

**Politik Luar Negeri Indonesia Dalam Belt And Road Initiative (Bri) Republik
Rakyat Tiongkok¹**

Oleh

Bannati Khairani, Diah Nur Khafivah dan Rini Widya Susanti²

Program studi hubungan internasional, FISIP, Universitas wahid Hasyim

Semarang

(khairanibannati@gmail.com) (diahkhafivah12@gmail.com)

(riniwidyasusanti992@gmail.com)

Abstrak

Indonesia decision to cooperate with China in the Belt and Road Initiative project has generated mixed responses from the public. It also attracts questions about what are the reasons for Indonesian to the cooperations. This paper raises arguments about the collaborations be mutually beneficial. BRI also has 2 lanes. Namely the 21st Century Economy silk Road and the Maritime silk road. Which Indonesia itself is included in the maritime route and also has the president Joko Widodo visions of realizing this country to become the Global Maritime Fulcrum. Of course, BRI and Indonesian very important. Therefore, through BRI, Tiongkok provides large amounts of investment for Indonesia. The Investment is used to build infrastructure both inside and outside of java. With the development of infrastructure, growth will increasingly develop, and human resources will be increasingly needed. In addition, increasing cooperation is Business to Business (B2B). This mean, BRI projects in Indonesia, switching will not divert financial Indonesia

Keywords : Belt and Road Initiative, Indonesia, Tiongkok, Nasional Interest.

¹ Makalah ini dipresentasikan dalam seminar nasional Politik dan hubungan internasional ke 2, 2019

² Mahasiswa Hubungan Internasional FISIP Universitas Wahid Hasyim Semarang

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Belt and Road Initiative (BRI) adalah upaya untuk meningkatkan kerja sama regional dan konektivitas dalam skala trans-benua yang mencakup 2 jalur yaitu the silk road economic atau rute perdagangan yang melalui jalur sutra berbasis daratan dari Tiongkok, Asia Tengah, Asia Timur, Asia Selatan, Timur Tengah hingga Eropa yang juga akan didukung dengan kalur kereta api, jalan raya, dan jaringan pipa baru. Sedangkan, the 21st century maritim silk road atau biasa disebut jalur sutra berbasis laut atau jalur maritim yang menghubungkan Tiongkok dengan Asia Tenggara, Asia Selatan, Afrika, Timur Tengah dan Eropa.³ Proyek ini pertama kali diperkenalkan oleh Presiden Republik Rakyat Tiongkok Xi Jinping pada tahun 2013 yang mana merupakan proyek terbesar dimasa pemerintahannya. Inisiatif dari presiden Xi Jinping ini bertujuan untuk memperkuat jaringan infrastruktur, perdagangan, dan investasi antara Tiongkok dan negara-negara lain secara kolektif khususnya benua Eurasia⁴ dan $\frac{3}{4}$ sumber energi dengan target 4.4 miliar dari 30% PDB global, 63% dari total populasi global.⁵ BRI juga telah menghubungkan lebih dari 70 negara karena mereka sudah menyadari potensi yang diperoleh dari Belt and Road Initiative, kerugian paling mencolok dari pemerintah jika tidak mengikuti BRI yaitu negara akan tertinggal dalam pertumbuhan ekonomi global.

Melihat potensi BRI, sudah dapat dipastikan banyak negara yang tertarik untuk bekerja sama dengan Tiongkok dalam proyek BRI contohnya Italia, India, Pakistan, Turki, Makau, Jerman, Vietnam dan termasuk Indonesia. Indonesia sendiri lambat dalam merangkul BRI dari pada Negara-negara lainnya. Presiden Jokowi melihat peluang Ekonomi di BRI, terutama akses dana yang cukup besar dalam pembuatan infrastruktur yang memakan biaya cukup besar membuat Indonesia membutuhkan banyak investasi dalam infrastruktur. Negara-negara tersebut tentunya telah

³Scott Enright & Associates, One Belt One Road: insights for Finland (Team Finland Future Watch Report, January 2016), hal. 3.

⁴Peter Cai. (2017, Maret). Understanding China's Belt and Road Initiative, Lowy Institute For International Policy, hal. 2. Diakses melalui: https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/documents/Understanding%20China%E2%80%99s%20Belt%20and%20Road%20Initiative_WEB_1.pdf

⁵Jurnal hubungan internasional “ kebijakan belt and road initiative Tiongkok pada masa pemerintahan presiden Xi Jinping”

mempertimbangkan berbagai alasan sebelum menyepakati kerja sama tersebut. Sama halnya dengan Indonesia.

Indonesia sendiri merupakan negara kepulauan yang besar dan ditengah-tengah salah satu tumpuan maritim terpadat didunia. Indonesia secara alami menghubungkan navigasi maritime antar dua samudra , dua benua dan pasar utama di Asia Tenggara. Dengan populasi kurang lebih 250 juta orang, pendapatan yang meningkat dengan PDB stabil dengan angka 6 persen dalam sepuluh tahun terakhir. Hal ini menjadikan Indonesia sebagai pemain ekonomi yang sangat penting dan pada tahun 2030 diperkirakan perekonomian Indonesia terbesar ke tujuh didunia dan pada tahun 2050 di prediksi menjadi perekonomian terbesar keempat dalam hal jual beli pasar.⁶ Meskipun begitu Indonesia lemah dalam jalur maritime, presiden republic Indonesia Joko Widodo berjanji untuk mengatasi permasalahan perekonomian dengan mendirikan kementerian koordinasi kelautan pertama di Indonesia dengan membuat 5 pilar srategis yaitu kebangkitan budaya maritime, meningkatkan ekonomi Indonesia dengan infrastruktur pelabuhan Negara, industri pelayaran dan industri bahari, mendefinisikan diplomasi maritim dengan mitra dari Indonesia, membangun keamanan maritim dan kedaulatan Negara.⁷ Presiden Xi Jinping sendiri telah mengenalkan gagasan 21st Century Maritime Silk Road di depan parlemen yang barada di Jakarta dan Tiongkok mendukung strategis maritim Indonesia dimana Indonesia juga mendukung strategi maritim milik Tiongkok. Sumber dana yang dimiliki Tiongkok khususnya Maritime Silk Road dapat menjadi sumber pembiayaan proyek-proyek yang berada di Indonesia. setelah sebelumnya terjadi pembekuan hubungan diplomatik di era Suharto. Namun pada saat ini hubungan diplomatic antara Indonesia dan Tiongkok lebih erat dari Negara ASEAN lainnya, dengan adanya jalur maritim dan kepentingan nasional antar negara membuat infrastruktur membuat sangat mungkin dalam pembangunan pelabuhan di Indonesia setidaknya akan dibiayai oleh *Asia Investasi Infrastruktur Bank (AIIB)* dari Maritime Silk Road Indonesia dan Maritime Silk Road dari Tiongkok memungkinkan dapat bekerjasama membangun perekonomian.

Tentu saja, keputusan Indonesia untuk bekerja sama dengan Tiongkok tidak lepas dari politik luar negeri Indonesia. Kita perlu mengetahui alasan apa yang membuat Indonesia bersedia bekerja sama dengan Tiongkok dalam proyek BRI. Berdasarkan hal

⁶ http://library.binus.ac.id/eColls/eThesiscoll/Bab1/RS1_2016_2_1036_Bab1.pdf diakses pada tanggal 31 juli 2019 pukul 11:00 wib

⁷ Ibid hal. 4. http://library.binus.ac.id/eColls/eThesiscoll/Bab1/RS1_2016_2_1036_Bab1.pdf diakses pada tanggal, 31 juli 2019 pukul 12:00 wib

tersebut, peneliti tertarik untuk melakukan identifikasi mengenai alasan-alasan Indonesia bekerja sama dengan Tiongkok dalam proyek BRI.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, untuk memecahkan permasalahan dan sebagai pedoman maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah : “Mengapa Indonesia bekerja sama dengan Tiongkok dalam proyek *Belt and Road Initiative* (BRI)?”

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui alasan-alasan Indonesia bekerja sama dengan Tiongkok dalam proyek *Belt and Road Initiative* (BRI).

1.4 Metode penelitian

1.4.1 Tipe penelitian

Tipe penelitian yang digunakan oleh penulis dalam menyusun skripsi ini yaitu menggunakan metode penelitan kualitatif sebagai teknik penelitian yang menitik beratkan pada deskriptif analisis. Untuk membuktikan fenomena yang terjadi. Lebih spesifik lagi, dalam hubungan internasional, penelitian ang bersifat kualitatif diartikan sebagai “ sesuatu yang berhubungan dalam arti” yang merupakan mekanisme proses mencari berdasarkan model agen. ⁸ penelitian kualitatif berusaha untuk menciptakan kembali percakapan dan boservasi yang dilakukan pada satu kejadian.

Charmaz menambahkan pendapatnya bahwa penelitian kualitatif tidak selalu merupakan penelitian untuk membangun teori atau melakukan generalisasi teori. Namun, teori dapat digunakan untuk melakukan penyelidikan lebih dalam untuk mendapatkan jawabannya. ⁹ adapun karakteristik penelitian kualitatif adalah (1) memiliki prinsip alur berpikir induktif dan berusaha mencari regenerasi atas teori yang ada (2) menekankan

⁸ Audie Klotz, Deepa Prakash, 2008. *Qualitative methods in Internasional Relations: A Piuralist Guide*. Palgrave MacMillan : New York, hal: 3-4

⁹ Alan Bryman *Social Reserch Methods* (4th edition). Oxford University Press : New York, hal: 27.

pada cara individu menginterpretasikan dunia sosial mereka, dan (3) mempertimbangkan keadaan sosial manusia sebagai ciptaan¹⁰

1.5.2 Teknik pengumpulan data

Jenis pengumpulan data peneliti menggunakan data sekunder atau data yang tidak langsung diambil dari subjek yang bersangkutan, yaitu data yang diambil dari pustakaan maupun data-data dari berbagai media cetak maupun internet yang telah diakuikebenarannya.

Bentuk maupun system penyusunan peneliti menggunakan metode “ libelary Research”, yaitu studi dokumentasi atau studi menggunakan metode kepustakaan, yaitu melalui buku, surat kabar, majalah, jurnal, internet dan lain-lain.¹¹

Tujuan dari pengguna tipe kualitatif dalah untuk memperkaya analisis deskriptif untuk sehari-hari. Selain itu alasan digunakan tipe penelitian ini adalah untuk menjelaskan terjadinya perubahan pada fenomena yang terjadi. Hal ini dilakukan secara induktif yaitu menggunakan konsep atau teori dibagian akhir analisis data dengan harapan muncul yang lebih konpheresif.¹²

1.5.3 Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan yaitu data primer dan sekunder. Data primer diperoleh langsung dari lapangan sedangkan data. Teknik pengambilan data dalam penelitian ini yaitu teknik wawancara mendalam untuk berdialog dengan informan yang dilakukan oleh peneliti untuk memperoleh informasi dari informan secara mendalam, dimana peneliti memberikan kebebasan diri kepada informan untuk berbicara secara luas dan mendalam. Data sekunder diperoleh dari sumber-sumber terdahulu berupa jurnal, buku, laporan tertulis, dan dokumen-dokumen berkaitan dengan objek yang diteliti, terutama yang menyangkut politik luar negeri Indonesia dan proyek-proyek BRI yang berada Di Indonesia. Data ini kemudian akan digunakan peneliti untuk menjawab permasalahan dalam penelitian.

¹⁰ *Ibid*, hal:36

¹¹ Marzuki, *Metode Riset*, BPFE UII, Jogjakarta, 1995, h. 7.

¹² Paul S. Gray, John B. Williamson, David A. Karp, dan John R. Dalphin. 2007. *The Research Imagination: An Introduction to Qualitative and Quantitative Methods*. Cambridge University Press: New York, hal: 43

1.5 Kerangka Teori

Kepentingan Nasional

Politik luar negeri sering dipandang sebagai respon terhadap kebutuhan domestik oleh karenanya, kebijakan dipandang bisa dijelaskan dengan menelaah kondisi-kondisi dalam negeri seperti tekanan politik, ideology, opini public, atau kebutuhan ekonomi dan sosial. Dalam konteks tujuan memenuhi kebutuhan domestic ini dikenal dengan kepentingan nasional (Nasional Interest)

Kepentingan nasional merupakan keseluruhan nilai yang hendak diperjuangkan atau pertahankan dalam forum internasional. Oleh sebab itu kepentingan nasional merupakan kunci dalam politik luar negeri. Politik luar negeri merupakan sintesis dari tujuan atau kepentingan nasional dan kapabilitas. Sentralnya posisi kepentingan nasional dalam analisis politik luar negeri dianggap menjadi kunci (key Concept) atau terkadang The Starting point dari politik luar negeri.¹³

Untuk menjelaskan kepentingan nasional, John Spainer lebih memilih konsep tujuan (objectives) untuk merujuk hal yang dicari Negara dalam pergaulan internasional. Menurutnya, tujuan Negara meliputi empat hal, pencarian keamanan nasional (*nasional security*), martabat atau citra Negara (*prestige*), kesejahteraan ekonomi atau kemakmuran (*economic wealth or prosperity*), dan perlindungan dan penyebaran ideologi (*protection and promotion of ideology*).¹⁴

Kepentingan nasional juga juga didasari akan sesuatu 'power' yang ingin diciptakan sehingga dapat memberikan dampak langsung bagi pertimbangan Negara agar dapat pengakuan dunia. Dalam kepentingan nasional peran Negara sebagai actor yang mengambil keputusan dan memainkan peranan penting dalam pergaulan internasional serta berpengaruh bagi masyarakat dalam negerinya.

Thomas Hobbes menyimpulkan bahwa negara dipandang sebagai pelindung wilayah, penduduk, dan cara hidup yang khas dan berharga. Negara merupakan suatu yang esensial bagi kehidupan warga negaranya. Tanpa Negara dalam menjamin alat-alat maupun kondisi-kondisi keamanan ataupun dalam memajukan kesejahteraan, kepentingan masyarakat jadi terbatas. Sehingga ruang gerak yang dimiliki oleh sesuatu bangsa menjadi control dari sebuah Negara.

¹³ Prakash Chandra, *Internasional Politics*, New Delhi: Vikas Publishing, 1981, hal 32.

¹⁴ John w. Spainer, *Games Nations Play : Analyzing Internasional Politics* (New York : CBS College Publishing, 1981) hal. 58

Kepentingan nasional merupakan pilar utama tentang politik luar negeri dan politik internasional yang realistis karena kepentingan nasional menentukan tindakan politik suatu Negara. Jika menggunakan pendekatan realis atau neorealis maka kepentingan nasional diartikan sebagai kepentingan Negara, unitary actor yang penekanannya pada peningkatan national power (kekuatan nasional) untuk mempertahankan keamanan nasional dan survival dari Negara tersebut. Konsep kepentingan nasional merupakan dasar untuk menjelaskan perilaku politik luar negeri suatu Negara. Para penganut realis menyamakan kepentingan nasional sebagai upaya Negara untuk mengejar power dimana power adalah sesuatu yang dapat mengembangkan dan memelihara control atas Negara terhadap Negara lain.

Kepentingan nasional kerap kali dikatakan sebagai tujuan utama suatu Negara dalam menjalin hubungan dengan Negara lain. Dalam menjalin hubungan dengan Negara lain tentu banyak mengusung berbagai macam entry point yang secara umum menjadi tujuan-tujuan dari kerjasama atau hubungan yang dijalin.

Kepentingan yang sebenarnya dari suatu bangsa merupakan kenyataan objektif yang digambarkan dan dengan melakukan outline tentang kenyataan itu, analisis-analisis bisa menggunakan konsep kepentingan nasional sebagai pengukur sesuai atau tidaknya, benar atau salahnya berbagai politik luar negeri yang dijalankan oleh negeri.

1.6 Hasil dan Pembahasan

Bidang Politik: Sesuai dengan Program Kerja Presiden untuk Mewujudkan Poros Maritim Dunia

Partisipasi Indonesia dalam BRI sangat penting untuk kepentingan nasionalnya sendiri. Sejak menjabat sebagai presiden pada tahun 2014, Jokowi telah melihat BRI dapat membantu mewujudkan visinya untuk mengangkat posisi Indonesia sebagai *Global Maritime Fulcrum* (GMF) atau Poros Maritim Dunia.

Poros Maritim Dunia merujuk pada negara maritim atau kekuatan yang secara strategis mencakup samudera Hindia dan Pasifik. Oleh karena itu, gagasan tersebut dapat menjadikan Indonesia sebagai kekuatan Indo-Pasifik. Jokowi tidak menganggap Jalur Sutra Maritim Abad 21 sebagai menyaingi atau menantang ambisi Indonesia sendiri untuk menjadi kekuatan maritim. Dalam pandangannya, keduanya tidak hanya gratis, mereka juga saling menguatkan.

Visi Jokowi tentang Indonesia sebagai negara maritim berarti pertama dan terpenting menghubungkan pulau-pulau di negara kepulauan besar dengan layanan pengiriman reguler menggunakan jalan raya maritim. Konektivitas yang lebih baik di Indonesia sangat penting untuk memanfaatkan konektivitas yang lebih besar dengan negara-negara lain di dunia. Ini termasuk pembangunan dan pengembangan pelabuhan dan industri pembuatan kapal dalam skala besar di seluruh rantai pulau.

Bidang Ekonomi

a. Peluang Investasi Membangun Infrastruktur

Presiden Jokowi juga melihat peluang ekonomi di BRI, terutama akses ke dana besar yang tersedia dari Tiongkok yang dapat digunakan untuk membiayai program infrastruktur mahal. Indonesia sangat membutuhkan investasi dalam infrastruktur untuk membantu mempertahankan pertumbuhan ekonomi, menciptakan lapangan kerja, meningkatkan pendapatan, dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat Indonesia secara umum.

Melalui BRI, pemerintah Indonesia berpotensi mendapatkan sumber investasi untuk pendanaan dan pembangunan infrastruktur maritim yang berasal dari *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) atau Bank Investasi Infrastruktur Asia. Bahkan khusus untuk Indonesia, Tiongkok memberikan penawaran yang sangat menggiurkan untuk mendanai sejumlah proyek infrastruktur hingga sekitar 90% dari kebutuhan biayanya. Berdasarkan data Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), per Juni 2017 komitmen investasi Tiongkok di Indonesia mencapai US\$7,08 miliar yang tersebar di 602 proyek. Adapun realisasinya menyentuh US\$1,95 miliar untuk 1.059 proyek. Ini tidak termasuk investasi di sektor finansial serta sektor hulu minyak dan gas bumi.

b. Skema Kerja Sama *Business to Business* (B2B)

Kerja sama Indonesia dengan Tiongkok dalam proyek BRI dilakukan dengan sistem *Business to Business* (B2B). Proyek BRI tidak akan dibiayai oleh Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) sehingga tidak menambah utang luar negeri Indonesia. Meskipun begitu, pemerintah tetap membantu pelaksanaannya dengan melibatkan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan menyesuaikan regulasi dengan iklim investasi. Jadi, tetap ada pengawasan dari pemerintah Indonesia meskipun kerja sama tersebut disepakati pihak swasta dengan swasta.

c. Posisi Indonesia yang Diuntungkan

Indonesia tidak perlu memikirkan strategi kerja sama regional bahkan internasional. Karena BRI telah menghubungkan banyak negara untuk kerja sama ekonomi dunia. BRI adalah usaha ambisius Presiden Xi mengungkap visinya untuk Jalur Ekonomi Jalur Sutra dalam pidatonya di Kazakhstan pada bulan September 2013. Sebulan kemudian di Indonesia, Xi menambahkan komponen maritim ke visinya dalam pidatonya yang berjudul Jalur Sutra Maritim Abad 21. Ini berarti, Indonesia menjadi bagian penting dari BRI.

d. Lokasi Investasi Kebanyakan Berada di Luar Pulau Jawa

Lokasi investasi proyek BRI di Indonesia diantaranya berada di Sulawesi Tengah, Sulawesi Tenggara, Banten, DKI Jakarta, Sumatra Selatan, Jawa Barat, Bali, Kalimantan Selatan, Jawa Timur, dan Sulawesi Selatan. Lokasi yang kebanyakan berada di luar pulau Jawa akan meningkatkan perekonomian di daerah-daerah tersebut. Sehingga, daerah-daerah selain pulau Jawa akan berkembang dan tidak hanya terpusat di pulau tersebut.

e. Sumber Daya Manusia (SDM) Banyak Dibutuhkan

Pembangunan infrastruktur membutuhkan tenaga kerja yang tidak sedikit. Indonesia juga telah mengambil langkah-langkah untuk menangani pelanggaran-pelanggaran, khususnya mengenai pekerja Tiongkok yang bekerja secara ilegal, dengan memperkuat pengawasan dan pemantauan pekerja asing. Presiden Jokowi mengangkat masalah ini dengan Perdana Menteri Li Keqiang. Pada konferensi pers bersama, Perdana Menteri Li mengimbau perusahaan-perusahaan Tiongkok yang beroperasi di Indonesia untuk memprioritaskan mempekerjakan pekerja lokal.

Menteri Koordinator Kelautan Luhut B. Pandjaitan, yang mengepalai Satuan Tugas Maritim Global, telah menetapkan empat syarat utama untuk proyek BRI:

- Penggunaan teknologi lingkungan: Teknologi terbaik yang tersedia dan tidak bekas.
- Penggunaan pekerja lokal. Jika tidak tersedia secara lokal, kontraktor harus memberikan pelatihan yang diperlukan.
- Memiliki dampak pada ekonomi lokal di mana proyek berada. Ini berarti mereka juga harus membangun fasilitas hulu dan hilir.

- Transfer teknologi, termasuk peningkatan keterampilan pekerja Indonesia.

f. **Pengembangan Sektor Industri**

Tiongkok memberikan peluang untuk menghidupkan kembali industri manufaktur padat karya (industri sekunder) di Indonesia melalui *Foreign Direct Investment* (FDI) di berbagai industri seperti pertanian, elektronik, mesin dan transportasi termasuk kapal laut. Masalah infrastruktur di berbagai sektor merupakan hambatan untuk menarik FDI dan mendorong pertumbuhan industri. Hal ini membebani pertumbuhan ekonomi jangka panjang Indonesia. Proyek BRI ini diharapkan dapat memberi dampak bagi perekonomian Indonesia dengan menstimulasi pertumbuhan ekonomi berkelanjutan di Asia dan dunia.

Sektor yang mendapat porsi investasi terbesar di antaranya industri mineral, perdagangan dan reparasi, kimia dan farmasi, pertambangan, serta industri makanan dan minuman (mamin). Kerja sama ini juga menghidupkan kembali industri sekunder yang padat tenaga kerja sehingga akan meningkatkan kinerja ekspor Indonesia, mengurangi perlambatan ekonomi, dan mengurangi masalah ketenagakerjaan di Indonesia.

Alasan-alasan Indonesia bekerja sama dengan Tiongkok dalam proyek BRI

- a. Alasan Indonesia ikut partisipasi proyek BRI kata Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Luhut Binsar Pandjaitan yakni dapat berkontribusi dalam pengurangan tingkat kemiskinan di Indonesia. Dengan menambah empat koridor proyek BRI dalam infrastruktur yakni Sumatera Utara dalam proyek zona ekonomi khusus membangun pelabuhan kuala tanjung. Kuala tanjung sendiri adalah situs peleburan aluminium pertama di Indonesia dengan kapasitas tahunan 225.000 ton, didukung pembangkit listrik tenaga air sebesar 425-megawatt yang berada tidak jauh dari danau Toba, Kalimantan Utara dengan proyek aluminium dan pusat baja dengan potensi sumber daya bauksit dan nikel yang kaya membuat PT aluminium milik pemerintah Indonesia bersiap untuk menggandakan peleburan aluminium kuala tanjung menjadi 500.000 ton untuk proses aluminium ada pula sungai kayan yang memiliki potensi untuk menghasilkan ribuan megawatt listrik secara umum, Bali dan Sulawesi Utara dengan proyek pelabuhan bertempat di bitung yang strategis menjadikan gerbang penting ke asia pasifik dan pelabuhan hubungan regional yang penting

untuk wilayah Indonesia bagian timur terutama Maluku dan Papua. Bitung sendiri termasuk pelabuhan perikanan terbesar di Indonesia yang dikelilingi lebih dari 415.000 ha perkebunan kelapa, sayur-sayuran dan minyak atsiri serta rempah-rempah. Proyek ini berfokus pada pelabuhan dan zona ekonomi. Adapun proyek lainnya seperti kereta api cepat Jakarta- Bandung yang dikembangkan oleh KCIC, sebuah badan usaha patungan antara konsorsium empat perusahaan Negara Indonesia-perusahaan konstruksi PT Wijaya Karya, operator kereta api PT Kereta Api Indonesia, pembangunan jalan tol dan operator PT Jasa Marga. Memiliki empat stasiun yang dibangun sepanjang rute dengan total biaya proyek \$ 6 miliar, proyek yang diharapkan mampu menghasilkan 40.000 pekerjaan dalam setahun selama konstruksi serta mampu menciptakan efek ekonomi pada industri terkait seperti manufaktur, pembangkit listrik, elektronik dan logistik dengan memacu pertumbuhan ekonomi sepanjang rute perjalanannya dan melewati 8 kabupaten dengan 30 kota meningkatkan real estate terutama daerah pengembangan transit Halim dan Walini,¹⁵ KCIC dan CIC telah menciptakan desain besar dengan lahan hampir 1.300 hektar untuk membangun Halim menjadi kota baru.

- b. Menteri Perindustrian menyampaikan, Indonesia dan Tiongkok akan bersinergi dalam pembangunan kawasan industri di Sumatera Utara, Kalimantan Utara, dan Sulawesi Utara. Potensi investasi ini sejalan dengan upaya Pemerintah Indonesia dalam mengembangkan kawasan industri di luar Pulau Jawa.
- c. Direktur Jenderal Ketahanan dan Pengembangan Akses Industri Internasional (KPAII) I Gusti Putu Suryawirawan menuturkan, guna mempercepat realisasi investasi pembangunan kawasan industri, rapat maraton yang dipimpin oleh Kementerian Koordinator Kemaritiman akan terus dilakukan. Rapat tersebut bertujuan untuk mencari berbagai solusi mengenai kendala di lapangan seperti aturan tata ruang, keselamatan hingga pemenuhan aturan lingkungan.
- d. Direktur Asia Timur dan Pasifik Kementerian Luar Negeri RI Santo Darmosumarto menyatakan bahwa konteks kerja sama BRI sudah meluas, tidak hanya terkait infrastruktur saja, tetapi sudah lebih komprehensif. Tentunya Indonesia tertarik.

¹⁵ <https://tirto.id/indonesia-siapkan-4-koridor-untuk-proyek-belt-and-road-initiative-dm8d> diakses pada tanggal 1 Agustus 2019 pukul 9:49

Santo meyakini bahwa BRI tidak hanya berdampak baik bagi pembangunan nasional, tetapi juga dapat menjadi mekanisme yang mendorong investasi asing di Indonesia.

Indonesia juga menekankan prinsip terkait bagaimana memperbanyak dan memaksimalkan tenaga kerja dalam negeri untuk proyek-proyek BRI.

- e. Deputi Koordinasi Infrastruktur Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, Ridwan Djamaluddin menuturkan, dalam kerja sama ini, tak ada skema utang pemerintah Indonesia. Sebab, yang diusulkan adalah, adanya kerja sama antarpelaku industri swasta kedua negara dalam proyek-proyek di empat koridor tersebut.

Jadi, kata beliau, kalau ada dana dari pemerintah Tiongkok, akan dikelola oleh pihak swasta di Indonesia. Dengan demikian, kalau ada proyek gagal, tak dihitung sebagai utang pemerintah.

Ia menuturkan, Indonesia sebenarnya lebih diuntungkan dalam skema ini ketimbang Tiongkok. Sebab, sebagai contoh, kawasan pelabuhan industri Kuala Tanjung yang dulu tak ada investor, kekinian bisa dibangun.

- f. Yusman Irwan, Sub Bagian Persuratan Kawat & Arsip Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Kementerian Luar Negeri RI (BPPK Kemlu RI) mengatakan bahwa alasan Indonesia bekerja sama dengan Tiongkok dalam proyek BRI adalah karena ada kepentingan Indonesia untuk membangun berbagai infrastruktur sesuai program Presiden Jokowi yang ingin menjadikan Indonesia poros maritime dunia agar adanya pemerataan perekonomian diantar daerah.

2 Perkembangan Kerja Sama Indonesia-Tiongkok dalam Proyek BRI

Proyek BRI di Indonesia bertujuan untuk membangun infrastruktur. Khususnya infrastruktur laut atau yang disebut dengan istilah “*Road*”. Selama tahun 2017, pemerintah terus berupaya membangun infrastruktur guna mendukung gagasan BRI di Indonesia. Berbagai proyek pembangunan sedang dilaksanakan di berbagai wilayah Indonesia yang selama ini belum terjamah pemerintah, seperti Kalimantan, Sulawesi, Maluku dan Papua, serta Sumatera. Beberapa fasilitas infrastruktur di pulau Jawa dan Bali juga turut dibangun dan diperbaiki guna menyusul agenda *Asian Games* pada akhir tahun 2018, sekaligus sebagai proyek dengan manfaat jangka panjang bagi Indonesia.

Pemerintah setidaknya telah menghabiskan dana sebesar 388 triliun rupiah pada tahun 2017 untuk membangun proyek-proyek tersebut.

Dalam rapat koordinasi yang diadakan di kantor Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman pada tahun 2017, Direktur Jenderal Perdagangan Luar Negeri Kementerian Perdagangan, Oke Nurwan, menyatakan bahwa proyek BRI akan dilakukan dengan sistem *Business to Business* (B2B). Proyek BRI tidak akan dibiayai oleh Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) sehingga tidak menambah utang luar negeri Indonesia. Pemerintah juga telah menetapkan tiga wilayah yang menjadi fokus utama pembangunan proyek BRI, yaitu Bitung, Kalimantan Utara, dan Sumatera Utara. Meskipun menggunakan sistem B2B, pemerintah tetap membantu pelaksanaannya dengan melibatkan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan menyesuaikan regulasi dengan iklim investasi.

3 Respon Masyarakat dan Antisipasi Pemerintah Indonesia

Kerja sama Indonesia dan Tiongkok dalam proyek BRI menimbulkan respon dari masyarakat Indonesia. Banyak masyarakat yang khawatir Indonesia akan terjebak utang. Kekhawatiran mereka bukan tanpa alasan.

Masyarakat takut jika seandainya Indonesia tidak mampu membayar utang dari Tiongkok maka Tiongkok akan mengambil alih proyek infrastruktur Indonesia seperti yang terjadi pada kasus Hambantota di Sri Lanka.

Perlu digarisbawahi, kasus Sri Lanka sangatlah berbeda dengan Indonesia. Rasio utang Indonesia terhadap Pendapatan Domestik Bruto (PDB) sekitar 30%, jauh lebih rendah daripada Sri Lanka yang mencapai 77.6%.

Selain itu, mayoritas utang yang disepakati antara Indonesia dan Tiongkok terjadi dalam ranah bisnis antar perusahaan (*Business to Business / B2B*). Artinya, karena kesepakatan utang ini terjadi antara perusahaan swasta atau BUMN, kontrak tersebut tidak akan mengganggu anggaran negara. Sekiranya ada risiko, pemerintah bebas dari kewajiban untuk membayar utang.

Pemerintah Indonesia memang memiliki utang dengan Tiongkok. Namun, jumlahnya jauh lebih kecil daripada total utang yang berasal dari Jepang, yang merupakan negara pemberi utang terbesar di Indonesia. Terhitung pada akhir tahun 2018, utang pemerintah Indonesia terhadap Tiongkok mencapai \$1.592 juta. Dalam periode yang sama, total utang Indonesia terhadap Jepang mencapai \$12.908 juta, atau delapan kali lipat lebih besar dari total pinjaman ke Tiongkok.

Kerjasama bilateral ekonomi Indonesia dan Tiongkok bukanlah tanpa masalah. Walaupun terdapat sejumlah tantangan dalam hubungan ekonomi antar kedua negara, analisis yang kritis dan komprehensif mengenai kerja sama ekonomi tersebut sangatlah penting. Namun, sayangnya isu investasi dan pinjaman Tiongkok sering dipolitisasi dan dilebih-lebihkan. Diskusi publik yang cenderung telah dipolitisasi ini dapat menghambat pertumbuhan potensi ekonomi Indonesia.

Kekhawatiran masyarakat tentu telah menjadi pertimbangan Pemerintah Indonesia. Pemerintah pun tentu tidak langsung menyetujui kerja sama tanpa memikirkan untung ruginya. Oleh karena itu, pemerintah menyepakati kerja sama yang sama-sama saling menguntungkan sesuai dengan MoU yang telah ditandatangani antara Indonesia dan Tiongkok. Pemerintah juga telah menyetujui skema kerja sama *Business to Business* (B2B), bukan *Government to Government* (G2G). Sehingga APBN Indonesia tidak terganggu dengan adanya proyek kerja sama tersebut. Jadi, jebakan utang yang dikhawatirkan masyarakat Indonesia sudah diantisipasi oleh pemerintah.

POTENSI HASIL

Potensi khusus penelitian ini adalah:

1. Terciptanya sarana informasi tentang kerja sama Indonesia dengan Tiongkok dalam proyek BRI. Sehingga fakta-fakta tentang proyek BRI di Indonesia dapat dengan mudah disebarluaskan.
2. Artikel Ilmiah dapat memberikan sumbangan pada bidang keilmuan terutama pada bidang hubungan internasional.
3. Manfaat untuk Masyarakat. Masyarakat dapat mengetahui sisi positif dari BRI, dan antisipasi pemerintah Indonesia supaya tidak terjebak utang. Masyarakat juga tidak akan mudah termakan berita bohong dan opini pribadi.

Kesimpulan

Alasan Indonesia bekerja sama dengan Tiongkok dalam Belt and Road Initiative tidak lepas dari kepentingan politik maupun ekonomi Indonesia. Dengan adanya BRI ini juga dapat mempermudah visi presiden Jokowi untuk menjadikan Indonesia Poros Maritim Dunia agar adanya pemerataan perekonomian antar daerah di dalam maupun di luar pulau Jawa.

DAFTAR PUSTAKA

Scott Enright & Associates, One Belt One Road: insights for Finland (Team Finland Future Watch Report, January 2016), hal. 3.

Peter Cai. (2017, Maret). Understanding China's Belt and Road Initiative, Lowy Institute For International Policy, hal. 2. Diakses melalui: <http://www.loyyinstitute.org/insights/understanding-chinas-belt-and-road-initiative>

Jurnal hubungan internasional “ kebijakan belt and road initiative Tiongkok pada masa pemerintahan presiden Xi Jinping”

Audie Klotz, Deepa Prakash, 2008. *Qualitative methods in Internasional Relations: A Pluralist Guide*. Palgrave MacMillan : New York

Alan Bryman *Social Reserch Methods* (4th edition). Oxford University Press : New York.

Marzuki, *Metode Riset*, BPFU UII, Jogjakarta, 1995.

Paul S. Gray, John B. Williamson, David A. Karp, dan John R. Dalphin. 2007. *The Research Imagination: An Introduction to Qualitative and Quantitative Methods*. Cambridge University Press: New York.

Prakash Chandra, *Internasional Politics*, New Delhi: Vikas Publishing, 1981.

John w. Spainer, *Games Nations Play : Analyzing Internasional Politics* (New York : CBS College Publishing, 1981).

http://library.binus.ac.id/eColls/eThesisdok/Bab1/RS1_2016_2_1036_Bab1.pdf diakses pada tanggal 31 juli 2019

<http://kemenperin.go.id/artikel/19106/Kerja-Sama-RI-China,-Kemenperin-Pacu-Kawasan-Industri-di-Luar-Jawa> diakses 18 Mei 2019

<https://www.alinea.id/dunia/bagi-indonesia-belt-and-road-initiative-china-tak-melulu-soal-rugi-b1Xge9jS3> diakses 18 Mei 2019

<https://www.suara.com/bisnis/2019/04/29/210114/kerja-sama-indonesia-china-pada-belt-road-initiative-menguntungkan> diakses 18 Mei 2019

<https://bisnis.tempo.co/read/1200627/kemenko-maritim-tidak-ada-utang-pemerintah-dalam-obor-cina/full&view=ok> diakses 15 Juni 2019

<https://books.google.com/books?id=y59ODwAAQBAJ&pg=PA147&lpg=PA147&dq=tiongkok+kelebihan+baja&source=bl&ots=ZBt8TcAMMz&sig=ACfU3U2Ys6yAJQ7i9uAGIOS8uOzomzxDg&hl=id&sa=X&ved=2ahUKEwimwp-j3eriAhWITN8KHTDVBjY4ChDoATAHegQICRAB#v=onepage&q=tiongkok%20kelebihan%20baja&f=false> diakses 15 Juni 2019

<https://theconversation.com/menganalisis-manfaat-pinjaman-dan-investasi-cina-di-indonesia-sebelum-pilpres-114436> diakses 16 Juni 2019

<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20170529143521-92-218019/pemerintah-jamin-proyek-obor-tak-didanaikan-apbn> diakses 16 Juni 2019