

BAB II

BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI): PERKEMBANGAN KERJA SAMA PEMBANGUNAN INDONESIA DAN TIONGKOK

Indonesia merupakan negara Asia Tenggara pertama yang menjalin hubungan diplomatik resmi dengan Tiongkok pada bulan Juli 2015. Pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo, Tiongkok menjadi salah satu negara yang memberikan investasi terbesar di Indonesia. Hal tersebut ditandai dengan pendanaan Tiongkok pada proyek-proyek infrastruktur melalui program BRI. Pada tahun 2022, Indonesia dan Tiongkok saat peringatan 70 tahun hubungan bilateral Indonesia dan Tiongkok, kedua negara semakin memperkuat hubungan dalam berbagai bidang. Salah satu bidang yang sedang gencar-gencarnya ditingkatkan adalah bidang pembangunan infrastruktur.

2.1 Perkembangan Hubungan Indonesia dan Tiongkok

2.1.1 Sejarah Hubungan Indonesia dan Tiongkok

Sebagian besar negara cenderung untuk melakukan pembangunan di negaranya untuk mengembangkan pertumbuhan ekonominya. Indonesia merupakan salah satu negara yang meningkatkan pembangunan negaranya melalui kerja sama. Salah satu sektor yang dilakukan oleh suatu negara untuk meningkatkan pertumbuhan adalah sektor pembangunan. Umumnya dikarenakan dengan tersedianya infrastruktur yang memadai akan menjadi

pendorong dalam mempercepat pembangunan suatu negara, baik itu pembangunan ekonomi maupun sosial.

Pembangunan infrastruktur di suatu negara akan menggambarkan kemajuan dan kestabilan negara tersebut menjadi suatu negara yang makmur, dengan tujuan untuk mensejahterakan seluruh masyarakat. Umumnya dalam pembangunan tersebut akan terdapat campur tangan negara lain yang dapat memberikan bantuan secara *financial investment* ataupun riil. Dalam hal ini Indonesia dan Tiongkok telah melakukan kerjasama yang baik dalam bentuk penanaman investasi asing untuk proyek-proyek infrastruktur di Indonesia (Eudia Monica Sri Hadi, 2013).

Indonesia merupakan salah satu negara pertama yang memberikan pengakuan terhadap Tiongkok setelah pembentukannya pada 1 Oktober 1949. Jakarta dan Beijing memulai hubungan diplomatiknya pada 13 April 1950 di bawah presiden Soekarno. Sejak awal, Indonesia sudah mengakui kebijakan “*One China*” dengan ibukotanya di Beijing, kebijakan tersebut yang dipertahankan bahkan ketika Indonesia membekukan hubungan diplomatik dengan Tiongkok.

Kebijakan luar negeri Presiden Soekarno dibentuk karena penentangannya yang kuat terhadap neokolonialisme dan imperialisme yang dianggap mengancam Indonesia secara langsung. Dukungan rahasia yang diberikan oleh Inggris dan Amerika Serikat kepada pemberontakan daerah PRRI pada tahun 1958 memperkuat persepsi Soekarno (See John

Legge, 1972). Pembentukan Federasi Malaysia, termasuk wilayah British North Borneo dan Singapura, dianggap oleh Soekarno sebagai bagian dari siasat Inggris untuk mempertahankan pengaruh dan mengepung Indonesia. Tiongkok merupakan salah satu dari sedikit negara yang mendukung Konfrontasi Indonesia melawan Federasi Malaysia yang baru dibentuk dari tahun 1963 hingga jatuhnya Soekarno pada tahun 1965. Hal tersebut menyebabkan terbentuknya poros Jakarta dan Beijing.

Pada saat itu, tentara Indonesia semakin terlibat dalam politik di bawah kepemimpinan Soekarno “Demokrasi Terpimpin” pada tahun 1959-1965 (See Harold Crouch, 1978), sebagian besar dalam hal-hal yang berkaitan dengan politik luar negeri diserahkan kepada Soekarno. Konfrontasi dalam melawan Malaysia, nyatanya menguntungkan Partai Komunis Indonesia (PKI) dan semakin mempererat Jakarta dan Beijing mengkhawatirkan tentara Indonesia. Persaingan yang semakin ketat antara Angkatan Darat dan PKI untuk menggantikan Presiden Soekarno yang sakit-sakitan pada saat itu dan terjadi pembunuhan beberapa senior jenderal pada tanggal 30 September 1965. Tiongkok juga dituduh oleh Angkatan Darat memasok senjata kepada PKI, dianggap sebagai ancaman utama bagi keamanan dan stabilitas politik Indonesia. Pemerintah Orde Baru yang didominasi militer membekukan hubungan diplomasi Indonesia dengan Tiongkok pada tanggal 30 Oktober 1967 dan berlangsung selama lebih dari dua dekade.

Sentimen anti-Tiongkok pada saat itu tetap tinggi diantara sebagian besar penduduk asli, bahkan ketika hubungan Indonesia dengan Tiongkok semakin meningkat pada masa Era Demokrasi Terpimpin. Sehingga pada tahun 1969 pemerintah Indonesia mengeluarkan Peraturan Pemerintah No. 10 (PP 10) yang melarang orang asing untuk melakukan perdagangan eceran di pedesaan sejak 1 Januari 1960. Peraturan tersebut menunjukkan langkah yang jelas ditujukan untuk membatasi aktivitas etnis Tionghoa di Indonesia.

Hingga pada tahun 1970, Tiongkok mulai menghentikan dukungan terhadap PKI dan pada tahun 1987, Tiongkok mulai melakukan upaya normalisasi melalui jalur perdagangan, namun gagal. Pada 1981, kerja kedua negara tersebut mulai terlihat. Lalu, pada tahun 1984, Indonesia secara resmi membuka hubungan dagang dengan Tiongkok, meskipun belum ada langkah-langkah nyata dari Indonesia ke arah pembukaan hubungan dagang langsung dengan Tiongkok.

Pada tahun 1989, Indonesia menerma Perdana Menteri Tiongkok di Tokyo, dalam pertemuan tersebut kedua negara sepakat dalam mengambil langkah lanjutan sebagai upaya normalisasi hubungan diplomatik. Kemudian pada tahun 1990, kedua negara menandatangani MoU yang menandakan mencairnya hubungan diplomatik antara Indonesia dan Tiongkok.

2.1.2 Hubungan Indonesia dan Tiongkok pada Masa Kontemporer

Hubungan kerja sama Indonesia-Tiongkok kini mengalami perkembangan yang flukatif. Hal ini ditunjukkan dalam perubahan sikap Indonesia terhadap Tiongkok. Pada pemerintahan Presiden Soekarno, Indonesia memiliki hubungan bilateral yang erat melalui perjanjian persahabatan pada tahun 1961. Hingga akhirnya hubungan tersebut mengalami kemerosotan pada masa kepemimpinan Presiden Soeharto akibat meningkatnya isu komunis pada tahun 1967, yang mengakibatkan membekunya hubungan Indonesia- Tiongkok. Hingga pada era pemimpin Indonesia selanjutnya, dari Presiden Habibie, Abdurrahman Wahid, Megawati, Susilo Bambang Yudhoyono, hingga era Joko Widodo, hubungan keduanya terus meningkat melalui bidang ekonomi. (Utami, 2015).

Tiongkok menjadi mitra dagang terbesar Indonesia sejak keduanya menandatangani Kemitraan Strategis Indonesia-Tiongkok oleh Presiden Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono dan mantan Presiden Tiongkok Hu Jintao pada tahun 2005 di Jakarta, saat presiden Tiongkok berkunjung ke Indonesia dalam memperingati 50 tahun KAA. Dalam kunjungan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono ke Tiongkok pada bulan Juli 2005, pejabat kedua negara tersebut menyelesaikan beberapa kesepakatan besar yang mencakup banyak aspek yakni, perdagangan, investasi tetapi juga kerjasama teknologi pertahanan.

Arus perdagangan antara Indonesia dan Tiongkok semakin meningkat, hingga pada tahun 2008 berubah menjadi defisit perdagangan yang meningkat bagi Indonesia. Ekspor Indonesia pada saat itu didominasi oleh barang setengah jadi (37,33%) dan bahan baku (33,43%) (WITS, 2019). Barang setengah jadi juga merupakan bagian terbesar impor Indonesia dari Tiongkok (31%), lalu diikuti oleh barang konsumsi (18,79%) (WITS, 2019).

Peningkatan kerjasama antara Indonesia dan Tiongkok tidak hanya dalam lingkup *Government to Government*, namun juga *Business to Government* dan *Business to Business*. Hubungannya juga mengalami peningkatan yang signifikan dalam perdagangan dua arah dan pariwisata. Perdagangan dua arah tersebut mengalami peningkatan dari total USD 8,705 miliar pada tahun 2005 menjadi USD 48,229 miliar pada tahun 2015 dengan Indonesia yang mengalami defisit yang semakin besar, lalu pada tahun 2015 berjumlah sekitar USD 14,1 miliar (Badan Pusat Statistik, n.d.)

Investasi dua arah tetap dalam jumlah kecil hingga didorong oleh Presiden Joko Widodo dan Presiden XI Jinping, yang menyebabkan adanya lonjakan investasi di bawah BRI Tiongkok. Hingga Tiongkok menduduki posisi Jepang sebagai mitra dagang terbesar Indonesia. Indonesia juga menjalin kerjasama dalam investasi di bidang infrastruktur seperti jalan, jembatan, dan pembangkit listrik. Presiden

Joko Widodo telah menjadikan pembangunan infrastruktur sebagai salah satu fokus utamanya selama masa kepresidenannya.

Sejak menjabat pada tahun 2014, Presiden Indonesia Joko Widodo telah berupaya untuk membangun bangsa menjadi kekuatan maritim yang besar. Tiongkok telah menjadi salah satu pendonor dan mitra dagang terbesar Indonesia dan tawaran kemitraan maritim serta dukungan keuangan Presiden Xi Jinping untuk proyek infrastruktur di bawah payung Jalur Sutra maritim telah sangat membantu prospek Joko Widodo untuk mencapai tujuan maritimnya.

Indonesia menjadi komponen fundamental dari salah satu proyek Tiongkok yakni BRI. Proyek tersebut membuat Indonesia sebagai penghubung utama dalam Jalur Sutra maritim Tiongkok yang merupakan komponen kedua dari proyek BRI. Presiden Xi Jinping mengeluarkan Jalur Sutra Maritim Abad 21 yang kemudian menjadi komponen BRI di Indonesia.

Dalam peta silk road economic dan jalur sutra maritim abad 21, Indonesia merupakan salah satu negara di jalur maritim yang ingin dikembangkan oleh Tiongkok. Dari kerangka tersebut, kepentingan Tiongkok di Indonesia yakni menjadikan Indonesia sebagai bagian dari yang terintegrasi dalam agenda pembangunan dari jalur sutra maritim Tiongkok. Indonesia dalam pemerintahan Joko Widodo juga memiliki kebutuhan untuk mengembangkan infrastruktur. Indonesia memiliki

target pembangunan infrastruktur untuk tahun 2015-2019 sebesar Rp4.700 triliun. Akan tetapi, akibat keterbatasan dari pemerintah Indonesia tidak dapat memenuhi dana untuk infrastruktur berarti sehingga Indonesia membutuhkan bantuan asing untuk memenuhi dana tersebut yaitu Tiongkok melalui program BRI yang akan menyalurkan dana dalam bentuk investasi pembangunan infrastruktur.

2.2 Belt and Road Initiative

2.2.1 Inisiasi Belt and Road Initiative

Konsep Belt and Road Initiative (BRI) yang sebelumnya One Belt, One Road (OBOR), pertama kali dicetuskan dalam pidato Presiden Xi Jinping saat itu kunjungannya ke Kazakhstan dan ditegaskan kembali di pada Shanghai Cooperation Organization Summit (SCO Summit) tahun 2013. Pada saat itu, pertama kalinya presiden Tiongkok menjelaskan visi strategisnya. Xi Jinping mempresentasikan proposal yang mencakup 5 poin utama bersama-sama membangun “*New Silk Road Economic Belt*”. *Belt* berarti rute darat untuk transportasi jalan dan kereta api, yang dikenal dengan *the Silk Road Economic Belt*, sedangkan *Road* berarti rute laut, yang dikenal dengan *The 21st Century Maritime Silk and Road* (Kuo, 2018).

OBOR diubah pada tahun 2017 yang saat ini dikenal dengan BRI merupakan proyek Tiongkok yang diluncurkan oleh Presiden Xi Jinping sebagai kebijakan ekonomi dan luar negeri yang ambisius. Sejumlah besar inisiatif pembangunan dan investasi pada awalnya dirancang untuk

menghubungkan Asia Timur dan Eropa melalui infrastruktur fisik. Dalam dekade sejak itu, proyek Tiongkok ini telah meluas ke Afrika, Amerikan Latin dan secara signifikan memperluas pengaruh ekonomi dan politik Tiongkok.

Negara-negara yang terlibat bermitra melalui proyek infrastruktur, transportasi, dan energi seperti jalur pelayaran, rel kereta api dan bandara.berdasarkan pernyataan pemerintah Tiongkok yang dikutip dari situs web The European Bank for Reconstruction and Development, BRI diharapkan dapat meningkatkan koneksi jalur dan infrastruktur transportasi yang akan memfasilitasi terciptanya sabuk ekonomi-jalur lintas benua yang menghubungkan Tiongkok dengan Asia Tenggara, Asia Selatan, Asia Tengah, Rusia, dan Eropa melalui jalur darat (EBRD, 2020).

BRI adalah strategi pembangunan yang dipromosikan oleh Tiongkok sesuai dengan tujuan koordinasi kebijakan dan memfasilitasi konektivitas, perdagangan tanpa hambatan, integrasi keuangan dan ikatan antar masyarakat (National Development and Reform Commission (NDRC) and State Oceanic Administration (SOA), 2017). Awalnya BRI dikenal sebagai One Belt, One Road (OBOR) dan kemudian secara resmi disebut sebagai “inisiatif” dalam bentuk tunggal. Keputusan tersebut dibuat untuk menekankan bagaimana BRI harus menjadi seruan terbuka untuk tindakan sukarela dalam melayani kepentingan publik daripada rencana berorientasi Tiongkok yang

mementingkan diri sendiri yang dapat menyiratkan bujukan dan intimidasi (Xie, 2015).

Fokus yang umumnya diberikan pada kegiatan pembangunan infrastruktur yang dilakukan di bawah BRI menutupi fakta bahwa proyek ini terdiri dari lima konektivitas atau lima mata rantai yakni koordinasi kebijakan, pembangunan infrastruktur, perdagangan tanpa hambatan, integrasi keuangan dan pertukaran orang-ke-orang. Secara bersamaan, kelima konektivitas tersebut mencerminkan visi kepemimpinan Tiongkok untuk kawasan yang lebih terintegrasi di sekitar Tiongkok, membentuk tatanan sinosentris. Tujuan akhir dari BRI tidak hanya untuk meningkatkan konektivitas infrastruktur di seluruh Eurasia tetapi untuk “bergerak menuju komunitas dengan tujuan yang sama dan merangkul masa depan yang baru”.

2.2.2 Program Belt and Road Initiative (BRI)

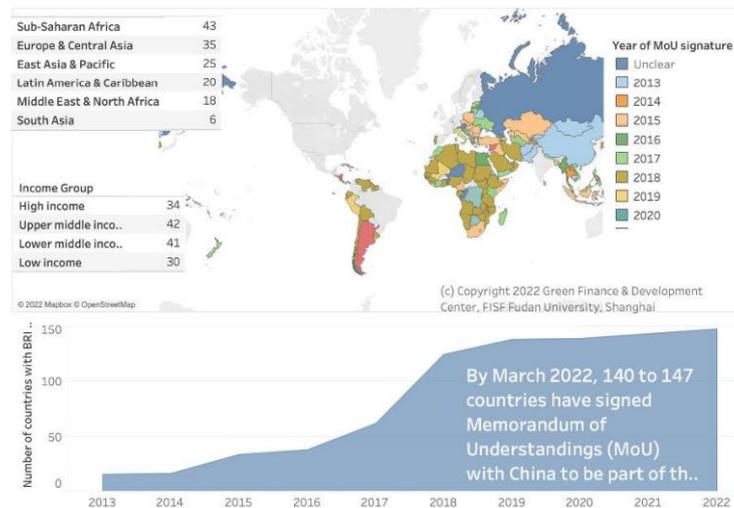
Investasi Tiongkok berkisar antara US \$1 triliun hingga US \$8 triliun untuk menyelesaikan proyek-proyek BRI. Rencana Tiongkok dalam proyek BRI menggambarkan kebangkitan jalur sutra melalui daratan dan lautan. Berdasarkan dari penjelasan resmi BRI, terdapat lima bidang kerja sama utama yakni kerja sama kebijakan, konektivitas infrastruktur, peningkatan perdagangan dan investasi, integrasi finansial dan ikatan antar masyarakat. Pemerintah Tiongkok telah berupaya mengintegrasikan proyek-proyek BRI dan visinya ke dalam kebijakan

pembangunan domestik Tiongkok serta rencana aksi regional dan globalnya (BRI, 2019).

BRI terdiri dari Sabuk Ekonomi Jalur Sutra, jalur lintas benua yang menghubungkan Tiongkok dengan Asia Tenggara, Asia Selatan, Asia Tengah, Rusia, dan Eropa melalui jalur darat dan jalur sutra maritim jalur laut yang menghubungkan wilayah pesisir Tiongkok dengan Asia tenggara dan Asia Selatan, Pasifik Selatan, Timur Tengah, dan Afrika Timur, hingga ke Eropa. Inisiatif tersebut mendefinisikan lima prioritas utama yaitu koordinasi kebijakan, konektivitas infrastruktur, perdagangan tanpa hambatan, integrasi keuangan dan menghubungkan orang-orang (DAMURI, 2014).

Jalur darat, Tiongkok berupaya untuk menghubungkan wilayah pedalaman negara Tiongkok ke Eropa melalui Asia Tengah, pada jalur maritim Tiongkok akan membangun pelabuhan dan rel kereta api untuk menghubungkan kawasan Asia Tenggara yang berkembang pesat ke provinsi-provinsi selatan Tiongkok.

Program dari BRI melibatkan lebih dari US \$1 triliun investasi, sebagian besar untuk pembangunan infrastruktur pelabuhan, jalan, rel kereta api dan bandara, serta pembangkit listrik dan jaringan telekomunikasi. Cakupan geografis dari BRI ini terus berkembang. Sejauh ini, BRI mencakup lebih dari 70 negara, mencakup sekitar 65% populasi dunia dan sekitar sepertiga Produk Domestik Bruto (PDB) dunia (AUFYIA, 2017).



(Sumber : Green Finance & Development Center, FISF Fudan University)

Gambar 2. 1 Negara Belt and Road Initiative (BRI)

Pada 23 Maret 2022, jumlah negara yang telah bergabung dengan BRI dengan menandatangani Memorandum of Understanding (MoU) adalah 147 negara dan 32 organisasi internasional. Negara-negara yang bergabung dalam BRI tersebar di semua benua yakni, 43 negara berada di Afrika Sub-Sahara, 35 negara berada di Eropa dan Asia Tengah (termasuk 18 negara Uni Eropa (UE) yang merupakan bagian dari BRI), 25 negara yang berada di Asia Timur dan Asia Pasifik, 20 negara berada di Amerika Latin dan Karibia, 18 negara berada di Timur Tengah dan Afrika Utara, dan 6 negara berada di Asia Tenggara (Nedopil, Countries of the Belt and Road Initiative”; Shanghai, Green Finance & Development Center FISF Fudan University, 2022). Proyek pembangunan yang dilakukan Tiongkok di setiap negara mengikuti kebutuhan pembangunan infrastruktur tiap negara.

Pembangunan infrastruktur yang dilakukan di berbagai negara bawahan BRI dapat mengalami peningkatan dan penurunan dalam investasi dengan Tiongkok. Hal tersebut diikuti dengan keterlibatan investor Tiongkok dalam pembangunan di setiap sektor. Para investor Tiongkok juga memperhatikan sektor yang dapat menguntungkan pihaknya. Pada tahun 2022, investasi pada sektor teknologi mengalami pertumbuhan yang signifikan di berbagai negara bawahan BRI.

Namun, peneliti hanya akan berfokus pada negara-negara yang sudah dan rentan saling ketergantungan terhadap Tiongkok akibat bantuan infrastruktur melalui program BRI.

2.2.2.1 Sri Lanka

Hubungan Tiongkok dan Sri Lanka, sudah dimulai sejak tahun 2005 ketika pemerintahan Mahinda menjabat sebagai presiden pada masa jabatannya yang pertama. Pada masa jabatan presiden kedua Mahinda (2010-2015), Tiongkok secara signifikan memperluas pengaruhnya di Sri Lanka. Tiongkok memberikan pinjaman besar-besaran pada Kolombo untuk proyek-proyek infrastruktur termasuk pelabuhan, bandara, jembatan, jalan raya, dan kota di atas tanah reklamasi. Berakhirnya pemerintahan Mahinda tidak mengurangi cengkaman strategisnya pada tahun 2015-2019. Hingga berkurangnya kemampuan Sri Lanka untuk membayar pinjaman, cengkaman Tiongkok di Sri Lanka semakin kuat.

Di Sri Lanka, BRI berfokus pada pelabuhan, salah satu proyek investasi tersebut adalah pelabuhan Hambatonta. Jalur Hambatonta merupakan salah satu jalur yang strategis, sehingga Tiongkok menawarkan kerja sama melalui pinjaman utang. Tiongkok menginvestasikan US \$2 miliar dalam proyek pelabuhan Hambatonta.

Investasi Tiongkok di Sri Lanka menyebabkan munculnya ketidaklayakan ekonomi, biaya pemeliharaan yang besar, dan adanya bunga yang besar sehingga muncul jebakan utang di Sri Lanka. Perekonomian Sri Lanka mengalami kemunduran dan kondisi fiskalnya mengakibatkan pasar naik turun. Adanya utang yang berkelanjutan di Sri Lanka menyebabkan Sri Lanka tidak dapat membayar utangnya. Oleh karena itu, Sri Lanka tidak dapat melunasi pinjaman yang diperoleh dari Tiongkok untuk membangun pelabuhan Hambatonta sejak awal, dan oleh karena itu tidak memiliki pilihan lain selain menyerahkan pelabuhan tersebut ke kendali Tiongkok selama 99 tahun untuk melunasi utangnya.

Dalam kasus tersebut, Tiongkok meminjamkan uang kepada Sri Lanka, yang mana Tiongkok mengetahui bahwa Kolombo akan mengalami tekanan utang, dan memungkinkan Tiongkok untuk merebut pelabuhan tersebut sebagai keringanan utang, sehingga Sri Lanka mengizinkan penggunaan pelabuhan tersebut oleh angkatan laut Tiongkok (CHELLANEY,2017).

2.2.2.2 Maladewa

Maladewa juga melaksanakan proyek yang berada dalam naungan Tiongkok pada masa pemerintahan Abdullah Yammen. Maladewa memiliki utang dalam jumlah besar kepada Tiongkok dalam mendanai proyek-proyek infrastruktur. Berdasarkan laporan BBC, sebuah jembatan dengan empat jalur sepanjang 2,1km dibangun dengan dana dan sebesar US \$200 juta dari Tiongkok. Jembatan Sinamale atau Jembatan Persahabatan Tiongkok-Maladewa, yang pertama dibangun di antara pulau-pulau kepulauan Maladewa, juga telah menyebabkan ledakan perkembangan properti dan komersial baru.

Penelitian Gateway House menunjukkan bahwa tiga proyek terbesar Tiongkok bernilai US \$1,5 miliar, yang mana lebih dari 40% PDB Maladewa. Hal tersebut mengakibatkan masalah pembayaran kembali, seperti yang terjadi di Sri Lanka. Keuntungan Maladewa dari pariwisata kelas atasnya yang menghasilkan seperempat dari PDB, telah menjadi tergantung pada Tiongkok. Bandara internasionalnya juga dikembangkan oleh perusahaan Tiongkok. Begitu juga operator pesawat laut Maladewa juga dimiliki oleh perusahaan Tiongkok.

2.2.2.3 Laos

Laos merupakan salah satu negara di Asia Tenggara yang menerima bantuan dari Tiongkok. Investasi Tiongkok di Laos

bergerak pada bidang infrastruktur yaitu kereta api. Jalur kereta api yang dibangun Tiongkok menghubungkan Kunming di Tiongkok dan Laos. Kereta api baru tersebut menjadi investasi besar yang diperkirakan akan menjadi potensi untuk meningkatkan ekonomi Laos. Akan tetapi, adanya jalur kereta api cepat justru menghasilkan kekhawatiran pada ekonomi Laos. Para analis ekonomi, memandang bahwa Laos akan sulit dalam mengembalikan proyek yang bernilai investasi US 46 miliar terhadap Tiongkok.

Dalam Laporan Asian Development Bank Institute, Laos mempunyai pasar yang sangat kecil apabila membangun kereta cepat. Apabila proyek kereta api cepat ini tidak memberikan keuntungan yang ditargetkan, maka akan ada pajak tambahan yang akan dibebankan terhadap masyarakat untuk dapat membayar utang kepada Tiongkok.

2.2.3 Dinamika Belt and Road Initiative (BRI) dan Negara Barat

Tiongkok telah lama menggunakan BRI sebagai jaringan untuk memperluas rute darat dan maritim antarkawasan yang menghubungkan Tiongkok dengan Asia Tenggara dan Selatan, Asia Tengah, Oseania Pasifik, Afrika dan Eropa (Yu, 2017). Sejalan dengan pergeseran Tiongkok dari pendekatan internasional, BRI bertujuan untuk mendukung pembangunan infrastruktur dan industri melalui peningkatan konektivitas dan kerja sama untuk memenuhi kepentingan nasional jangka panjang (Ghiasy, 2018).

Ketidaksetaraan antara negara bagian pesisir timur Tiongkok yang makmur dan kawasan perbatasan tradisional di bagian barat seperti Xinjiang, Tibet, Mongolia dalam, dan Yunnan menyebabkan PKT kesal. Akibat ekonomi yang melambat, Tiongkok berharap dapat membantu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang telah menembus kapasitas industri yang sangat besar di berbagai bidang. Dengan BRI yang dapat menciptakan peluang bisnis internasional untuk membangun jalan raya, jembatan, pelabuhan, dan pembangkit listrik. BRI juga memberikan alternatif potensial untuk masalah di Tiongkok. Selat Malaka memberikan 80% minyak yang diimpor ke Tiongkok.

Tiongkok meremehkan komitmennya terhadap BRI dalam agenda nasionalnya pada tahun 2017 (Cui, 2018). Mengingat penghinaan terhadap Tiongkok selama seabad yang lalu menjadi dasar agenda PKT untuk menuju strategi formal dalam merebut kembali statusnya sebagai kekuatan global. BRI dalam mencapai hal tersebut dengan memperluas pertumbuhan ekonomi dan saling ketergantungan, menghilangkan pembatasan yang telah diterima oleh Tiongkok akibat kesalahan di masa lalu.

Kritik internasional terhadap BRI secara luas memandang bahwa inisiatif Tiongkok ini sebagai langkah geopolitik agresif yang melanggar ILO yang bermotif aturan dengan menormalkan praktik pemaksaan dan kerja sama paksa Tiongkok terhadap negara-negara yang rentan. Amerika Serikat secara umum mempertanyakan motif dan langkah di

balik penggunaan BRI oleh Tiongkok dan menggambarkannya sebagai predator dan sarana untuk memperoleh pengaruh melalui korupsi dan diplomasi jebakan utang.

Amerika Serikat dan banyak mitra serta sekutunya memandang bahwa BRI sebagai mekanisme untuk mempersenjatai rantai pasokan global dan mendapatkan dominasi teknologi (Acosta, 2020). BRI akan membuat posisi Tiongkok di pusat pasar perdagangan Eurasia, yang mengarah ke pengaruh pasar yang tidak setara di wilayah tersebut dan mendorong negara-negara regional lainnya untuk tunduk kepada kepentingan Tiongkok (Al, 2019). Kemampuan Tiongkok untuk menetapkan standar peraturan dan teknis global tertentu akan memberikan keuntungan pasar bagi perusahaan-perusahaan Tiongkok dan banyak BUMN yang berada di bawah kendalinya.

Beberapa negara Eropa telah bersikap lebih kritis dalam menanggapi BRI. Presiden Prancis Emmanuel Macron telah mendesak kehati-hatian, pada tahun 2018 bahwa BRI dapat menjadikan negara-negara mitra sebagai “negara bawahan”. Pada bulan Desember 2021, Uni Eropa mengumumkan *Global Gateway*, program investasi infrastruktur senilai US \$300 yang secara eksplisit dimaksudkan untuk menyaingi BRI. Pihak lain di Eropa juga khawatir bahwa Tiongkok menggunakan dana BRI untuk mendapatkan pengaruh di negara-negara Balkan, sehingga memberikan akses ke jantung pasar bersama Uni Eropa kepada Tiongkok.

2.3 Program Belt and Road Initiative (BRI) di Indonesia

Sejak awal pembentukan BRI, Asia Tenggara merupakan tujuan ekonomi terbesarnya, terutama Indonesia untuk menjadi pusat dan megaprojek dari program tersebut. Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki wilayah dengan lokasi maritim yang strategis. Sehingga Indonesia menjadi bagian penting dalam berjalannya BRI. Terdapat beberapa pembangunan di Indonesia yang didanai oleh Tiongkok, dimana dalam pembangunan tersebut Tiongkok dan Indonesia memiliki kesepakatan yang berbeda-beda dalam setiap proyeknya.

Indonesia dan Tiongkok memiliki banyak proyek pembangunan yang sedang dalam proses pembangunan serta terdapat juga yang sudah beroperasi. Hingga pada tahun 2021, Indonesia memiliki 72 proyek pembangunan di bawah BRI yang bernilai US \$21 miliar. Namun, dalam penelitian ini, peneliti hanya memaparkan beberapa proyek unggulan BRI di Indonesia, yang mana dalam proyek pembangunan di bawah ini keuntungan yang diperoleh masing-masing negara melalui proyek pembangunan di Indonesia.

Tabel 2. 1 Proyek BRI di Indonesia

Proyek Pembangunan BRI di Indonesia		
Tahun	Nama Proyek	Biaya
2013	Kawasan Industri Morowali	Rp27 triliun
2015	Pelabuhan Kuala Tanjung	Rp30 triliun
2016	Kereta Cepat Jakarta Bandung	Rp113 triliun

Selain kereta cepat Jakarta-Bandung yang menjadi proyek unggulan BRI, Indonesia Morowali Industrial Park (IMIP) adalah perusahaan patungan antara Tiongkok dan Indonesia yang didirikan untuk mengembangkan kawasan industri dan kompleks produksi baja nirkarat terintegrasi di Bahodopi, Morowali, Sulawesi Tengah. Kerja tersebut dimulai saat Bintangdelapan Group sebagai perusahaan Indonesia yang memulai operasi pertambangan di konsesi seluas 47.000 hektar di Morowali. Perusahaan Indonesia tersebut mendekati Tiongkok untuk berinvestasi dalam pertambangan berbasis nikel Indonesia.



Gambar 2. 2 Peta Kabupaten Morowali, Sulawesi Tengah

Indonesia membentuk perusahaan investasi PT.Bintang Delapan Investama (BDI), sebagai anak perusahaan dari Bintang Delapan group dan Shanghai Decent Investment Group sebagai anak perusahaan dari Tsingshan Group, untuk mengembangkan industri pertambangan di Sulawesi. Perusahaan yang dibentuk oleh Indonesia dan Tiongkok, memproduksi dan mengekspor sekitar 3,5 juta ton bijih nikel ke Tiongkok pada tahun 2013. Pembentukan perusahaan tersebut memberlakukan larangan ekspor mineral mentah, yang bertujuan untuk mendorong investasi di sektor pengolahan di Indonesia.

Larangan pemerintah Indonesia akan ekspor mineral tersebut sebagai upaya Indonesia untuk meningkatkan investasi di sektor pengolahan di Indonesia untuk menciptakan nilai tambah. Kebijakan akan larangan tersebut mendorong masuknya investasi besar-besaran dari Tiongkok, yang ditandai dengan penandatanganan perjanjian kerja sama antara Tiongkok dan Indonesia pada tahun 2013 dalam mengembangkan kawasan industri baru di Morowali, dengan sebutan Indonesia Morowali Industrial Park (IMIP). Investasi Tiongkok di Indonesia dalam proyek tersebut mencapai Rp27 triliun.

Salah satu proyek tersebut adalah Kawasan Industri Morowali di Sulawesi Tengah, yang telah mendorong kebangkitan Indonesia menjadi produsen baja nirkarat terbesar kedua di dunia, menghasilkan 3 juta ton baja nirkarat setiap tahunnya. Pabrik tersebut merupakan perusahaan patungan antara Tsingshan Group dari Tiongkok dan Bintang Delapan

Group dari Indonesia yang membentang di atas lahan seluas 3.200 hektar yang dirancang untuk mengembangkan produksi baja tahan karat dengan kandungan nikel yang terintegrasi. Sejak konstruksi dimulai pada tahun 2013, kawasan tersebut kini memiliki 11 smelter dan investasi sebesar US \$18 miliar dari berbagai perusahaan.

Kereta cepat Jakarta-Bandung merupakan langkah pertama dari penyelarasan strategis tersebut, dan Jalur Ekonomi Komprehensif Regional menjadi contoh dari tahap kedua. Kereta api cepat Jakarta-Bandung sepanjang 142km (88 mil) merupakan salah satu proyek unggulan BRI (Yee, 2022). Biaya dari proyek tersebut pada awal perencanaan mengeluarkan biaya sebesar Rp113 triliun. Namun, pada tahun 2023, biaya tersebut naik menjadi Rp131 triliun.

Selaras dengan kehadiran BRI, Presiden ingin menghadirkan Indonesia sebagai Global Maritime Fulcrum (GMF). Rencana tersebut bertujuan untuk mengembangkan dan menghubungkan empat provinsi Indonesia yakni Sumatera Utara, Kalimantan Utara, Sulawesi Utara, dan Bali dengan membangun zona industri dan tujuan pariwisata baru, dan dengan meningkatkan konektivitas melalui peningkatan dan pengembangan pelabuhan, jalan raya, kereta api, dan bandara. Fokus utama dari program GMF adalah membuat suatu modernisasi pada pelabuhan agar dapat menyesuaikan dengan standar internasional. Salah satu upaya pemerintah dengan membentuk pelabuhan Tol Laut untuk

meningkatkan konektivitas Indonesia dari bagian Barat hingga timur melalui pelabuhan.

Terdapat 30 proyek yang pelabuhan yang ditawarkan oleh Indonesia dibawah kerja sama BRI-GMF, namun hanya Pelabuhan Kuala Tanjung yang disepakat dalam kerja sama BRI-GMF. Pelabuhan Kuala Tanjung merupakan satu satunya pelabuhan tol laut yang masuk ke dalam kerja sama BRI. Proyek tersebut membutuhkan biaya sebesar Rp30 triliun. Lokasi pembangunan pelabuhan tersebut sangat strategis karena berada di area perdagangan maritim internasional. Ditambah lagi, Indonesia juga membangun jalur sutra melalui laut dalam proyek BRI.

Dengan merealisasikan GMF, Indonesia memanfaatkan BRI yang dikembangkan Tiongkok menjadi batu loncatan untuk Indonesia agar mencapai visi Poros Maritim Dunia. Hal ini diwujudkan dengan kesepakatan dengan Memorandum of Understanding (MoU) antara GMF dan BRI pada tahun 2018. BRI dianggap penting karena Tiongkok menyediakan ruang yang sangat besar untuk Indonesia dalam mengembangkan infrastruktur untuk mencapai Poros Maritim Dunia. Hal ini digambarkan dari prinsip “5+3” yang mengandung prinsip *Business to Business* (B2B) yang menekankan pada prinsip intervensi non pemerintah dalam pelaksanaan proyek pembangunan.

Pada tahun 2022, Indonesia adalah negara penerima investasi Tiongkok terbesar ketiga dengan sekitar US \$560 juta, setelah Arab

Saudi (\$5,5 miliar) dan Republik Demokratik Kongo (\$600 juta) (Nedopil, China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report H1 2022, 2022). Pada tahun 2018, kedua pemerintah menandatangani MoU untuk mengembangkan Jalur Ekonomi Komprehensif Regional. Dalam forum BRI, Indonesia mengajukan 28 proyek senilai US \$91,1 miliar untuk proyek luas tersebut (Badan Koordinasi Penanaman Modal, 2023). Proyek yang dilakukan di Indonesia adalah proyek infrastruktur, termasuk kawasan industri, metalurgi dan pembangkit listrik, dan fasilitas pariwisata. Pada saat ini, rencana tersebut terdiri dari empat lokasi di pinggiran Indonesia-Sumatera Utara, Kalimantan Utara, Sulawesi Utara, dan Bali, yang sejalan dengan tujuan Presiden Joko Widodo.

Pada tahun 2018, investasi dalam teknologi pariwisata dan lingkungan mulai meningkat. Pariwisata merupakan sektor yang memiliki potensi tinggi, karena Indonesia kaya akan sumber daya budaya dan alam. Pada tahun 2017, pemerintah Indonesia meluncurkan program “10 Bali baru” untuk mereplikasi keberhasilan Bali di sepuluh tujuan baru yang sedang berkembang, dan BKPM, badan promosi investasi, telah mendorong investor asing untuk melihat peluang baru tersebut.

Investasi dalam teknologi lingkungan juga meningkat. Indonesia memiliki masalah pencemaran limbah yang parah dan meskipun memiliki potensi energi terbarukan yang besar, investasi hingga tahun 2020 memprioritaskan batu bara. Namun, pada tahun 2018 investasi

Tiongkok dalam energi terbarukan termasuk tenaga air dan panas bumi, akhirnya dimulai. KS Orka, perusahaan patungan antara Hugar Orka Islandia dan Zhejiang Kaishan Compressor mendapatkan dan mengembangkan dua pembangkit panas bumi di Nusa Tenggara Timur dan Sumatera Utara. Perolehan dan pengembangan pabrik limbah menjadi energi di Palembang oleh Jinjiang Environment juga telah dimulai dan perusahaan Tiongkok juga ingin membersihkan sungai Citarum yang paling tercemar di dunia, situasi yang telah dijanjikan presiden Joko Widodo untuk diselesaikan.

Indonesia gencar membangun infrastruktur yang terbukti dengan anggaran belanja infrastruktur mencapai Rp420 triliun. Angka tersebut, meskipun meningkat 157% dari tahun 2014 yang hanya Rp163 triliun, tetap membutuhkan pendanaan eksternal (Pramesti, 2019). Bantuan dari Tiongkok, meskipun dalam bentuk pinjaman yang mencapai US \$17,75 miliar pada tahun 2019, sangat membantu administrasi pembangunan infrastruktur di Indonesia (Rakhmat, 2020). Selain karena sumber daya alam yang memadai dan PDB yang cukup besar di antara negara ASEAN lainnya, juga menjadi target investasi Tiongkok yang menarik.

Sebagai bagian dari program investasi BRI di Indonesia, pemerintah telah mengusulkan sejumlah proyek. Diantara adalah MRT East-West Line, proyek jalur rel sepanjang 100 km yang akan menghubungkan tiga provinsi yakni Banten, Jakarta dan Jawa Barat.

Proyek lain adalah Kereta Api Sulawesi yang akan menghubungkan Sulawesi Selatan dan Sulawesi Utara dengan 1.513 kereta.

Perusahaan Tiongkok juga berinvestasi di Indonesia cenderung menysasar daerah yang lebih berkembang seperti Jawa. Investor Tiongkok perlahan juga mulai mengakuisisi tanah dan hotel serta melakukan renovasi. Mereka sebagai besar menargetkan Manado, Sulawesi Utara untuk memuaskan jumlah turis orang Tiongkok yang terus meningkat. Sementara itu, pada tahun 2019 grup Plateno juga berkomitmen untuk pasar Indonesia dengan rencana membangun 15 hotel di seluruh Indonesia dalam lima tahun ke depan. Namun, investasi di bidang pariwisata tertunda akibat pandemi, bersamaan dengan rencana ambisius untuk memindahkan ibu kota Indonesia dari Jakarta ke Kalimantan Timur.