa proyek seperti infrastruktur pelabuhan dan transportasi laut dapat menjamin adanya produksi berkelanjutan di bidang sumber daya maritim. BRI menjadi momentum yang tepat untuk memperkuat hubungan dengan Cina dan menjamin tersedianya pendanaan bagi proyek-proyek infrastruktur. Seperti disampaikan oleh Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), Indonesia harus secara proaktif turut serta dalam inisiatif BRI, terutama untuk proyek-proyek infrastruktur yang menjadi fokus pemerintahan Presiden Joko Widodo. Dengan melakukan hal tersebut, Indonesia bisa mendapatkan manfaat dari BRI, untuk selanjutnya mampu memimpin pertumbuhan ekonomi terutama di kawasan ASEAN.¹³

Antitesis dengan pernyataan di atas, bagi Cai dari Lowy Institute, Indonesia sebagai negara yang berdaulat memiliki keterbatasan untuk menentukan sendiri

skema pengerjaan proyek karena pinjaman dana dari Cina. Cina juga terlibat dari mulai awal survei hingga pengerjaan proyek selesai. Pemerintah Indonesia pada akhirnya harus mengikuti berbagai regulasi yang diterapkan Cina, mulai dari *Chinese standards*, *Chinese technology*, dan *Chinese equipment*.¹⁴ Dharma Negara dan Suryadinata menelaah dari sisi ekonomi dan sisi politik. Dari sisi ekonomi, keduanya mengkaji bahwa Pemerintah Indonesia melihat BRI sebagai peluang ekonomi untuk memperoleh investasi Cina. Sementara Cina lebih tertarik untuk mempromosikan perdagangan dan pembangunan infrastruktur, baik di *home country* maupun *host country*. Keduanya menilai, bahwa proyek Indonesia dan Cina melalui BRI kurang optimal. Pada kenyataannya, banyak proyek kedua negara hanya terkait dengan eksploitasi bahan baku yang dibutuhkan oleh Cina dan perluasan perusahaan Cina untuk memperoleh akses pasar dan konsumen berpenghasilan menengah (*middle income consumers*) di Indonesia. Keduanya mengkaji lebih dalam, bahwa Indonesia tidak memperoleh sepenuhnya aktivitas *transfer of knowledge* dan *transfer of technology* dari Cina untuk mengembangkan infrastruktur. Sementara di satu sisi, Cina memiliki modal yang besar dan teknologi mutakhir. Kemudian, Dharma Negara dan Suryadinata juga menekankan, bahwa tidak semua proyek BRI selaras dengan kepentingan nasional Indonesia. Namun Pemerintah Indonesia menerima berbagai proyek tersebut dikarenakan urgensi pembangunan yang cukup tinggi di berbagai daerah di Indonesia. Pemerintah Indonesia di bawah Presiden Joko Widodo



juga berupaya mewujudkan pemerataan pembangunan di berbagai desa dan kota untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan memperkecil disparitas perekonomian masyarakat kota dan masyarakat desa. Sementara dari sisi politik, Pemerintah Indonesia berusaha menjaga hubungan diplomatik dengan Pemerintah Cina dikarenakan berbagai kerja sama ekonomi yang telah dipaparkan sebelumnya. Aspek geostrategis dan geopolitik akan sangat menentukan hubungan diplomatik kedua negara. Indonesia sebagai salah satu pemasok bahan baku/SDA terbesar Cina dan negara terbesar di ASEAN memiliki sentralitas tersendiri dalam bermitra dengan Cina. Namun Indonesia juga akan memperoleh berbagai tekanan politik dari internal dan eksternal melalui program BRI untuk “menjaga” jarak ekonomi dan politik ke Cina.¹⁵

Ramadhan dalam artikelnya yang dipublikasikan di *Journal of International Studies* menilai, bahwa program BRI berimplikasi negatif pada negara-negara berkembang terutama pada teritori negara-negara tersebut. Investasi Cina dalam program BRI akan memberikan keuntungan dan posisi strategis Cina dalam konstelasi geopolitik di kawasan Asia. Keuntungan seperti inilah yang menjadi ancaman bagi AS, mengingat AS tidak menginginkan hilangnya hegemoni dalam lingkup internasional. Selain jalur darat, jalur perdagangan maritim yang digagas oleh Cina juga menarik minat banyak negara. Dua negara yang cukup antusias dan tertarik menjajaki lebih mendalam program BRI adalah Indonesia dan Malaysia. Namun, program BRI dapat berimplikasi negatif

pada negara berkembang, khususnya pada sektor-sektor strategis yang belum kuat untuk berkompetisi dalam lingkup regional dan internasional. Di satu sisi, proyek ini menguntungkan bagi Cina, namun di sisi lain, negara-negara yang diberikan pinjaman luar negeri oleh Cina akan mengalami ketergantungan (dependensi) dan kehilangan kendali atas wilayahnya. Hal ini dikarenakan wilayah-wilayah negara berkembang akan digunakan untuk realisasi program BRI, yang belum tentu berkontribusi pada pembangunan daerah setempat.¹⁶

Sejalan dengan hasil penelitian di atas, penelitian yang digarap oleh CSIS juga menganalisis berbagai dampak kebijakan BRI terhadap Indonesia. CSIS menganalisis proyek BRI di Sumatera Utara. Selama bertahun-tahun, Sumatera Utara telah menjalin hubungan ekonomi yang erat dengan Cina. Provinsi ini telah menerima jumlah investasi yang relatif besar dari Cina dalam beberapa tahun terakhir. Menurut BKPM Sumatera Utara, hingga akhir 2016, jumlah investasi aktual (terrealisasi) sekitar USD 195 juta yang mencakup 15 proyek di sektor listrik, manufaktur, dan pertambangan. Di sektor listrik misalnya, perusahaan Cina telah terlibat dalam Pembangkit Listrik Tenaga Air Asahan No 1, di hulu Sungai Asahan, proyek pembangkit listrik tenaga air Batang Toru, dan pembangkit listrik tenaga uap di Pangkalan Susu. Sementara itu, perdagangan antara Sumatera Utara dan Cina juga telah berkembang. Pada bulan Oktober 2017, data perdagangan menunjukkan Cina sebagai tujuan utama ekspor provinsi sekitar USD 140 juta yang sebagian besar

terdiri dari bahan kimia, tembakau, dan produk karet.¹⁷ Dari perspektif Provinsi Sumatera Utara, peningkatan kuantitas barang Cina yang murah dikhawatirkan menyaingi industri lokal yang belum kompetitif. Hal ini akan berimplikasi pada tidak lakunya barang-barang industri dalam negeri. Kemudian masyarakat Sumatera Utara khususnya masyarakat kota Medan juga khawatir tentang potensi masuknya pekerja Cina ke wilayah tersebut, yang menurut mereka dapat memicu konflik dengan pekerja lokal.¹⁸

Sementara dari perspektif Pemerintah Indonesia secara umum, kerja sama yang dijalin antara Indonesia dan Cina di BRI erat kaitannya dengan beberapa faktor determinan yang mencerminkan kepentingan ekonomi-politik kedua belah pihak. Cina adalah negara dengan ekonomi terbesar kedua setelah AS. Maka dari itu, penting untuk memiliki kerja sama perdagangan yang baik dengan Cina. Namun, untuk dapat memperoleh manfaat dari investasi terkait BRI, Indonesia harus mengatasisejumlah masalah yang berpotensi menghambat investasi asing terutama dalam pembangunan infrastruktur, seperti pembebasan lahan yang sangat lambat dan pekerja asing. Terbukanya akses pekerja asing Cina masuk ke Indonesia menjadi masalah yang sensitif bagi warga yang berdomisili di daerah pembangunan proyek. Perusahaan yang mempekerjakan pekerja asing harus mengikuti semua peraturan dan ketentuan tentang ketenagakerjaan. Masalah selanjutnya adalah kurangnya kapabilitas SDM di pemerintah daerah dan bahkan sektor swasta untuk merencanakan dan merealisasikan mega proyek. Bahkan

ada keraguan tentang kemampuan mereka untuk melakukan pekerjaan subkontrak dari perusahaan besar nasional atau internasional. Maka dari itu, perlu ada upaya serius dan sinergisitas antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah untuk menggalakkan program peningkatan kapasitas, seperti program pendidikan dan program pengembangan keterampilan SDM yang spasial sesuai dengan karakteristik daerah.¹⁹

Kerja sama internasional juga diimplementasikan antara Cina, Indonesia, dan beberapa negara Afrika yang dilewati jalur BRI. Terdapat sepuluh mitra dagang terpenting bagi Cina di Afrika yaitu Angola, Afrika Selatan, Sudan, Republik Kongo, Equatorial-Guinea, Gabon, Aljazair, Nigeria, Maroko dan juga Chad. Menariknya lagi, sembilan dari sepuluh negara tersebut adalah negara terkaya di Afrika dengan sumber daya alamnya. Bahkan Afrika Selatan, Ethiopia, dan Kenya telah menandatangani MoU dalam tingkat yang lebih tinggi (*high-level BRI MoU*) dengan Pemerintah Cina. Lebih jauh lagi, Pemerintah Cina melalui China Railway Group Ltd telah membangun 750 km rel kereta sepanjang Ethiopia-Djibouti dengan pendanaan melalui Chinese EximBank. Menurut Breuer dalam *Stiftung Asienhaus* (salah satu jurnal akademik Jerman), BRI memiliki visi dalam membangun perekonomian negara-negara yang dilewati jalur sutra, terutama melalui pembangunan infrastruktur yang ramah lingkungan. Bahkan Pemerintah Cina juga turut mendukung *African Union's Agenda 2063* untuk mencapai target-target SDGs dan turunannya. Namun Breuer lebih jauh mengamati, bahwa hubungan kerja

sama antara Cina dan Afrika adalah tidak sepadan karena eksploitasi sumber daya alam Afrika oleh Cina dan Afrika hanya mengekspor bahan-bahan mentah ke Cina. Namun sebagian kelompok akademisi yang lain juga menelaah, bahwa Afrika memiliki banyak keuntungan dari kehadiran dan pertumbuhan Cina di benua hitam tersebut, meskipun bukan tanpa efek negatif. Peningkatan perdagangan dan *link* investasi yang sangat menjanjikan karena memiliki potensi untuk mendukung pengentasan kemiskinan dan mempertahankan keuntungan ekonomi.²⁰

Ekspansi perdagangan industri dan teknologi Cina telah menyebar di berbagai belahan dunia. Produk-produk industri manufaktur Cina juga sangat diminati masyarakat dunia, karena Pemerintah Cina memberlakukan pengurangan tarif atau bea cukai lainnya terhadap produk-produk yang menopang eksistensi ekspor Cina di pasar internasional. Hal ini kemudian menjadikan Cina memerlukan sumber daya alam seperti minyak dan material mentah lainnya untuk tetap dapat menghasilkan barang-barang tersebut bagi pabrik-pabrik yang memproduksinya. Hal tersebut dibuktikan dengan impor minyak Cina yang mencapai 10 ribu barel/hari untuk mencukupi kebutuhan domestik. Bahkan Pemerintah Cina menggelontorkan USD 77 miliar pada tahun 2019 untuk kegiatan ekspolasi minyak demi menggenjot produksi minyak domestik.²¹

Kebutuhan yang tinggi terhadap minyak dan energi mendorong Cina untuk memperluas pengaruhnya hingga Afrika. Hubungan Cina dengan Afrika sendiri telah terjalin lama sejak tahun 1990. Cina dan

Sudan misalnya, menjalin kerja sama di bidang perdagangan dan kerja sama tersebut semakin erat saat Cina dan Afrika mendirikan forum kerja sama FOCAC guna memudahkan dan membuka kerja sama di bidang lain antarkedua negara. Cina melalui kebijakan luar negerinya melakukan kerja sama dengan berbagai negara di kawasan Afrika untuk membangun pipa minyak dan melakukan investasi. Cina berusaha untuk memperluas pengaruhnya di kawasan Afrika khususnya dibidang ekonomi disebabkan oleh potensi ekonomi yang tinggi dan kawasan menarik bagi para investor dan pelaku usaha. Melalui kebijakan kerja sama ini dapat dilihat bahwa Cina telah melakukan perhitungan untung rugi dalam kancan politik globalnya.²²

PENUTUP

Kesimpulan

1. Program BRI merupakan manifestasi kebijakan luar negeri Cina yang memiliki implikasi positif dan negatif, tergantung pada perspektif negara-negara yang terlibat di dalamnya. Kebijakan tersebut seperti dua sisi mata uang.
2. Di satu sisi, program BRI dapat digunakan sebagai jembatan untuk menjalin kerja sama dengan berbagai negara di tingkat internasional.
3. Pembangunan juga akan semakin terakselerasi di berbagai negara berkembang. Indonesia misalnya, di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo telah memberikan perhatian lebih pada pembangunan infrastruktur, pembangunan moda transportasi darat dan laut, pembangunan desa,

dan berbagai program pembangunan lainnya. Maka dari itu, BRI menjadi wadah yang tepat untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi melalui proyek-proyek pembangunan.

4. Namun di sisi lain, program BRI juga memberatkan negara berkembang yang nantinya harus mengembalikan berbagai bentuk pinjaman dari Pemerintah Cina.
5. Sektor-sektor strategis yang belum berdaya saing tinggi juga akan semakin tenggelam dengan adanya perusahaan-perusahaan Cina dan berbagai produk industri Cina yang dengan bebas masuk ke Indonesia sebagai akibat dari liberalisasi perdagangan. Maka dari itu, kerja sama kedua belah pihak sebaiknya dapat memberikan manfaat untuk negara dan bangsa Indonesia.
6. Kemudian, berbagai implikasi proyek BRI juga sebaiknya dievaluasi lebih dalam, sehingga tidak menimbulkan konflik internal.

DAFTAR PUSTAKA

- “Announcement Result of Evaluation Pre-Qualification Railway System”. PT. Adhi Karya Tbk., diakses dari <http://www.adhi.co.id/media/kcfinder/docs/announcement-railway-system.pdf> (27/06/2017, 15:32 WIB).
- Belt and Road Initiatives untuk Memperkuat Kerja Sama Ekonomi Indonesia dan Tiongkok. Siaran Pers HSBC. 22 Mei 2017.
- Breuer, Julia. “Two Belts One Road? The Role of Africa in China’s Belt Road Initiative”. Stiftung Asienhaus. Blickwechsel. Juli 2017, diakses dari https://www.asienhaus.de/uploads/tx_news/Blickwechsel_BRI-Afrika_01.pdf (20/07/2019, 12:50 WIB).
- Cai, Peter. “Understanding China’s Belt and Road Initiative”. Lowy Institute. Maret 2017, diakses dari https://www.loyyinstitute.org/sites/default/files/documents/Understanding%20China%E2%80%99s%20Belt%20and%20Road%20Initiative_WEB_1.pdf (28/06/2019, 11:15 WIB).
- Damuri, Yose Rizal., dkk. “Perspectives and Readiness of Indonesia towards The Belt and Road Initiative”. CSIS Indonesia. 2019, diakses dari https://www.csis.or.id/uploads/attachments/post/2019/05/23/CSIS_BRI_Indonesia_r.pdf (29/06/2019, 10:15 WIB).
- Diplomasi Indonesia. 2014. Direktorat Jenderal Informasi dan Diplomasi Publik, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, diakses dari <https://www.kemlu.go.id/Buku/Buku%20Diplomasi%20Indonesia%20>



- 2014.pdf (31/01/2018, 10:35 WIB).
- Gallop, Max B. "Endogenous networks and International cooperation". Department of Government and Public Policy, University of Strathclyde. *Journal of Peace Research* 2016, Vol. 53(3), 310-324.
- Harian Medan Bisnis. "China, AS dan India pasar terbesar nilai ekspor Sumut." 4 Desember 2017 di dalam Yose Rizal Damuri, dkk. "Perspectives and Readiness of Indonesia towards The Belt and Road Initiative". CSIS Indonesia. 2019.
- Hirs, Ed., dkk. "China is Betting Big on Increasing Oil Production". *Forbes* 2019, diakses dari <https://www.forbes.com/sites/edhirs/2019/06/06/china-is-betting-big-on-increasing-oil-production/#510f83096371> (20/07/2019, 12:50 WIB).
- Kompas. 2015. "Indonesia Tiongkok Sepakati Kerja Sama di Delapan Bidang" di dalam Muhammad Tri Andika & Nur Aisyah. "Analisis Politik Luar Negeri Indonesia-China di Era Presiden Joko Widodo: Benturan Kepentingan Ekonomi dan Kedaulatan?". *Indonesian Perspective*. Vol. 2, No. 2. Juli-Desember 2017.
- "Konstruksi Tol Cisumdawu Seksi 1 Cileunyi-Rancakalong Dimulai Awal 2018* Biro Komunikasi Publik Kementerian PUPR. Rilis PUPR #1. 24 November 2017. SP.BIRKOM/XI/2017/577.
- "Menteri Basuki Instruksikan Konstruksi Tol Manado-Bitung Dikebut". Biro Komunikasi Publik. Kementerian PUPR. Rilis PUPR #1. 15 November 2017 SP.BIRKOM/XI/2017/559.
- Negara, Siwage Dharma & Dinata, Leo Surya. "Indonesia and China's Belt Road Initiatives: Perspectives, Issues, Prospects. 2018. No. 11. ISSN: 0219-3213. ISEAS-Yusof Ishak Institute.
- Prabowo, Dani. "Proyek LRT, Proyek Gila". *Kompas*. 26 Oktober 2017, diakses dari <https://kilasdaerah.kompas.com/jateng-gayeng/read/2017/10/26/230000521/-proyek-lrt-proyek-gila-> (29/06/2019, 10:42 WIB).
- Ramdhan, Iqbal. "*China's Belt Road Initiative: Dalam Pandangan Teori Geopolitik Klasik*". Universitas Pertamina. *Intermestic: Journal of International Studies* e-ISSN.2503-443X. Volume 2, No. 2, Mei 2018, 139-155.
- Rancangan Awal Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019 Buku I Agenda Pembangunan Nasional Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional 2014.
- "Realisasi Investasi PMA Menurut Sektor Periode Januari-Maret 2019". Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), diakses dari https://www.bkpm.go.id/images/uploads/investasi_indonesia/file/Perkembangan_Realisasi_PMA_Berdasarkan_Sektor_TW_I_2019.pdf (30/06/2019, 16:03 WIB).
- Sinaga, Fenny Crosby. "Kepentingan Tiongkok terhadap Afrika melalui *Forum On China-Africa Cooperation* (FOCAC)". *JOM FISIP* Vol. 4 No. 2. Oktober 2017.
- "The Belt and Road Initiatives", LehmanBrown International Accountants, diakses dari <https://www.lehmanbrown.com/wp-content/>

- uploads/2017/08/The-Belt-and-Road-Initiative.pdf (26/06/2019, 15:34 WIB).
- WU, Shang-Su & Chong, Alan. “Developmental Railpolitics: The Political Economy of China’s High-Speed Rail Projects in Thailand and Indonesia”. *Contemporary Southeast Asia: A Journal of International and Strategic Affairs*, Volume 40, Number 3. Desember 2018. ISEAS-Yusof Ishak Institute.
- Endnotes*
- 1 “The Belt and Road Initiatives”, LehmanBrown International Accountants, hlm. 2, diakses dari <https://www.lehmanbrown.com/wp-content/uploads/2017/08/The-Belt-and-Road-Initiative.pdf> (26/06/2019, 15:34 WIB).
 - 2 Kompas (2015). “Indonesia Tiongkok Sepakati Kerja Sama di Delapan Bidang” di dalam Muhammad Tri Andika & Nur Aisyah. “Analisis Politik Luar Negeri Indonesia-China di Era Presiden Joko Widodo: Benturan Kepentingan Ekonomi dan Kedaulatan?”. *Indonesian Perspective*. Vol. 2, No. 2. Juli-Desember 2017, hlm. 164.
 - 3 Max B Gallop. Department of Government and Public Policy, University of Strathclyde “Endogenous networks and International cooperation”. *Journal of Peace Research* 2016, Vol. 53 (3), hlm. 314-315.
 - 4 Ibid., hlm. 316
 - 5 Diplomasi Indonesia. 2014. Direktorat Jenderal Informasi dan Diplomasi Publik, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, diakses dari <https://www.kemlu.go.id/Buku/Buku%20Diplomasi%20Indonesia%202014.pdf> (31/01/2018, 10:35 WIB).
 - 6 “Realisasi Investasi PMA Menurut Sektor Periode Januari-Maret 2019”. Badan Koordinasi Penanaman Modal, diakses dari https://www.bkpm.go.id/images/uploads/investasi_indonesia/file/Perkembangan_Realisasi_PMA_Berdasarkan_Sektor_TW_I_2019.pdf (30/06/2019, 16:03 WIB).
 - 7 Dani Prabowo. “Proyek LRT, Proyek Gila”. *Kompas*. 26 Oktober 2017, diakses dari <https://kilasdaerah.kompas.com/jateng-gayeng/read/2017/10/26/230000521/-proyek-lrt-proyek-gila-> (29/06/2019, 10:42 WIB).
 - 8 “Announcement Result of Evaluation Pre-Qualification Railway System”. PT. Adhi Karya Tbk., diakses dari <http://www.adhi.co.id/media/kcfinder/docs/announcement-railway-system.pdf> (27/06/2017, 15:32 WIB).
 - 9 Shang-Su WU & Alan Chong. “Developmental Railpolitics: The Political Economy of China’s High-Speed Rail Projects in Thailand and Indonesia”. *Contemporary Southeast Asia: A Journal of International and Strategic Affairs*, Vol 40, No. 3. Desember 2018. ISEAS-Yusof Ishak Institute, hlm. 518-521.
 - 10 “Konstruksi Tol Cisumdawu Seksi 1 Cileunyi-Rancakalong Dimulai Awal 2018* Biro Komunikasi Publik. Kementerian PUPR. Rilis PUPR #1. 24 November 2017. SP.BIRKOM/XI/2017/577.
 - 11 “Menteri Basuki Instruksikan Konstruksi Tol Manado-Bitung Dikebut”. Biro Komunikasi Publik. Kementerian PUPR. Rilis PUPR #1. 15 November 2017 SP.BIRKOM/XI/2017/559.

- 12 Rancangan Awal Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019 Buku I Agenda Pembangunan Nasional Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional 2014.
- 13 “Belt and Road Initiatives untuk Memperkuat Kerja Sama Ekonomi Indonesia dan Tiongkok”. Siaran Pers HSBC. 22 Mei 2017.
- 14 Peter Cai. “Understanding China’s Belt and Road Initiative”. Lowy Institute. Maret 2017, hlm. 11, diakses dari https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/documents/Understanding%20China%E2%80%99s%20Belt%20and%20Road%20Initiative_WEB_1.pdf (28/06/2019, 11:15 WIB).
- 15 Siwage Dharma Negara & Leo Surya Dinata. “Indonesia and China’s Belt Road Initiatives: Perspectives, Issues, Prospects. 2018. No. 11. ISSN: 0219-3213. ISEAS-Yusof Ishak Institute, hlm. 30-31.
- 16 Iqbal Ramdhan. “China’s Belt Road Initiative: Dalam Pandangan Teori Geopolitik Klasik”. Univesitas Pertamina. *Intermestic: Journal of International Studies* e-ISSN.2503-443X. Volume 2, No. 2, Mei 2018, hlm. 142.
- 17 Harian Medan Bisnis. “China, AS dan India pasar terbesar nilai ekspor Sumut.” 4 Desember 2017 di dalam Yose Rizal Damuri, dkk. “Perspectives and Readiness of Indonesia towards The Belt and Road Initiative”. CSIS Indonesia. 2019, hlm. 31.
- 18 Yose Rizal Damuri, dkk. “Perspectives and Readiness of Indonesia towards The Belt and Road Initiative”. CSIS Indonesia. 2019, hlm. 27, diakses dari https://www.csis.or.id/uploads/attachments/post/2019/05/23/CSIS_BRI_Indonesia_r.pdf (29/06/2019, 10:15 WIB).
- 19 *Ibid.*, hlm. 40-42.
- 20 Julia Breuer. “Two Belts One Road? The Role of Africa in China’s Belt Road Initiative”. Stiftung Asienhaus. *Blickwechsel*. Juli 2017, hlm. 3-4, diakses dari https://www.asienhaus.de/uploads/tx_news/Blickwechsel_BRI-Afrika_01.pdf (20/07/2019, 12:50 WIB).
- 21 Ed Hirs, dkk. “China is Betting Big on Increasing Oil Production”. *Forbes* 2019, diakses dari <https://www.forbes.com/sites/edhirs/2019/06/06/china-is-betting-big-on-increasing-oil-production/#510f83096371> (20/07/2019, 12:50 WIB).
- 22 Fenny Crosby Sinaga. “Kepentingan Tiongkok terhadap Afrika melalui Forum On China-Africa Cooperation (FOCAC)”. *JOM FISIP* Vol. 4 No. 2. Oktober 2017.