

# AMBISI EKSPANSI BISNIS DAN POLITIK STRATEGIS CINA DI ASIA TENGGARA MELALUI BELT ROAD INITIATIVE: TINJAUAN DIPLOMASI INFRASTRUKTUR

Aspin Nur Arifin Rivai  
Universitas Islam Negeri Alauddin  
Email : [askaspin@gmail.com](mailto:askaspin@gmail.com)

## ABSTRAK

*Keberhasilan Cina sejatinya berasal dari resep kebijakan Go Out. Dalam kepemimpinan Xi Jinping mengarsiteki wajah baru Cina dalam pentas kawasan dan dunia lewat promosi kerja sama Belt Road Initiative. Kerja sama ini dipandang konvergen dengan kepentingan negara-negara Asia Tenggara, di satu sisi menghendaki adanya kemudahan kerja sama ekonomi, di sisi lain adalah kerja sama pembangunan infrastruktur. Tulisan ini berangkat dalam kaca mata diplomasi infrastruktur, bahwa promosi kerja sama yang ditawarkan oleh Cina terhadap Indonesia, Malaysia, dan Filipina sepenuhnya tidak sekedar kerja sama biasa, tetapi upaya pemerintahan Beijing dalam membangun citra hegemonis Cina di kawasan Asia Tenggara berdasarkan motif geoekonomi, sementara di sisi komersial kehadiran BRI tidak lain sebagai kelanjutan kebijakan Go Out, yakni internasionalisasi BUMN dalam hubungan kerja sama pembangunan infrastruktur.*

**Kata kunci:** Diplomasi Infrastruktur, BRI, AIIB, ASEAN

## ABSTRACT

*China's success is due to the Go Out policy. Xi Jinping became the party that gave China a new form in regional and world competition through the Belt Road Initiative cooperation campaign. This cooperation has convergence with the interests of Southeast Asian countries, on the one hand they want deepening economic cooperation facilities, on the other hand infrastructure development assistance. This research uses an infrastructure diplomacy approach which assesses that the promotion of cooperation offered by China to Indonesia, Malaysia and the Philippines cannot be seen as an ordinary form of cooperation, but as an effort by Beijing's administration to build a hegemonic image in the Southeast Asian region based on geo-economy, while on the commercial side BRI's presence is a continuation of the Go Out policy, namely the internationalization of SOEs in infrastructure development cooperation relations..*

**Keywords:** Infrastructure Diplomacy, BRI, AIIB, ASEAN

## PENDAHULUAN

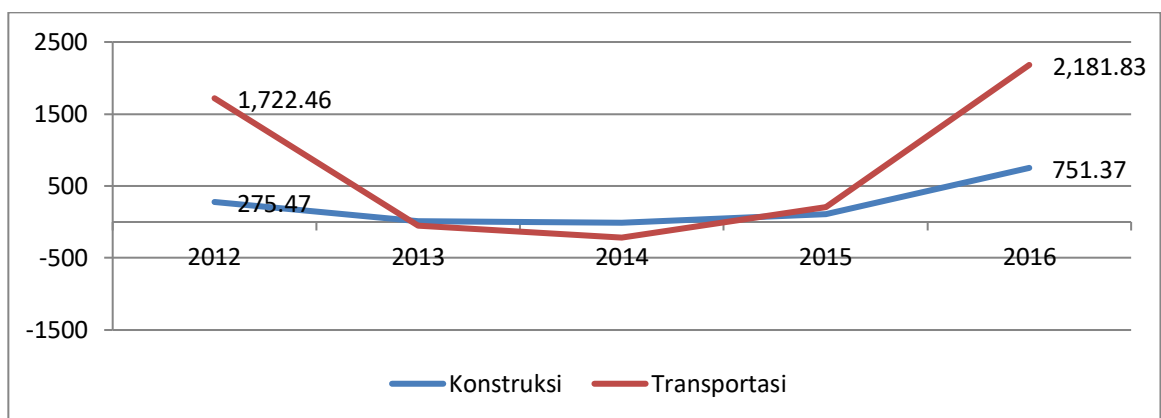
Hubungan Cina dengan negara-negara Asia Tenggara secara umum memasuki babak baru. Tepatnya, ketika Xi Jinping mempromosikan program kerja sama multilateral bernama Belt Road Initiative (BRI) pada tahun 2013 lalu. Lanskap kerja sama ini dipandang ambisius tetapi relevan dalam memperkuat hubungan Cina dengan kawasan lain, termasuk Asia Tenggara. Dalam perhatian lebih khusus, program kerja sama ini membuka peluang untuk mengakselerasi konektivitas intra dan ekstra kawasan Asia Tenggara.

Persoalannya, percepatan penguatan kerja sama ASEAN kerap menghadapi tantangan baik dari sisi sentralitas internal, maupun gap pembangunan dan pertumbuhan ekonomi di masing-masing negara anggota. Padahal, ambisi penciptaan komunitas bersama, dalam sisi ekonomi, politik-keamanan, dan sosial, sudah menjadi program besar sejak Bali

Concord II. Skema pasar bebas diharapkan mampu mengakselerasi pertumbuhan bersama di masing-masing negara anggota. Akan tetapi, salah satu hambatan mencapai ekosistem pasar bebas sesungguhnya bukan semata-mata karena melekatnya intervensi negara terhadap pasar, melainkan juga hambatan-hambatan konektivitas.

Beberapa upaya tengah digaungkan oleh negara anggota dalam mencapai ketersediaan ini. Pilihan praktisnya adalah program investasi dan asistensi negara atau organisasi pendonor. Masalahnya, sejauh ini hanya Asia Development Bank (ADB) merupakan mitra yang paling banyak memberi pinjaman berjangka tetapi memiliki batasan nilai. Di tengah keterbatasan itu, Cina lantas tampil menjanjikan asistensi konektivitas melalui program kerja sama multilateral baru bernama BRI. Hal ini diperkuat dengan kehadiran Cina dalam diplomasi infrastruktur sebelum peluncuran kerja sama BRI di Asia Tenggara. Jika kita bandingkan dalam tren kerja sama Cina dengan kawasan ini dalam beberapa tahun terakhir, posisi Cina telah berada sebagai pihak penting sekaligus strategis.

**Grafik 1. Arus FDI Cina ke ASEAN dalam Sektor Transportasi dan Konstruksi Tahun 2012-2016 (dalam juta US\$)**



*Sumber: Data disaring oleh penulis dari ASEAN Statistics*

Cina memandang Asia Tenggara sebagai kawasan yang memiliki potensi paling produktif dan reseptif untuk memproyeksikan pengaruhnya. Dalam hal ini, membangun konektivitas fisik dengan negara-negara Asia Tenggara merupakan cara yang jitu dalam mengaselerasi pangsa ekspor Cina, sekaligus meningkatkan pengaruhnya untuk kebutuhan politik strategis. Kunci utama dari konektivitas ialah membangun interaksi yang kompleks baik dalam dimensi ekonomi politik maupun kultural, sehingga jaringan operasional

khususnya infrastruktur transportasi akan menjadikan masyarakat kawasan terbiasa dengan kepentingan ekonomi Cina.

Secara garis besar, kehadiran BRI memiliki tujuan fundamental yaitu menggapai keamanan domestik dan pembangunan ekonomi dalam memperkecil risiko reaksi balik dari AS (Clarke, 2017). Selain itu, kehadiran BRI merupakan gabungan kalkulasi kepentingan politik dan ekonomi untuk menciptakan stabilitas kawasan bagi pertumbuhan ekonomi Cina – agenda ini-pun saluran kepentingan Cina dalam mempertahankan *status quo* di beberapa kawasan (Kurniawan, 2016). Hal ini didasari oleh pertimbangan pengeimbangan kekuatan di Asia semenjak administrasi Obama mendeklarasikan *Pivot to Asia*. Pandangan ini sekaligus membenarkan tulisan sebelumnya yang menilai kebangkitan kekuatan Cina merupakan determinasi struktural dalam menantang kepemimpinan AS dalam sistem internasional saat ini, sekaligus fase transisi perpindahan dominasi Washington ke Beijing, sehingga sistem kapitalisme liberal internasional tidak hanya bertahan melalui transisi ini, tetapi akan menguat dalam kondisi yang tersedia (Mearsheimer, 2014; Ikenberry, 2008).

Sejauh ini, kehadiran BRI di Asia Tenggara dalam dimensi ekonomi telah diisi oleh beberapa literatur yang memadai. Literatur ini menunjukkan kepentingan dan aransemen kebijakan luar negeri Cina melalui BRI meliputi berbagai faktor, yaitu (1) upaya memperkecil kesenjangan pembangunan dan mempercepat konektivitas kawasan (Hong, 2016; Jetin, 2018), (2) menjadikan kawasan Asia Tenggara sebagai bagian *economic circle* Cina dan mendorong ekspansi perusahaan Cina dalam sektor pengembangan infrastruktur kawasan (Yu, 2017), (3) kampanye BRI sebagai upaya memperkecil persepsi Cina sebagai ancaman kawasan – dengan mendorong laju investasi dan asistensi pembangunan infrastruktur (O’Trakoun, 2017), dan (4) fondasi lanjutan dalam mengembangkan kerja sama industri Cina – Asia Tenggara (Jianren, 2016).

Meski begitu, perhatian tentang bagaimana relasi agenda konektivitas BRI di Asia Tenggara dan kepentingan strategis Cina melalui kaca mata diplomasi infrastruktur belum memadai. Berdasarkan hal itu, tujuan penelitian ini berkehendak untuk mengeksplorasi bagaimana praktik diplomasi infrastruktur yang dimainkan oleh Cina melalui BRI di Asia Tenggara. Penulis mengambil tiga studi kasus dalam menyoal determinasi BRI berdasarkan negara, yakni Filipina, Malaysia dan Indonesia. Itu didasarkan oleh pertimbangan nilai pendanaan yang cukup tinggi dibandingkan negara-negara Asia Tenggara lainnya dalam segi pembangunan infrastruktur transportasi.

## KERANGKA PEMIKIRAN

Topik seputar diplomasi infrastruktur telah banyak diurai ke dalam beberapa studi kasus, khususnya negara hegemonis ataupun revisionis seperti Cina ke negara mitra strategisnya. Satu perhatian yang menyita banyak perhatian di sini ialah agenda Cina kontemporer melalui BRI. Berdasar hal itu, perhatian yang cukup penting di sini adalah praktik diplomasi infrastrukturnya.

Kerjasama atau diplomasi infrastruktur yang dilakukan oleh Cina bukanlah sesuatu yang baru. Sejarah mencatat, Cina telah menginisiasi hal tersebut semasa Perang Dingin yang dikenang dengan istilah ‘bantuan infrastruktur’ berupa pembangkit listrik, dan jembatan ke beberapa negara-negara mitranya. Khususnya, negara berhaluan komunis. Meskipun demikian, bantuan infrastruktur tersebut berskala kecil mengingat keterbatasan kemampuan ekonomi Cina kala itu. Barulah bantuan itu dilakukan secara masif ketika menghadapi ledakan ekonomi pasca kebijakan *Go Out*. Pada awal tahun 2000-an, pemerintahan Beijing memulai menaruh perhatian khusus dalam menebar pengaruh global baik secara politik, maupun ekonomi guna memaksimalkan penggapaian kepentingannya. Di sini, pemerintah Cina mendedikasikan kelebihan sumber dayanya, baik pekerja dan juga bahan mentah dalam mengembangkan sistem infrastruktur. Cara ini dilakukan agar dapat menarik minat mitranya untuk menjalin kolaborasi pembangunan infrastruktur.

Diplomasi infrastruktur Cina di bawah kampanye *Go Out* dilakukan dengan tiga cara berbeda. Pertama, implementasi kampanye *Go Out* berupa perluasan anggaran bantuan luar negeri sembari memasukkan jenis pembiayaan resmi non-konsesi lainnya. Pihak pemerintah menyebutnya sebagai sistem ‘bantuan Cina’. Model campuran pembiayaan dianggap membantu pemerintah Cina mengumpulkan lebih banyak modal guna membiayai proyek-proyek infrastruktur di mana mampu menelan biaya yang sangat besar. Cara semacam ini tidak lazim seperti yang dilakukan oleh beberapa negara industrialis Barat. Praktik bisnis semacam ini menggunakan topeng diplomasi infrastruktur dengan cara merayu negara-negara berkembang. Umumnya, Cina lebih menyukai dengan skema kemitraan Kerja Sama Ekonomi Selatan-Selatan. Tujuannya adalah mempromosikan kerjasama multi-corak dan saling menguntungkan. Sebagai contoh, Cina menawarkan kerjasama dengan Myanmar dan Laos berbasis bisnis dengan bisnis melalui proyek pembangkit listrik. Kedua, diplomasi infrastruktur Cina berlangsung di bawah sistem berbasis *request-based* yang sebenarnya lazim dilakukan oleh pesaingnya, yakni Jepang saat bermitra dengan Cina. Sistem ini

memungkinkan pemerintah asing atau entitas bisnis mitranya untuk meminta dukungan atau kemudahan bantuan finansial dari pemerintah Cina. Namun, sepanjang kampanye *Go Out*, fokus pemerintah Cina sejatinya adalah menghendaki agar berbagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) mampu merayap keluar dalam bersaing dengan entitas bisnis lainnya. Dengan kata lain, kehadiran kebijakan ini sebagai cara terjitu Cina dalam menginternasionalisasi perusahaannya. Dalam konteks diplomasi infrastruktur, kehadiran pemerintah dan aktor bisnis BUMN Cina bersatupadu dalam menggapai peluang bisnis infrastruktur di beberapa negara. Pembiaya proyek infrastruktur tidak lain juga berasal dari perbankan BUMN Cina sendiri seperti Exim Bank dan Cina Development Bank. Perannya paling tidak adalah fasilitas finansial mulai dari jaminan kredit ekspor hingga pinjaman langsung. Terakhir, Cina yang bukan bagian dari klub negara pendonor yang terasosiasi Klub Paris, tidak diwajibkan mengikuti aturan standar global dalam sisi bantuan luar negeri dan kredit ekspor. Posisi Cina di sini semakin mulus dalam mempromosikan kepentingan bisnis melalui diplomasi infrastruktur. Terlihat, pemerintah Cina selama ini tidak memberlakukan persyaratan politik dalam memberikan pinjaman luar negerinya.

Tig acara ini masih relevan untuk diamati ketika Xi Jinping mempromosikan BRI di negara-negara kawasan. Boleh dijustifikasi bahwa BRI sebenarnya adalah bagian kelanjutan dari kebijakan *Go Out*, yakni menginternasionalisasi BUMN dalam proyek infrastruktur ‘konektivitas’, dan juga tetap berfokus untuk menggapai tujuan politik strategisnya, yakni promosi kepentingan strategis di tengah laju kebangkitannya baik dari sisi ekonomi maupun politik keamanan di kawasan. Guna mengakomodir pengamatan ini, teori diplomasi infrastruktur dalam bayang promosi politik strategis melalui kerangka geo-strategis.

Geo-strategi menyangkut perhatian penuh atas politik strategis nasional dan dinamika hubungan antar-pemerintah. Salah satu corak geo-strategis adalah geo-politik di mana menghubungkan geografi dan teritorial negara dengan politik kekuatan dunia. Di sini, para negarawan atau pemerintah akan memberi tempat khusus pada kapasitas domestiknya berupa sumber daya alam dan kondisi geografis lainnya demi memaksimalkan kekuatan relatifnya (Brzezinski, 1997). Kebijakan luar negeri Cina melalui *Go Out* bisa dimaknai sebagai siasat geopolitik atau pilihan politik ofensif guna menantang posisi regional dan global yang selama ini didominasi oleh AS (Mearsheimer, 2006). Dengan kata lain, pola diplomasi infrastruktur berwajah BRI senantiasa sebagai siasat-siasat untuk mereduksi kekuatan AS di beberapa kawasan, salah satunya AS. Sehubungan dengan praktik luar negeri Cina di tingkat kawasan dan dunia melalui BRI dapat dikatakan sebagai suatu

pertunjukan monumental yang melampirkan betapa keunggulannya sedang dipertontonkan mulai dari sisi kekuatan militer, ide globalisasi dan multilateralisme, kelembagaan, saluran investasi, bantuan pembangunan infrastruktur. Cara ini sebenarnya menjadi lumrah di tengah ambisi pihak revisionis baru yang sedang tampil di tengah terjadinya kemerosotan kekuatan hegemonis dunia (Mearsheimer, 2014; Allison, 2017; Scobell, 2021). Di mata negara-negara kawasan akan bertindak pragmatis-opurtunis dalam memposisikan Cina, bahwa di tengah melemahnya kekuatan hegemonis maka sudah sepatunya membuka karpet merah bagi negara yang tampil secara prestisius, seperti Cina saat ini (Callahan, 2016). Corak geostrategi lainnya adalah geo-ekonomi. Pada awal 1990-an, ekonom Edward Luttwak (1990) mengemukakan bahwa dunia pasca Perang Dingin tidak lagi didominasi persaingan militer, melainkan persaingan bersifat ekonomis. Perdagangan masih sangat menonjol dalam kompetisi ini, namun juga dibarengi dengan kompetisi teknologi baru secara komersial, pembiayaan penjualan secara predatoris selama tahap produksi, dan manipulasi standar. Inilah watak geo-ekonomi sebenarnya. Serupa yang diamati oleh Petsinger (2017) bahwa peningkatan penggunaan instrumen geoekonomi sangat erat kaitannya dengan kebangkitan Cina pasca Perang Dingin di mana turut menjalankan kapitalisme negara, intervensi pemerintah terhadap BUMN, dan pendalaman globalisasi ekonomi. Dalam sisi ini, kekuatan ekonomi dijadikan sebagai instrumen geostrategis guna melayani tujuan strategis nasional. Mikael Wigell (2016) lantas menguraikan tipologi geostrategi ekonomi – salah satunya strategi geo-ekonomi hegemonis – yakni menyebarkan pengaruh kekuatan atau kapabilitas ekonomi sebagai saran untuk menegakkan kepemimpinan regional tanpa pengerahan kekuatan secara paksa (*coercion*). Cara semacam ini mencakup pembentukan aliansi melalui barang publik regional seperti bantuan ekonomi atau kerja sama/diplomasi infrastruktur.

## PEMBAHASAN

Pertumbuhan ekonomi Cina yang begitu cepat telah berkontribusi meningkatkan kemitraan di beberapa negara kawasan, khususnya di Asia Tenggara. Keduanya menampilkan pola hubungan yang semakin kompleks dalam wilayah kerja sama perdagangan, dan mengembangkan relasi bisnis di beberapa sektor industri yang saling terkait. Pengaruh ekonomi Cina diperkirakan akan terus berlanjut yang tidak terbatas dari perdagangan, investasi, dan bantuan luar negeri. Akan tetapi, membuka kemungkinan bagi Cina untuk menggunakan kekuatan ekonomi yang dimilikinya sebagai tujuan ekonomi politik strategis.

Hal ini ditandai dengan investasi dan fasilitas pendanaan pembangunan infrastruktur fisik di Asia Tenggara melalui agenda BRI.

### **Belt Road Initiative dan Agenda ‘Mengglobal Cina’**

Salah satu peristiwa terpenting dalam Abad 21 adalah inisiasi kerja sama multilateral baru yang bernama BRI. Kerja sama ini pertama kali dideklarasikan oleh Xi Jinping saat kunjungan kenegaraan di Kazakhstan pada 7 September 2013. Dalam pidatonya, Xi menawarkan sebuah konstruksi kerja sama dengan istilah “Sabuk Ekonomi Jalur Sutra (*Silk Road Economic Belt*) yang akan menghubungkan antara Cina dengan kawasan Eropa melalui Asia Tengah, Asia Barat, dan Rusia. Selang tiga minggu kemudian, Xi Jinping mengumumkan konsep kerja sama Jalur Sutra Maritim Abad 21 (*21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road*) di Indonesia. Jalur ini akan menghubungkan antara Cina dengan kawasan Mediterania melewati jalur maritim Asia Tenggara, Afrika di Pantai Timur, dan Asia Barat. Konsep kerja sama berbasis jalur Sutra akan memadukan wilayah daratan dan maritim yang saling terkoneksi satu sama lain dengan keterlibatan keanggotaan mencapai 65 negara.

Terdapat lima komponen atau tujuan kunci dari agenda BRI. Pertama, koordinasi kebijakan (*policy coordination*) dengan keterlibatan negara-negara yang terhimpun dalam BRI dengan sifat koordinatif dan partisipatif melalui mekanisme kebijakan makro *intergovernmental*. Kedua, konektivitas fasilitas (*connectivity facilitation*) dengan pembangunan infrastruktur transportasi, energi, telekomunikasi, dan beberapa bentuk jaringan lainnya.

Pada bulan November 2013, rezim PKC meluncurkan kebijakan reformasi ekonomi terbaru yang menggabungkan Sabuk Ekonomi Jalur Sutra dan Jalur Sutra Maritim untuk mengakselerasikan keberlangsungan BRI di berbagai lini kawasan. Pada bulan Maret 2014, Kongres Nasional Cina menyepakati bahwa komponen geografis BRI melalui Koridor Ekonomi Cina-Pakistan (CPEC) dan Koridor Ekonomi Bangladesh-Cina-India-Myanmar (BCIM). Selanjutnya, pada bulan Mei 2014, Wakil Perdana Menteri Cina Zhang Gaoli mendeklarasikan pembentukan empat Koridor Ekonomi BRI: Cina – Mongolia – Rusia, Jalur Penghubung Eurasia Baru, Cina – Asia Tengah dan Asia Barat, dan Cina – IndoCina. Artinya, BRI memiliki enam cakupan kewilayahan. Enam koridor ekonomi pada dasarnya telah menghubungkan lebih dari 10 provinsi Cina dengan Asia, Afrika, dan Eropa. Sebagai contoh, Provinsi Yunnan menjadi pusat penghubung Cina ke Asia Tenggara dan Asia Selatan. Pemerintah Cina menargetkan menyelesaikan proyek infrastruktur transportasi

darat yang bernama Trans-Asia Railway (TAR) pada tahun 2020. Sebagai gambaran, jalur TAR akan mengkoneksikan Kota Kunming yang merupakan ibukota Provinsi Yunnan ke Singapura.

Selain itu, Cina turut mengembangkan proyek raksasa berupa 172 konservasi air dengan nilai investasi sebesar US\$ 87,6 miliar dengan target penyelesaian tahun 2020, dan pada tahun 2030 akan menyelesaikan 1.600 bandara dengan nilai investasi sebesar US\$ 23,3 miliar (Deepak, 2018). Dalam mewujudkan BRI, pemerintah Cina bersedia menyalurkan dana infrastruktur sebesar US\$ 124 miliar. Dana ini kemudian dikawal oleh institusi finansial BRI yang bernama Asia Infrastructure Investment Bank (AIIB) dan Silk Road Fund. AIIB menjadi institusi sentris yang diberikan tanggung jawab oleh Cina yang berfungsi untuk menawarkan pembiayaan infrastruktur dan proyek-proyek pembangunan di sepanjang jalur BRI. AIIB berfokus untuk mempromosikan interkoneksi Eurasia (Eropa-Asia), pertumbuhan berbasis pekerjaan, dan pembangunan ekonomi yang berkelanjutan. Bank yang berbasis di Beijing ini akan secara aktif mendorong kerja sama regional dengan badan-badan finansial yang serupa dengan ADB.

Jika diperhatikan secara spesifik, agenda BRI merupakan inkranasi Jalur Sutra yang sebelumnya eksis pada 2000 tahun silam. Inisiasi yang ditawarkan oleh Xi Jinping telah menunjukkan dua sifat mendasar, yaitu unik dan ambisius. Prakarsa ini dikatakan ambisius karena pemerintah Cina berusaha menghidupkan kembali Jalur Sutra Baru dengan keterlibatan 65 negara dalam satu payung kerja sama yang bersandar pada kordinasi pembangunan dan ekonomi secara inklusif. Mengangkat kembali memori historis tersebut sejatinya menunjukkan bahwa status kebangkitan Cina harus ditingkatkan dengan status baru sebagai *ruler maker* dalam tatanan globalisasi saat ini. Jika sebelumnya, program reformasi ekonomi dan kebijakan pintu terbuka menjadi acuan Cina untuk terlibat dalam sistem globalisasi (*free rider*), maka kehadiran Cina lantas menawarkan visi globalisasi yang lebih terkoneksi. Agenda ini kemudian dijustifikasi sebagai implementasi Impian Cina menuju Rejuvinasi Nasional sebagai negara besar (Miller, 2017). Dengan kata lain, BRI telah muncul sebagai instrumen historis dengan tujuan untuk menopang pertumbuhan ekonomi Cina sekaligus memperkuat pengaruh politik Cina selama beberapa dekade ke depan. Upaya untuk menarik negara-negara Asia dan Eropa ke dalam orbit ekonomi Cina kemudian membentuk apa yang disebut oleh Xi Jinping sebagai “komunitas dengan tujuan bersama” atau “*win-win cooperation*”. Negara-negara yang terlibat akan mendapatkan



keuntungan ekonomi seiring dengan bangkitnya perekonomian Cina (Liu & Dunford, 2016). Meskipun, negara-negara yang terlibat satu sama lain memiliki disparitas sistem politik dan kebudayaan, namun kehadiran BRI dapat mengintegrasikan mereka melalui kerja sama ekonomi atau yang dikenal dengan pola pembagian kerja (*division of labour*) secara harmonis.

Perlu diketahui, revitalisasi Jalur Sutra yang dideklarasikan oleh Xi Jinping bukanlah sesuatu yang baru. Terma Jalur Sutra Baru telah muncul sebagai romantika kesejarahaan (*fashionable nostalgia*) yang dituangkan dalam kebijakan ekonomi dan politik luar negeri Jepang, Cina, dan AS. Atensi dari kebijakan tersebut memposisikan Asia Tengah dan Asia Selatan merupakan kawasan potensial dan strategis. Pada akhir 1990-an, pemerintahan Jepang di bawah kendali Obuchi Keizo telah mengumumkan “Diplomasi Jalur Sutra” yang bertujuan untuk meningkatkan keterlibatan Jepang di Asia Tengah (Len, Tomohiko, & Tetsuya, 2008). Pada tahun 2001, Presiden Cina Jiang Zemin memperkenalkan kembali istilah Jalur Sutra dalam forum tahunan Asia-Europe Meeting (ASEM) di Beijing. Kehadiran jalur ini sebagai mozaik sejarah terpenting yang telah menghubungkan peradaban Timur dan Barat, sehingga patut diaktivasi kembali mengingat kebutuhan interaksi antara keduanya saling melengkapi dalam tatanan globalisasi saat ini (Thorsten, 2005). Dalam analisis Christina Lin, revitalisasi Jalur Sutra Baru tidak hanya meningkatkan perdagangan antara kedua belah wilayah, namun terdapat proyeksi strategis Cina untuk kebutuhan energi dan keamanan. Realitas ini juga menstimulus lahirnya Shanghai Cooperation Organization (SCO) (Lin C. , 2011). Sementara itu, Menteri Luar Negeri AS Hillary Clinton juga pernah menyampaikan visi Jalur Sutra Baru dalam pidatonya di Chennai, India Juli 2011. Pendekatannya yaitu membantu terintegrasinya Afghanistan dengan Asia Tengah dan Asia Selatan melalui koridor perdagangan. Menurut Vladamir Federenko, inisiasi Jalur Sutra Baru ala AS memiliki beberapa tujuan mendasar, yaitu mengatasi ancaman transnasional, membangun infrastruktur dan konektivitas yang diperlukan untuk pengembangan integrasi ekonomi regional, dan menyediakan ruang baru bagi kelompok-kelompok masyarakat sipil, supremasi hukum, dan persoalan hak asasi manusia (Fedorenko, 2013).

Letak pembeda dari ketiga inisiatif sebelumnya ialah prakarsa BRI menampilkan kombinasi antara gagasan kebijakan luar negeri, memori kolektif tentang kejayaan Cina masa silam, dan mengangkat visi globalisasi ala Cina. Kesemuanya sebagai agregasi total antara dimensi ekonomi dan dimensi politik strategis, sehingga tidak dapat dilihat secara sempit sebagai upaya kerja sama ekonomi dan pembangunan semata. Untuk menunjukkan

asumsi tersebut, penulis memandang terdapat dua bagian penting menjelaskan mengapa kebijakan luar negeri Cina melalui BRI sebagai kombinasi antara kepentingan ekonomi politik strategis, yaitu memperluas dan memperdalam hubungan Cina dengan negara tetangga, dan mempromosikan strategi Mengglobal Cina (*Cina's Go Global*) atau lazim dikenal sebelumnya, kebijakan *Go Out*.

Pertama, meningkatkan hubungan dengan negara sekitar berarti sebagai usaha menjadikan Cina sebagai sentris dalam lingkungan kawasan. Seperti dalam pernyataan William Callahan bahwa respon Cina terhadap lingkungan regional lebih dari sekedar ruang untuk menggapai potensi ekonomi yang saling menguntungkan. Callahan kemudian menjustifikasi bahwa pemerintah Cina telah menempatkan BRI sebagai desain besar yang memadukan strategi jangka menengah dan jangka panjang untuk menempatkan statusnya sebagai sentris kawasan yang mencakup bidang ekonomi, politik, dan keamanan (Callahan, 2016). Menurut analisis CSIS, yaitu Scott Kennedy dan David A. Parker bahwa atensi Cina mengarah pada upaya memperluas pengaruhnya di antara negara-negara kawasan melalui Cina-sentris yang ditempuh melalui perdagangan, investasi, dan infrastruktur. Kesemuanya kemudian dibingkai dalam kerja sama ekonomi dan pembangunan BRI (Kennedy & Parker, 2015). Beberapa analisis lain mengungkapkan bahwa aspirasi Cina untuk memperluas pengaruhnya di tingkat kawasan sebenarnya memiliki tujuan yaitu mengambil alih barang publik regional (Li X. , 2016). Dengan ekspansi investasi Cina terhadap misi konektivitas BRI [infrastruktur] telah menjadi bagian terpenting untuk menyediakan kebutuhan barang publik regional. Di kawasan Asia sendiri yang hampir banyaknya didominasi oleh negara berkembang tentu membutuhkan investasi dan kemudahan fasilitas pendanaan terkait orientasinya dalam mempersempit kesenjangan pembangunan. Sementara itu, kehadiran institusi keuangan pembangunan seperti Asian Development Bank (ADB) memiliki keterbatasan dalam mencukupi permintaan pendanaan (Callaghan & Hubbard, 2016; Li, 2017). Hal ini menjadi celah bagi institusi keuangan BRI yaitu AIIB untuk dapat diterima dihadapan negara-negara kawasan. Akibatnya, negara-negara yang menerima AIIB sebagai sumber pendanaan alternatif utama, secara bersamaan menempatkan BRI sebagai pijakan barang publik regional. Hal ini lantas menjadikan Cina sebagai sentris dalam lingkungan kawasan.

Kedua, kehadiran BRI sejatinya sebagai konsolidasi lanjutan untuk mempromosikan strategi Mengglobal Cina. Mulanya, pemerintah Cina memprakarsai kebijakan “Mengglobal

Cina (*Cina's Go Global*)” untuk memperoleh aset di luar negeri secara sistematis pada akhir tahun 1999. Kebijakan ini mendorong BUMN dan BUMS Cina untuk dapat berinvestasi dalam arena pasar luar negeri secara masif, seperti kemudahan peminjaman dari bank-bank domestik dan dukungan informasi (*information support*) dari pemerintah (Alon, Wang, Shen, & Zhang, 2014). Dengan kata lain, kebijakan ini sebagai upaya pemerintah Cina untuk menginternasionalisasi jaringan perusahaannya. Kebijakan ini kemudian memiliki pengaruh signifikan terhadap peningkatan pertumbuhan ekonomi Cina semenjak tahun 2000-an. Ditandai dengan konsentrasi FDI keluar Cina yang hampir banyaknya terkonsentrasi di negara-negara berkembang. Selain itu, Cina telah menjadi negara eksportir terbesar dunia semenjak tahun 2014 (Liu & Dunford, 2016). Xi Jinping menganggap kebijakan Mengglobal Cina harus ditingkatkan kembali hingga perusahaan-perusahaan Cina mengisi segala rongga ekonomi kawasan dan internasional. Ambisi tersebut telah disampaikan di hadapan Sidang Komite Sentral PKC ke-18 pada bulan November 2013 (Hu, Tang, Yang, & Yan, 2017). Penulis memandang bahwa kehadiran BRI sejatinya sebagai instrumen penting untuk mengimplementasikan kebijakan Mengglobal Cina.

Kehadiran BRI di satu sisi mempercepat konektivitas suatu wilayah, di sisi lain menjadi arena penting bagi perusahaan-perusahaan Cina untuk memfokuskan investasinya dalam bidang transportasi di sepanjang jalur BRI (Wang & Lu, 2016). Pemerintah Cina sedang menjadikan BRI sebagai instrumen untuk mempromosikan pembangunan kluster industri di beberapa wilayah penting. Fenomena ini lantas memperkuat kerja sama pembangunan industrial antara Cina dengan negara-negara sekitar. Perusahaan-perusahaan Cina kemudian mendapatkan ruang baru untuk memperluas ekspansi bisnisnya (Fei, 2017). Hal ini diikuti dengan keunggulan komparatif Cina yaitu sektor industri alat berat atau bahan konstruksi yang sangat dibutuhkan dalam mengisi material proyek-proyek pembangunan infrastruktur. Jika dintisarikan, maka kehadiran BRI memiliki potensi untuk menjadikan Cina sebagai sentris kawasan berkat ketersediaan kerja sama industrial, perdagangan, investasi, dan pembangunan konektivitas yang merupakan instrumen *regional public goods*. Di samping itu, kehadiran BRI akan memudahkan kebijakan Mengglobal Cina yang ditandai dengan internasionalisasi perusahaan-perusahaan Cina. Hal ini didukung dengan keterlibatan pemerintah Cina dalam menyediakan kesepakatan kerja sama pembangunan infrastruktur dan industrial.

### **Diplomasi Infrastruktur melalui BRI**

Jauh sebelum adanya BRI, Cina sebenarnya sebagai negara eksternal yang proaktif dalam mendorong misi konektivitas di Asia Tenggara pasca krisis finansial Asia 1997. Jelasnya, panorama pasca KFA mengantarkan Cina sebagai negara proaktif yang turut mendesain pembentukan pendalaman regionalisme ASEAN. Dalam menyalurkan misi bersama tersebut, Cina lantas mengembangkan kebijakan ekonomi luar negeri khusus bagi Asia Tenggara dengan kebijakan “tetangga yang baik (*good neighbor policy*)” dengan tiga prinsip utama, yaitu keamanan mutual, kerja sama mutual, dan pembangunan mutual (Tai & Soong, 2014).

Penulis menilai terdapat beberapa faktor kunci di balik prioritas Cina terhadap regionalisme Asia Tenggara pasca KFA, yaitu: (1) dengan memperhatikan reaksi berantai (*chain reaction*) dari KFA, Cina kemudian menyadari bahwa stabilitas lingkungan eksternal sangat dibutuhkan untuk menjaga pertumbuhan ekonominya; (2) hampir banyaknya negara-negara di kawasan Asia Tenggara telah berpartisipasi dalam berbagai kesepakatan perdagangan bebas; (3) Cina menyadari kehadiran Asia Tenggara yang stabil dan berkemajuan ekonomi akan menyebabkan peningkatan ekspor Cina ke wilayah ini; (4) untuk menghalangi persepsi negatif kawasan yang memosisikan Cina sebagai ancaman ekonomi politik – Cina akan terus mempromosikan regionalisme yang hirau pada visi kemakmuran bersama; dan (5) Sikap proaktif sejatinya sebagai alasan politik untuk membatasi pengaruh negara besar yang lebih dulu aktif dalam membingkai kerja sama ekonomi politik saat Perang Dingin dan setelahnya, seperti Jepang dan AS.

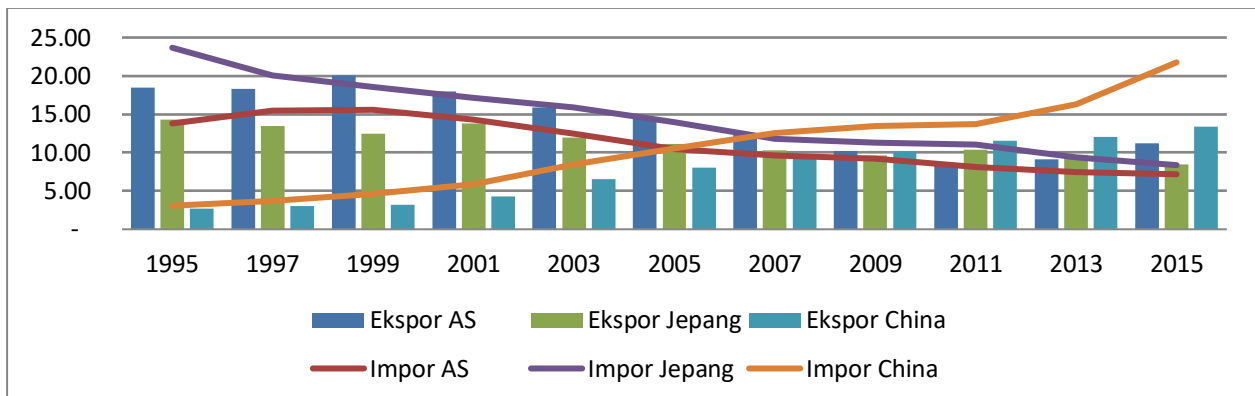
Pangsa ekspor dan impor Cina ke Asia Tenggara secara bertahap mengalami peningkatan yang semula nilai ekspornya tahun 1995 hanya 3.07 %, tahun 2005 sebesar 10.50% dan terus mengalami peningkatan sekitar satu digit pasca Krisis Finansial Global tahun 2007. Momen ini sekaligus menggeser posisi AS dengan nilai pangsa ekspor sebesar 9.63% di tahun tersebut, begitupun dengan Jepang mengalami penurunan dengan nilai sebesar 11,27 %. Jelasnya, Jepang dan AS mengalami dekandensi pangsa ekspor ke Asia Tenggara dengan rata-rata 8.30% dan 10.37% semenjak KFG hingga tahun 2015. Sementara itu, Cina perkasa dengan nilai pangsa ekspor 21.76 % dan impornya hanya sekitar 13.38%.

Cina memandang Asia Tenggara sebagai kawasan yang memiliki potensi paling produktif dan reseptif untuk memproyeksikan pengaruhnya. Dalam hal ini, membangun konektivitas fisik dengan negara-negara Asia Tenggara merupakan cara yang jitu dalam

mengaselerasi pangsa ekspor Cina, sekaligus meningkatkan pengaruhnya untuk kebutuhan politik strategis. Kunci utama dari konektivitas ialah membangun interaksi yang kompleks baik dalam dimensi ekonomi politik maupun kultural, sehingga jaringan operasional khususnya infrastruktur transportasi akan menjadikan masyarakat kawasan terbiasa dengan kepentingan ekonomi Cina.

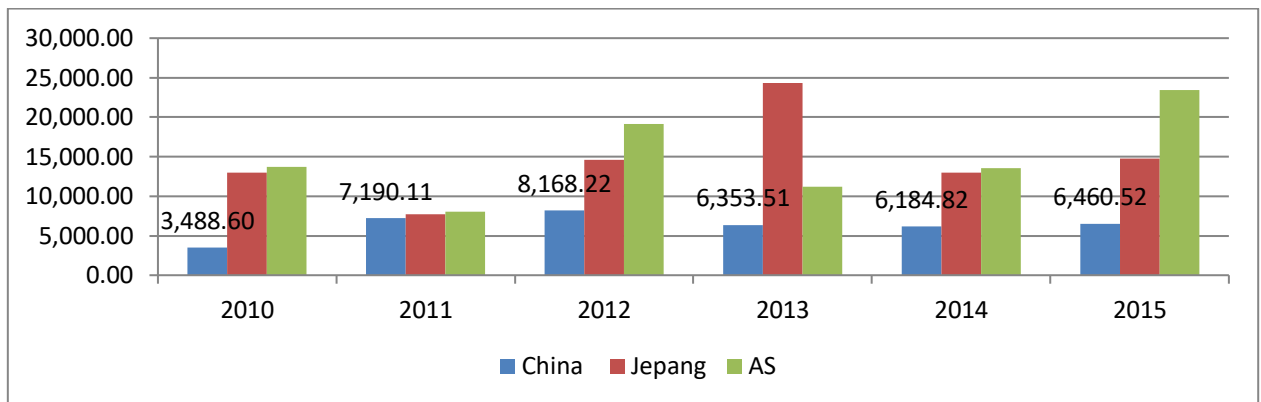
Sejalan dengan itu, investasi langsung Cina ke Asia Tenggara mengalami peningkatan yang semula hanya US\$ 3.488,60 juta tahun 2010 kemudian mengalami peningkatan tajam di tahun 2011 sebesar US\$ 7.190,11 juta. Dari tahun 2012-2015 menunjukkan kisaran nilai rata-rata sebesar US\$ 6.871,44 juta. FDI Jepang dan AS menunjukkan sebaran nilai yang fluktuatif dari tahun ke tahun, namun FDI Cina tahun 2015 mengalami peningkatan fantastis sebesar US\$ 9.799,27 juta yang berarti menggeser kedua negara tersebut. FDI Cina terkonsentrasi pada sektor manufaktur, konstruksi, dan transportasi di kawasan ini.

**Grafik 2. Tren Pangsa Ekspor dan Impor ASEAN dengan Tiga Negara Ekstra-Kawasan Tahun 1995-2015 (dalam persen)**



*Sumber: Data disaring oleh penulis dari IMF Directions of Trade Statistics*

**Grafik 3. Arus Masuk FDI ASEAN dengan Tiga Negara Ekstra Kawasan Tahun 2010-2016 (dalam juta US\$)**



*Sumber: Data disaring oleh penulis dari ASEAN Statistics*

Kehadiran Cina dianggap relevan dengan visi konektivitas ASEAN. Seperti di pembahasan sebelumnya, masalah esensial dari implementasi visi ini melalui pembangunan infrastruktur transportasi membutuhkan sumber pendanaan yang tidak sedikit. Sebaliknya, Cina telah berfokus dalam investasi keluar yang bukan hanya pada dominasi sektor manufaktur, melainkan juga pada sektor infrastruktur transportasi dan konstruksi. Tahun 2012, investasi Cina hanya sebesar US\$ 275,47 juta di sektor konstruksi, sementara sektor transportasi sebesar US\$ 1.722,46 juta. Sementara peningkatannya terjadi di tahun 2014 hingga 2016 untuk kedua sektor tersebut. Jika diperhatikan, tren alokasi finansial untuk kedua sektor ini terkonsentrasi pada sektor transportasi dengan nilai total investasi sebesar US\$ 3.846,78 juta.

Berdasar dari hal di atas, kehadiran BRI merupakan kelanjutan dari fokus konektivitas Asia Tenggara yang ditawarkan oleh Cina. Sekali lagi, program BRI adalah ‘konektivitas’. Leksikon ini telah menjadi sinonim liberalisasi perdagangan, delokalisasi aktivitas produksi, biaya transportasi yang murah, integrasi regionalisme, penggunaan teknologi dan informasi, dan munculnya jaringan produksi global (Hummels, 2007; Bridgeman, 2012). Dengan kata lain, konektivitas merupakan bagian integral untuk menciptakan keamanan globalisasi. Namun, konektivitas juga tidak dapat dipisahkan dari orientasi strategis kepada siapa ia dibentuk. Untuk menguji asumsi “konektivitas tidak sekedar sebagai tuntunan ekonomi semata, melainkan sebagai instrumen untuk mempromosikan kepentingan politik” – maka tulisan ini akan membukannya melalui

pertanyaan esensial, yaitu apakah kehadiran misi konektivitas BRI bersifat inheren dengan kebutuhan pembangunan infrastruktur fisik di negara-negara Asia Tenggara?

Untuk menjelaskan kesemuanya, penulis berangkat melalui variasi diplomasi ekonomi yaitu diplomasi infrastruktur. Hal ini dipertimbangkan karena kehadiran misi konektivitas Cina melalui BRI didahului dengan pembangunan dan pengembangan proyek-proyek infrastruktur. Sesuai dengan ilustrasi di pembahasan sebelumnya, konsentrasi yang cukup besar untuk investasi, bantuan, dan pinjaman yang diselenggarakan oleh Cina ke Asia Tenggara lebih terserap ke sektor infrastruktur transportasi, sehingga tulisan ini akan berfokus ke bagian tersebut.

Kehadiran misi konektivitas BRI bagi Asia Tenggara dapat menjadi jangkar baru dari berbagai kesepakatan bilateral dan regional yang sebelumnya telah tersedia. Hal ini merujuk pada Nota Kesepahaman Kerja Sama Transportasi tahun 2004, Perjanjian Transportasi Maritim ASEAN-Cina, Kerja Sama Pelabuhan Kembar (*sister port agreement*) dan infrastruktur kereta api yang menghubungkan antara Kunming dengan Singapura.

Situasi ini juga sebagai konsolidasi lanjutan untuk memperdalam hubungan ekonomi politik Cina dengan negara-negara kawasan. Hal ini didorong oleh kesesuaian misi konektivitas BRI dengan prioritas kebijakan pembangunan infrastruktur fisik di beberapa pemerintahan negara-negara di Asia Tenggara. Akibatnya, konvergensi misi konektivitas antara BRI dengan negara kawasan telah membuka kesempatan bagi Cina sebagai sentris kawasan dan memudahkan perluasan kebijakan Mengglobal Cina, yaitu internasionalisasi perusahaan. Untuk membuktikan asumsi ini, penulis akan menguraikan kehadiran investasi dan fasilitas pendanaan Cina dalam proyek-proyek infrastruktur transportasi di Filipina, Malaysia, dan Indonesia bermakna lebih dari sekedar “membangun” infrastruktur fisik.

### **Filipina**

Prospek BRI di Filipina diperkirakan sulit terimplementasi selama masa kepemimpinan Presiden Aquino III berkuasa (Villanueva, 2018). Sentimen politik yang ditunjukkan oleh Aquino III terhadap Cina disebabkan oleh klaim kewilayahan Laut Cina Selatan. Hubungan keduanya bergerak jauh lebih dingin semenjak pemerintah Filipina melakukan petisi arbitrase kepada Mahkamah Internasional Atas Hukum Laut tahun 2014. Pemerintah Cina merespon tindakan sepihak tersebut, karena persoalan ini bisa diselesaikan melalui proses negosiasi secara bilateral dan multilateral. Akibatnya, selama kepemimpinan Aquino menunjukkan tidak ada perubahan penting dalam diplomasi ekonomi antara Filipina dengan Cina.

Sementara itu, Cina telah lebih dulu mempromosikan program BRI ke negara-negara Asia Tenggara seperti Indonesia dan Malaysia.

Beberapa analisis memprediksikan bahwa kehadiran BRI dapat diterima atau sebaliknya akan ditentukan oleh Presiden Cina pasca berakhirnya kepemimpinan Aquino III tahun 2016 (Zhun, 2015). Dalam analisis lain menyebutkan bahwa Filipina dalam waktu kedepan akan menghadapi kesenjangan pembiayaan, karena biaya kebutuhan pembangunan infrastrukturnya yang besar sementara sumber pembiayaan yang diperoleh yang kesemuanya terkonsentrasi pada Bank Dunia dan ADB. Dengan demikian, kehadiran AIIB dapat menjadi alternatif baru untuk Filipina (Lim, 2015).

Pada tahun 2016, Rodrigo Duterte resmi terpilih menjadi Presiden Filipina. Sebuah tanda tanya apakah prospek BRI akan relevan untuk menentramkan kerja sama antara Cina dengan Filipina dapat terjawab dengan munculnya sikap dan kebijakan Duterte yang memposisikan Cina sebagai mitra ekonomi strategis. Hal ini dikarenakan dengan kebijakan Duterte yang berfokus pada pembangunan infrastruktur fisik. Presiden Rodrigo Duterte menekankan Sepuluh Agenda Sosial-ekonomi untuk mengurangi kemiskinan dari 21,6% tahun 2015 menjadi 13-15% di tahun 2022 (Villanueva, 2018). Untuk mencapai target tersebut, pemerintah Filipina mencanangkan program reformasi pembangunan yang meliputi ketersediaan infrastruktur fisik dan pengembangan industri melalui program “Build, Build, and Build”. Rodrigo Duterte menekankan bahwa kebijakan ini bertujuan untuk mencapai “Masa Keeamanan Infrastruktur”, dengan konsiderasi bahwa mobilitas dan konektivitas berkonsekuensi logis meningkatkan pertumbuhan ekonomi (Venzon, 2018).

Hal ini dilakukan karena ketidakpuasan Duterte terhadap pemimpin sebelumnya yang justru kehilangan fokus untuk memprecepat pembangunan dan pertumbuhan ekonomi (Estrada, 2018). Pertumbuhan ekonomi Cina berada di peringkat kelima dari sepuluh negara Asia Tenggara semenjak tahun 2010. Hal ini mendorong pemerintah Filipina untuk mempercepat program pembangunan dengan skenario pembiayaan yaitu 5,3% dari PDB yang dialokasikan pada pembangunan infrastruktur fisik. Sektor tersebut meliputi transportasi darat dan maritim, sumber daya air, energi, infrastruktur sosial, dan teknologi dan komunikasi. Di samping itu, pemerintah Filipina merencanakan pembiayaan proyek-proyek yang akan dikembangkan melalui dua cara, yaitu: (1) mengejar strategi fiskal dengan 80% pinjaman berasal dari sumber domestik, dan 20% berasal dari pinjaman luar negeri; dan (2) kebijakan pajak dan reformasi perpajakan (Diono, 2018). Kebutuhan sumber capital



untuk mengembangkan proyek-proyek Filipina tidak hanya mengandalkan pinjaman luar negeri, tetapi disertai dengan investasi dari luar. Kondisi ini memberi kesempatan bagi pemerintah Cina mempromosikan perusahaan dan bank-bank pembangunannya dalam menanamkan investasi terhadap proyek yang di buka.

Dengan adanya program kebijakan pembangunan infrastruktur di tangan Duterte, praktis hubungan antara Filipina dengan Cina untuk pembangunan infrastruktur dan konektivitas bersifat inheren. Keterpilihan Duterte dengan membawa kebijakan populis telah diperkirakan akan menempuh diplomasi yang jauh lebih pragmatis. Pada awal tahun kepemimpinannya, Duterte menempatkan Cina sebagai kunjungan kenegaraan yang paling relevan untuk mempromosikan bahwa Filipina tengah berfokus pada reformasi pembangunan infrastruktur. Pemerintah Cina menyambut baik atas sikap tersebut, sehingga hubungan antara Cina dengan Filipina dapat lebih stabil melalui pendekatan diplomasi infrastruktur. Akibatnya, prospek BRI di Filipina dengan mudah disesuaikan dengan visi pembangunan Duterte.

Darnele Estrada memandang bahwa Cina telah diproyeksikan sebagai pendonor pinjaman dan investasi utama bagi proyek-proyek pembangunan infrastruktur Filipina, karena tidak ada persyaratan ekonomi dan politik yang begitu ketat, kecuali menerima program BRI secara bersama-sama (Estrada, 2018). Bagi Cina sendiri, kesempatan kerja sama pembangunan infrastruktur melalui BRI sendiri sebagai modal penting memperbaiki hubungan antar keduanya terkait wilayah Laut Cina Selatan. Aquino III yang sebelumnya menempatkan Cina sebagai musuh maritim Filipina. Namun, kepemimpinan Duterte justru menghilangkan sekat dan polarisasi antara Filipina dengan Cina terkait LCS. Kebijakan luar negeri Duterte justru didesain untuk menghidupkan kembali kerja sama dengan Cina melalui orientasi ekonomi dan pembangunan (Castro, 2016). Di sisi lain, terdapat kesempatan bagi pemerintah Cina untuk memperluas jaringan perusahaan-perusahaannya dengan skema menginvestasikan dan mengerjakan proyek-proyek infrastruktur transportasi yang tersedia. Penulis menilai kebijakan Filipina yaitu “Masa Keemasan Infrastruktur” akan bermakna bagi pemerintah Cina sebagai “Masa Keemasan Promosi Infrastruktur Cina Ke Filipina”. Dalam catatan penulis, kerja sama proyek pembangunan infrastruktur transportasi antara pemerintah Filipina dengan perusahaan Cina sejak kepemimpinan Duterte mengalami peningkatan tajam. Total pendanaan yang dialokasikan oleh perusahaan-perusahaan Cina sebesar US\$ 6,3 miliar.

## Malaysia

Hubungan kerja sama pembangunan infrastruktur antara pemerintah Malaysia dengan Cina telah mengalami perkembangan yang kompleks dan mutual. Investasi Cina untuk sektor transportasi di Malaysia mengalami peningkatan signifikan. Tercatat, nilai investasinya semula US\$ 280 juta untuk tahun 2015 menjadi US\$ 1970 juta di tahun 2016 (Yean, 2018). Fenomena ini menunjukkan bahwa atensi pemerintah Malaysia terhadap visi konektivitas dan pembangunan infrastruktur yang dijalankan oleh Cina melalui BRI cukup tinggi. Pemerintah Malaysia memandang BRI merupakan program pembangunan yang dapat memperkuat kerja sama antara Malaysia dengan Cina (Teo, 2017).

Kehadiran Malaysia dianggap strategis bagi keberlangsungan kepentingan Cina melalui BRI (Yuen, 2016; Teo, 2017). Hal ini didasarkan oleh letak Malaysia sebagai pen jembatan antara Laut Cina Selatan dengan Samudra Hindia. Selanjutnya, Selat Malaka yang berada dalam teritorial Malaysia menjadi pusat atensi Cina untuk terkoneksi dengan Asia Tenggara, Asia Selatan, dan Asia Barat melalui jalur maritim. Kondisi ini menjadi salah satu alasan kuat mengapa Cina memberi perhatian khusus bagi Malaysia untuk keberlangsungan BRI (Bender & Rosen, 2015). Dengan kata lain, besarnya perhatian pemerintah Cina untuk memberi bantuan, peminjaman, dan investasi selain mengimplementasikan BRI secara harmonis, tetapi terdapat keinginan untuk memperkuat pengaruh politiknya dihadapan pemerintah Malaysia agar menjamin aksesibilitas Cina di Selat Malaka. Tulisan ini telah menghimpun beberapa proyek infrastruktur transportasi yang melibatkan hubungan antara Malaysia dengan Cina pasca promosi Jalur Sutra Maritim.

Malaysia telah dijadikan sebagai gerbang penting untuk perdagangan di sepanjang Jalur Sutra Maritim. Saat ini, Pemerintah Cina dan Pemerintah Malaysia tengah berada dalam proses kesepakatan dalam membentuk “aliansi pelabuhan (*port alliance*)” untuk mempercepat arus perdagangan melalui efisiensi kepabeanan. Di bawah kepemimpinan Najib Razak, Malaysia telah dibawa menjadi lebih dekat dengan Cina untuk kerja sama ekonomi melalui diplomasi infrastruktur. Kehadiran BRI menjadi katalis antara keduanya untuk menjajaki kerja sama berbasis pemerintah-pemerintah dan bisnis-bisnis untuk proyek infrastruktur fisik. Pada tahun 2016, Malaysia dengan Cina telah menandatangani 14 perjanjian bisnis dengan bisnis dan 16 Nota Kesepahaman pemerintah dengan pemerintah bernilai sebesar RM 114 miliar (Tat, Chew, & Chin, 2018). Beberapa kesepakatan itu telah melibatkan secara resmi perusahaan-perusahaan Cina seperti CCCC Dredging (Group) Co

Ltd, Cina Communications Construction Company Limited (CCCC Ltd), Cina Communications Construction Company, Power Cina, dll.

Untuk kerja sama berbasis bisnis dengan bisnis mengacu pada proyek pembangunan infrastruktur transportasi bernama East Coast Railway Link (ECRL). Proyek ECRL akan dikerjakan oleh perusahaan Cina bernama CCCC Ltd, sementara Malaysia Rail Link (MRL) bertugas sebagai pemilik dari proyek tersebut. Pemerintah Malaysia mendapat kemudahan dari proses pembiayaan dan pembangunan proyek ECRL. Cina Exim Bank ditunjuk oleh keduanya untuk mengalokasikan pendanaannya sebesar 85% dari total kebutuhan pendanaan proyek, termasuk peminjaman lunak sebesar 3,25% dan periode moratorium yaitu tujuh tahun. Proyek ECRL memiliki rute sepanjang 688 km yang mengkoneksikan antara Laut Cina Selatan yang berbatasan dengan Thailand bagian timur menuju rute navigasi strategis di Selat Malaka. Jalur ini akan membentuk sistem logistik yang jauh lebih efektif dan efisien (Lee, 2017). Huam Hon Tat dan Joon Chew berpandangan bahwa proyek ECRL memiliki skenario keuntungan ekonomi yang signifikan.

Hal ini berkenaan dengan tiga alasan dasar, yaitu: (1) kehadiran ECRL melegitimasi wilayah Kuantan sebagai kota pelabuhan dan pintu gerbang pasar Asia Pasifik, (2) berkontribusi meningkatkan kualitas kawasan ekonomi khusus yang bernama East Coast Economic Region (ECER) dengan munculnya investasi asing karena tersedianya infrastruktur transportasi yang semakin terkoneksi antara Pantai Timur Semenanjung Malaysia ke Pantai Barat Semenanjung Malaysia; dan (3) memunculkan efek *spillover* berupa ketersediaan lapangan pekerjaan baru bagi masyarakat lokal yang berada di wilayah Pahang, kemudahan akses pariwisata di Tok Bali, dan terciptanya sistem pengiriman barang yang efektif dan efisien (Tat, Chew, & Chin, 2018).

Selanjutnya, kolaborasi tingkat pemerintah dengan pemerintah menyepakati tiga ketersediaan infrastruktur, yaitu aliansi pelabuhan (*seaport alliance*), pengembangan wilayah pesisir, dan kawasan industrial seperti Malaysia Cina Kuantan Industrial Park (MCKIP). Malaysia telah menyepakati sebuah Nota Kesepahaman dengan Cina pada November 2015 yang berisi kesepakatan aliansi pelabuhan untuk meningkatkan investasi dan perdagangan antar keduanya. Aliansi ini melibatkan enam pelabuhan Malaysia yang terletak di Bintulu, Johor, Kuantan, Malaka, Penang, dan Klang. Sedangkan, Cina menyediakan sepuluh pelabuhan yang terdiri dari Beibuwan, Fujian Fuzhou, Guangzhou, Jiangsu Taicang, Ningbo, Dalian, Shenzhen, Haikou, Shanghai and Xiamen (Yuen, 2016). Pelabuhan Kuantan menjadi salah satu contoh dari keberhasilan aliansi pelabuhan antara

Malaysia dengan Cina. Pelabuhan ini mengalami perkembangan pesat dari menangani kapal kargo yang beratnya mencapai 150,000 bobot mati, hingga menjadi pusat petrokimia di Malaysia dan pusat logistik ECER (Idris, 2015). Sementara itu, pembangunan infrastruktur jembatan yang menghubungkan antara Semenanjung Malaysia dengan Pulau Penang dengan panjang mencapai 24 km. Proyek ini bernama Second Penang Bridge dan dikerjakan oleh Cina Harbour Engineering Company (CHEC) dan UEM Builders Sdn Bhd dengan estimasi pembiayaan senilai US\$ 2,6 juta miliar (Tjen-San, 2017).

Proyek ketiga bernama MCKIP. Proyek ini merupakan kolaborasi terbesar yang pernah dihasilkan oleh pemerintah Malaysia dengan pemerintah Cina. MCKIP secara resmi diluncurkan pada bulan Februari 2013. Kolaborasi ini mengacu pada rasio kepemilikan saham yaitu 51:49. Konsorsium Cina mendapat jatah 49% dan dimiliki oleh Guanxi Beibu Gulf International Port Group Co Ltd (sebuah perusahaan BUMN yang dimiliki oleh Provinsi Guangxi), sedangkan 51% dimiliki oleh Kuantan Pahang Holding Sdn Bhd. Kerja sama dari proyek ini memuat pembangunan infrastruktur kawasan industrial dan pelabuhan kargo. Khusus untuk pelabuhan, MCKIP memiliki skenario untuk mengembangkan kembali Pelabuhan Kuantan menjadi pintu gerbang strategis bagi pelayanan logistik untuk kawasan industrial. Saat ini, Pelabuhan Kuantan menangani kapal kargo curah [mengangkut batu bara, biji besi, mineral, dll] untuk industri disekitarnya. Skenario kedepan akan menjadikan Pelabuhan Kuantan sebagai terminal kapal kargo curah sekaligus pelabuhan laut dalam. Pelabuhan Kuantan akan bertindak sebagai katalisator bagi eksistensi kawasan industrial Kuantan yang bersinergi dengan kawasan industrial dan pelabuhan barang lainnya. Akibatnya, kondisi pasar di kawasan ini berkembang secara dinamis dan menstimulus kehadiran para investor untuk mengekspansikan bisnis mereka di ASEAN. Alice Tsang menganggap kehadiran dan perkembangan Pelabuhan Kuantan kedepannya menjadi gerbang perdagangan alternatif di Asia (Tsang, 2017).

Kolaborasi antara pemerintah Malaysia dengan pemerintah Cina memperlihatkan sebuah sinyal bahwa Pelabuhan Kuantan akan didesain menuju peningkatan fasilitas perdagangan dan integrasi dalam kawasan. Jelasnya, mereka akan mendirikan fasilitas layanan jasa kepabeanan antara pelabuhan Malaysia dengan pelabuhan Cina. Hal ini bertujuan untuk mengefektifkan dan mengefisiensikan sistem pengiriman barang dan logistik. Jika skenario ini terjadi, maka menghasilkan dua hal utama. Pertama, misi konektivitas BRI memberi pengaruh signifikan bagi pertumbuhan perdagangan antara Cina

dengan Malaysia. Di sisi yang lain, menginvitasi negara-negara Asia Tenggara lainnya untuk bekerjasama dengan pemerintah Cina untuk membentuk kawasan industrial baru. Di saat yang bersamaan juga, diplomasi infrastruktur Cina telah merangkak menjadi kebutuhan strategis bagi negara-negara kawasan. Akibatnya, ekspansi perusahaan-perusahaan Cina semakin menjamur di tengah kebutuhan pembangunan infrastruktur di Asia Tenggara, sekaligus meningkatkan status ekonomi dan politik Cina di tingkat kawasan.

### **Indonesia**

Kehadiran agenda konektivitas yang dipromosikan oleh Xi Jinping melalui BRI mendapat respon besar dari pemerintah Indonesia. Hal ini mengacu dengan adanya misi konektivitas BRI bersifat konvergen dengan fokus kebijakan Indonesia yaitu percepatan ketersediaan pembangunan infrastruktur fisik yang berlangsung di pelbagai wilayah Indonesia (Kosandi, 2016; Pradhan, 2016; Pitlo, 2016). Lewat BRI tampak pemerintah Indonesia seakan menggelar karpet merah bagi pendanaan yang berasal dari pemerintah dan investor Cina. Ini dilakukan mengingat beberapa proyek strategis Indonesia membutuhkan estimasi pembiayaan yang tidak sedikit sementara porsi alokasi Anggaran Pengerluaran dan Belanja Negara (APBN) dianggap terbatas. Hal ini menjadi momentum Cina memperdalam hubungan kerja sama ekonomi strategis dengan Indonesia.

Buah dari momentum tersebut ialah Cina dapat mempromosikan tekonologi secara masif dan ekspansi perusahaan-perusahaannya dalam mengisi proyek-proyek yang tersedia melalui skema kerja sama berbasis bisnis dengan bisnis. Kondisi ini bukan hanya memperkuat diskursus konektivitas BRI di Indonesia, melainkan juga menggeser kekuatan negara lain untuk terlibat dari proyek-proyek pembangunan Indonesia. Hal ini merujuk ketika Cina menelkung Jepang untuk kereta cepat Jakarta-Bandung, bahkan diprediksikan perusahaan Cina kembali digunakan untuk kereta cepat Jakarta-Surabaya. Sebelum menjelaskan tentang bagaimana konvergensi konektivitas yang diagendakan oleh Joko Widodo dengan agenda konektivitas BRI mengandung nilai strategis bagi Cina, tulisan ini terlebih dahulu menjelaskan secara ringkas mengenai latar belakang fokus kebijakan pembangunan Joko Widodo.

Menurut data yang dikeluarkan oleh Global Competitiveness tahun 2014, Indonesia berada dalam peringkat ke-72 untuk segi keseluruhan kualitas infrastruktur, sementara Laos berada di peringkat ke-66. Kualitas infrastruktur kereta api Indonesia berada di peringkat ke-41, sementara Vietnam berada di peringkat ke-52. Begitupun juga untuk kualitas infrastruktur pelabuhan, Indonesia berada di peringkat ke-77, dan tertinggal jauh dari

Malaysia yang menempati peringkat ke-12. Akibatnya, kualitas yang lemah ini berimplikasi secara signifikan terhadap beban biaya logistik dan tingkat kompetitif ekonomi dan perdagangan. Bank Dunia memperkirakan bahwa Indonesia akan kehilangan 1% pertumbuhan ekonominya apabila persoalan kesenjangan infrastruktur fisik tidak teratasi dengan baik (Wangke, 2015). Dari tantangan ini, Joko Widodo memunculkan sebuah kebijakan besarnya bernama “Poros Maritim Global (*Global Maritime Axis*)”.

Salah satu objektivitas utama dari gagasan Joko Widodo tentang Indonesia sebagai PMG adalah meningkatkan konektivitas antar pulau dan ketersediaan kualitas infrastruktur pelabuhan di berbagai wilayah strategis Indonesia. Beberapa pulau-pulau Indonesia hampir banyaknya berada di wilayah Indonesia Timur justru mengalami diskonektivitas. Akibatnya, pulau-pulau ini telah terinklusi dari perhatian pembangunan dan distribusi ekonomi nasional, sehingga memberi hubungan secara asimetris bagi roda pembangunan ekonomi nasional.

Demikian juga untuk infrastruktur pelabuhan yang secara kuantitas dan kualitas lemah, padahal Indonesia dikenal sebagai negara maritim. Kualitas pelabuhan yang rendah pada gilirannya memengaruhi tersedianya hambatan perdagangan maritim secara internal maupun eksternal. Menurut laporan Bank Dunia, beban biaya pengiriman peti kemas dari Padang ke Jakarta tiga kali lebih tinggi dibandingkan pengiriman dari Jakarta ke Singapura (Sandee, 2009). Akibatnya, potensi perdagangan melalui jalur maritim justru gagal dimanfaatkan secara baik.

Kemunculan doktrin politik Joko Widodo mengenai PMG merupakan neksus antara orientasi domestik maupun internasional. Dengan kata lain, sebelum menguatkan posisinya sebagai PMG, pemerintah Indonesia membayangkan bahwa pembenahan pembangunan infrastruktur maritim yang mencakup pelabuhan, kawasan industrial, perkapalan, dan instrumen-instrumen lainnya yang lebih baik dapat mendorong atau mengubah Indonesia menjadi sentris perdagangan maritim regional (Shekhar & Liow, 2014). Istilah pembangunan tersebut bernama “Tol Laut”. Kebijakan ini dirancang untuk memfasilitasi transportasi maritim melalui konektivitas antara satu pelabuhan utama dengan pelabuhan utama lainnya. Pelabuhan utama yaitu Balawan di Sumatera Utara, Tanjung Priok di Jakarta, Tanjung Perak di Jawa Timur, Pelabuhan Soekarno-Hatta di Makassar, dan Pelabuhan Sorong di Papua.

Di samping kebijakan Tol Laut, pemerintah Indonesia turut berfokus pada penyediaan infrastruktur transportasi darat. Tujuannya memiliki kesamaan dengan Tol Laut

yaitu menciptakan ruang keterhubungan satu wilayah dengan wilayah lain secara efektif dan efisien dalam rangka meningkatkan pertumbuhan ekonomi sekaligus mempersempit kesenjangan pembangunan yang berlangsung di beberapa wilayah. Pada tahun 2016, pemerintah Indonesia memutuskan program percepatan pembangunan infrastruktur fisik sebanyak 245 proyek strategis dan dua program prioritas nasional. Dari keseluruhan proyek tersebut diperkirakan membutuhkan estimasi pembiayaan sebesar Rp 4.197 triliun dengan sumber pendanaan berasal dari APBN sebesar Rp 525 triliun, BUMN sebesar Rp 1.258 triliun, dan investasi swasta sebesar Rp 2.414 triliun (KPPIP, 2016). Kebutuhan yang sangat besar ini dipandang memerlukan fasilitas pendanaan baik investasi dan peminjaman berasal dari negara atau perusahaan asing. Kehadiran Cina melalui agenda konektivitas BRI dianggap sebagai alternatif utama yang dapat membantu pemerintah Indonesia menyelesaikan misi pembangunannya.

Untuk sektor pembangunan infrastruktur transportasi, Indonesia menargetkan penyelesaian 74 jalan tol, 23 jalur kereta api, dan 10 pelabuhan. Kesemuanya membutuhkan dana yang fantastis. Akibatnya, pemerintah Indonesia melakukan fokus kebijakan diplomasi infrastruktur ke beberapa mitra strategis dalam rangka mempromosikan pembangunan yang layak secara komersial. Secara bersamaan juga, pemerintah Cina telah mengambil momentum ini guna menunjukkan atensinya sebagai negara yang berfokus memfasilitasi misi konektivitas BRI. Pemerintah Indonesia telah menawarkan pelbagai proyek infrastruktur melalui skema Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (*Public Private Partnership*) dan skema Pembiayaan Investasi Non-APBN (*business to business*).

Dari tahun 2017, pemerintah Indonesia telah tercatat melakukan proses penjajakan dalam mempromosikan proyek pembangunan infrastruktur ke Cina. Pertama, Joko Widodo menawarkan kerja sama pembangunan di tiga megaprojek kepada Xi Jinping saat pertemuan BRI di Beijing pada tanggal 14 Mei 2017 (BCC, 2017). Dua diantaranya, yaitu Pelabuhan Kuala Tanjung dan peningkatan infrastruktur Bitung-Manado-Gorontalo dengan ketersediaan akses jalan, jalur kereta api, pelabuhan serta bandara dengan skema KPBU. Kedua, pada tanggal 12 Juli 2017 giliran para investor Cina mendatangi Kementerian Perindustrian Indonesia sebagai kunjungan balasan kerja sama bisnis pasca pertemuan BRI. Para jajaran kementerian ini menjelaskan beberapa proyek strategis khususnya sektor transportasi. Hal ini mengacu pada 14 proyek dengan total nilai investasi mencapai US\$ 29,1 miliar di Sumatera Utara. Terdiri dari jalur kereta api sepanjang 622 km, 3.000 ha pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung, dan beberapa pembangunan dan pengembangan

bandara, sementara di Sulawesi Utara yaitu Pelabuhan Internasional Bitung (Kontan, 2017). Para investor tersebut memiliki atensi penuh terhadap Indonesia tersebut, terlebih dengan keinginan perusahaan Cina melakukan kerja sama berbasis bisnis dengan bisnis untuk sektor pelabuhan yang memadukan dengan pembangunan industri dan pelabuhan hub internasional. Ketiga, perhatian pemerintah Indonesia juga kembali ditingkatkan dengan munculnya promosi investasi (*market sounding*) yang dilaksanakan pada tanggal 25 Juli 2017 di Beijing dan Tianjin. Pemerintah Indonesia menawarkan sejumlah proyek infrastruktur bernilai Rp 217 triliun kepada pemerintah dan perusahaan Cina (Republika, 2017). Khusus untuk sektor transportasi, proyek-proyek tersebut diantaranya adalah pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung, pengembangan Pelabuhan Hub Internasional Bitung, dan lima proyek jalan tol. Dari serangkaian promosi tersebut, geliat investor Cina mulai menampakkan keinginannya untuk terlibat di beberapa pembangunan infrastruktur. Sejauh ini, investor Cina mulai megkhususkan atensinya pada Pelabuhan Kuala Tanjung dan Pelabuhan Bitung. Pelabuhan Kuala Tanjung dipilih dengan pertimbangan letak yang strategis. Hal ini diiringi dengan beberapa pertimbangan, yaitu dari segi letak berdekatan langsung dengan Selat Malaka, pelabuhan ini merupakan pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus Sei Mangke. Diperkirakan skema kerja sama pembangunan ini melalui pendanaan campuran (*blended finance*) dan KPBU. Sementara itu, perusahaan Cina juga memberikan atensi khusus dari Pelabuhan Hub Internasional Bitung. Proyek di wilayah ini akan melibatkan pembangunan kawasan industrial dan pelabuhan. Pelabuhan ini dianggap strategis bagi investor Cina, karena secara letak berada di wilayah strategis – sebagai pintu gerbang ekonomi ke negara-negara Asia Pasifik dan berada di Kawasan Ekonomi Khusus semenjak tahun 2014 (Tirto, 2016). Dari proyek Pelabuhan Kuala Tanjung dan Pelabuhan Bitung akan diisi oleh BUMN multinasional Cina bernama Cina Communications Constructions Company. Untuk realisasinya masih menunggu hasil kajian yang dilakukan oleh perusahaan Cina sebelum menggelontorkan pendanaanya.

Sejauh ini, proses promosi proyek infrastruktur transportasi terealisasi dengan pendanaan dari Cina yang hampir terkonsentrasi di sektor jalan tol dan kereta cepat. Diantaranya yaitu Tol Manado-Bitung dengan pendanaan sebesar US\$ 0,3 miliar yang berasal dari perusahaan Cina Road and Bridge Corporation, Tol Samarinda-Balikpapan dengan pendanaan sebesar US\$ 0,9 miliar, dan proyek raksasa Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB), dengan pendanaan sebesar US\$ 5,5 miliar yang berasal dari Cina Railway



International Ltd. Khusus untuk kerja sama KCJB menjadi perhatian bagi tulisan ini. Dapat dikatakan bahwa proyek KCJB memiliki catatan menarik sebab sebagai langkah lanjutan pemerintah Cina untuk mempromosikan teknologi kereta cepat yang dimiliki sekaligus kemudahan pendanaan yang menjadi rasionalitas pemerintah Indonesia mengalihkan kerja samanya dari Jepang ke Cina.

Cina merupakan negara pendatang baru dalam industri kereta cepat. Meskipun begitu, geliat perkembangan industri ini menjadi salah satu perhatian terpenting bagi kepemimpinan Xi Jinping (Zoellner, 2016). Hal ini mendorong pemerintah Cina untuk menjalankan agenda “diplomasi besi (*iron diplomacy*)” yang merujuk pada proyek kereta cepat sebagai objek hubungan internasional dan elemen kunci bagi diplomasi Cina (Pattiradjawane, 2016). Bahkan, geliat Cina ingin menonjolkan citranya sebagai negara industri kereta cepat mutakhir meskipun sebagai pemain baru dalam persaingan teknologi tersebut. Adalah Jepang yang menjadi rival utama Cina terkait teknologi kereta cepat. Keduanya saling berkompetisi untuk mempromosikan industri mereka ke berbagai wilayah, misalnya di AS dengan rute Los Angeles-San Fransisco yang membentang sepanjang 559 km dengan investasi senilai US\$ 68 miliar, dan beberapa negara-negara di Asia Tenggara seperti India, Thailand, dan Vietnam. Belum lama ini, pemerintah Cina dengan pemerintah Turki menyepakati kerja sama proyek pembangunan kereta cepat yang menghubungkan antara Ankara dengan Istanbul (Suhendra, 2016). Akibatnya, Cina telah tumbuh menjadi penantang baru sekaligus mulai menggeser dominasi Jepang. Dalam memudahkan ekspansi jaringan industri bisnisnya, kehadiran BRI dipandang menjadi relevan dalam memuluskan diplomasi infrastruktur Cina seperti di Indonesia. Persaingan antara Cina dengan Jepang turut dirasakan secara jelas dalam pemerintahan Indonesia. Pasalnya, belum ada investasi asing di Indonesia dapat menciptakan kekacauan di antara para aktor politik domestik. Proyek ini tidak hanya menciptakan gesekan dalam entitas, namun juga perdebatan tentang investasi yang berasal dari Cina dapat memiliki risiko hebat atau sebaliknya. Namun, yang terjadi adalah Joko Widodo memilih pragmatis mengenai kerja sama tersebut. Pilihannya jatuh ke Cina lebih disebabkan oleh kemudahan pendanaan melalui skema bisnis dengan bisnis, tanpa sumber pendanaan yang berasal dari APBN (Tiezzi, 2015).

Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) telah ditandatangani secara resmi tanggal 16 Oktober 2015 dan direncanakan akan rampung pada tahun 2021. Pemerintah Indonesia dengan pemerintah Cina memiliki kesepakatan yang sama dalam proyek KCJB yaitu skema kerja sama mengacu hubungan antar bisnis dengan bisnis. Perusahaan Indonesia

yang terlibat yaitu PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia dengan kepemilikan saham sebesar 60% dan selebihnya dimiliki oleh Cina Railway International Ltd yang merupakan anak perusahaan Cina Railway Construction Corporation. Perusahaan yang terlibat sebenarnya memiliki entitas yang sama, yaitu BUMN.

Keterlibatan pemerintah dan perusahaan Cina dalam proyek KCJB sebenarnya memiliki arti penting baik dalam arena ekonomi maupun politik strategis. Henry Chan mengidentifikasi bahwa kehadiran KCJB memunculkan Cina sebagai “pengubah keadaan (*game-changer*)” melalui dua alasan mendasar. Pertama, mega-proyek ini memungkinkan pemerintah Indonesia sama sekali tidak menggunakan sumber pendanaan berasal dari APBN. Pasalnya, pendanaan pembangunan proyek ini berasal dari Bank Pembangunan Cina dan AIIB sebesar 75%. Sementara sisanya akan disediakan oleh Indonesia yang berasal dari obligasi global. Yang dimaksud dengan pengubah keadaan yaitu Indonesia tidak hanya menerima manfaat dari kemudahan pembangunan kereta cepat, tetapi juga sebagai promosi Cina untuk menunjukkan kepada negara lain bahwa keterlibatan perusahaan Cina sebagai model baru pembangunan infrastruktur global. Di samping itu, skema kerja sama ini akan lebih menguntungkan bagi negara penerima, daripada skema KPBU. Artinya, kerja sama kedepannya yang melibatkan Cina dengan Indonesia akan cenderung melalui skema bisnis dengan bisnis. Kedua, sebagian besar negara berkembang yang menghadapi keterbatasan pendanaan dalam pembangunan infrastruktur transportasi atau persoalan premi risiko pendanaan telah menjadi celah kritis bagi Cina untuk mempromisikan diri sebagai mitra yang tepat. Cina lantas melakukan perubahan penting mengenai kepemilikan aset dan devisanya untuk dapat diinvestasikan ke negara-negara yang tengah berfokus pada pembangunan infrastruktur fisik. Pemerintah Cina tampil melakukan terobosan berupa pengalihan mata uang asing yang semula berada di obligasi AS kemudian dialihkan ke negara-negara berkembang melalui skema peminjaman dan investasi langsung. Cara ini berimplikasi secara signifikan untuk mereduksi kebutuhan dan biaya pendanaan sekaligus mengubah rencana proyek pembangunan menjadikan suatu proyek menjadi layak secara komersial. Akibatnya, kerja sama berbasis bisnis dengan bisnis dianggap tepat sekaligus meminimalisir pendanaan yang berasal dari negara. Ketika cara ini ditempuh maka proyek pembangunan tersebut harus menggunakan mitra teknologi yang handal, dan opsi pembiayaan yang murah. Kondisi ini menjadi celah yang mudah bagi Cina untuk mempromosikan teknologi dan opsi pembiayaan melalui rentetan skema proyek konstruksi, yaitu tahap desain

perencanaan (*engineering*), tahap pengadaan barang dan jasa (*procurement*), dan tahap pelaksanaan konstruksi (*construction*). Dengan demikian, pemerintah Cina di satu sisi telah berhasil dalam mempromosikan kemudahan fasilitas pendanaan, di sisi lain mempromosikan secara masif penggunaan teknologi yang dimiliki oleh perusahaan Cina (Chan, 2016).

## **KESIMPULAN**

Dari ulasan pembahasan yang telah dipaparkan di atas, penulis menemukan bahwa agenda konektivitas BRI yang dipromosikan oleh Cina di Asia Tenggara sejatinya menghasilkan dua hubungan yang bersifat simbiotik, yaitu sisi politik strategis dan sisi keuntungan bisnis. Dalam sisi politik strategis, kehadiran BRI di Asia Tenggara akan memperlihatkan sebuah skenario kepemimpinan baru Cina.

Cina berupaya hadir sebagai kekuatan regional dan internasional dengan cermat. Caranya adalah memperkenalkan diskursus konektivitas dengan balutan sistem perdagangan tanpa hambatan, kerja sama finansial, kerja sama kebijakan, dan interaksi antar individu yang kesemuanya didahului oleh hadirnya pembangunan infrastruktur fisik. Sejalan dengan pendirian politik dan ekonomi luar negeri Cina yang hirau pada “kebangkitan/pembangunan yang damai”, maka implementasi BRI dipandang sebagai usaha yang signifikan untuk stabilitas regional dan perdamaian internasional. Secara bersamaan juga, kehadiran BRI merupakan cerminan dari status Cina yang semakin menonjol dalam ekonomi, politik, dan strategi luar negeri. Dengan mempromosikan kerja sama pembangunan infrastruktur transportasi, Cina berusaha mengurangi ketegangan politik dan meningkatkan rasa saling percaya antara satu sama lain. Artinya, diplomasi infrastruktur yang dilakukan oleh Cina melalui BRI adalah instrumen untuk dapat memperkuat hubungan ekonomi Cina sekaligus mempromosikan misi-misi politik strategisnya. Dengan kata lain, cara semacam ini khas perilaku geostrategis. Hal ini dapat dilihat dari keterlibatan Cina dalam mempromosikan misi konektivitas dan proyek-proyek infrastruktur yang berlangsung di Filipina, Malaysia, dan Indonesia.

Pertama, pemerintah Cina menjadikan momentum kepemimpinan Duterte untuk mengikat kembali hubungan politik dan ekonomi. Strateginya adalah memudahkan fasilitas pendanaan dan investasi dalam mengisi proyek-proyek infrastruktur fisik yang menjadi fokus kebijakan Duterte dengan slogan “Build, Build, and Build”. Melalui keterlibatan aktif Cina dalam diplomasi infrastruktur, maka berimplikasi penting untuk menjaga ritme hubungan yang jauh lebih selaras, karena Cina pernah dikotak-hitamkan sebagai musuh Maritim Filipina saat kepemimpinan Aquino III.

Kedua, keterlibatan Cina yang proaktif dalam mendesain kerja sama MCKIP di Malaysia juga memiliki tujuan strategis, yaitu: (1) menjadikan Pelabuhan Kuantan sebagai gerbang strategis bagi pelayanan logistik untuk kawasan industrial yang dapat terkoneksi dengan berbagai pelabuhan di Cina; dan (2) proyek ini dapat memperkuat pengaruh politiknya dihadapan pemerintah Malaysia aksesibilitas Cina terjamin di Selat Malaak.

Ketiga, hubungan Cina dengan Indonesia akan selaras terkait konvergensi agenda konektivitas BRI dengan PMG atau pembangunan infrastruktur strategis. Cina akan menjadi mitra strategis bagi kebutuhan pembangunan di Indonesia. Fokus kebijakan pembangunan infrastruktur yang dijalankan oleh Joko Widodo berusaha mendapatkan fasilitas pendanaan yang berasal dari pinjaman dan investasi. Hal ini menjadi momentum bagi pemerintah Cina untuk “berbelanja” proyek-proyek strategis yang ditawarkan oleh Indonesia. Hal ini merujuk perhatian Cina terkait dengan Pelabuhan Hub Internasional Bitung karena secara kewilayahan sebagai pintu gerbang perdagangan di Asia pasifik, kemudian Pelabuhan Kuala Tanjung berada di perairan Selat Malaka yang merupakan konsentrasi perhatian perdagangan dan keamanan Cina. Di samping itu, keterlibatan Cina dalam proyek KCJB merupakan strategi lanjutan untuk menekan dominasi Jepang sebagai produsen teknologi kereta cepat. Pemerintah Cina telah menempatkan kereta cepat sebagai objek diplomasi, terlebih lagi misi konektivitas BRI salah satunya diaktualisasikan dengan ketersediaan jalur kereta cepat yang menghubungkan suatu wilayah dengan wilayah lain secara lintas kawasan.

Dalam sisi keuntungan bisnis, penulis mencatat terdapat dua hal mendasar. Pertama, bagi Cina sendiri, investasi infrastruktur berorientasi ekspor merupakan bagian penting untuk mendorong pengembangan sektor manufaktur, mengatasi kelebihan kapasitas produksi domestik, dan mendorong pertumbuhan ekonomi. Beberapa analisis yang telah ada, Cina telah dicirikan sebagai negara yang mengalami pertumbuhan yang tersendat semenjak KFG 2008. Sebagian besar dipengaruhi oleh kelebihan produksi domestik [terkonesntrasi pada jenis barang berat seperti besi, baja, semen], sementara tingkat komsumsi pada produk berat justru rendah. Kehadiran BRI dianggap tepat dalam mengatasi persoalan tersebut. Produk-produk yang mengalami kelebihan kapasitas dengan sendirinya akan digunakan atau dikonsumsi untuk kebutuhan proyek pembangunan infrastruktur fisik di sepanjang jalur BRI. Dengan kata lain, kehadiran produk industri yang melebihi kapasitas sejatinya dibutuhkan untuk pembangunan ekonomi negara-negara berkembang. Hal ini telah menghasilkan kondisi yang menguntungkan kedua belah pihak. Kedua, kehadiran visi

konektivitas BRI di Asia Tenggara tidak sekedar mempromosikan kerja sama pembangunan infrastruktur transportasi (pelabuhan, tol, jalur kereta api lintas batas), dan perdagangan semata, melainkan juga menyediakan jaringan baru bagi perusahaan-perusahaan Cina untuk berinvestasi di luar negeri. Dengan kata lain, perusahaan-perusahaan Cina menjadi pemain penting dari keberlangsungan misi konektivitas BRI di Asia Tenggara. Kondisi ini juga mencerminkan suatu fenomena bisnis internasional Cina, yaitu BRI menjadi instrumen penting untuk menginternasionalisasi perusahaan-perusahaan beserta teknologi dan tenaga kerja Cina.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- ADB. (2016). ASEAN Infrastructure Fund. Dipetik April 31, 2018, dari <https://goo.gl/Y7nYC3>
- Allison, G. (2017). *Destined for War: Can America and China Escape Thucydides's Trap?* London: Scribe Publications.
- Alon, I., Wang, H., Shen, J., & Zhang, W. (2014). Chinese State-Owned Enterprises Go Global. *Journal of Business Strategy*, 35(6), 3-18.
- ASEAN. (2016). *Master Plan for ASEAN Connectivity 2025*. Jakarta: ASEAN Secretariat.
- BCC. (2017). Jokowi Tawarkan Tiga Megaproyek ke Xi Jinping. Dipetik May 9, 2018, dari <https://goo.gl/N4i3vu>
- Bender, J., & Rosen, A. (2015). *This Pentagon Map Sows How China's Energy Needs are Driving Beijing's Military and Diplomatic Strategy*. Dipetik May 3, 2018, dari <https://goo.gl/ivwFyx>
- Bhattacharyay, B. N. (2009). *Infrastructure Development for ASEAN Economic Integration*. Tokyo: ADB Institute.
- Brzezinski, Z. (1997). *The Grand Chessboard: American Primacy And Its Geostrategic Imperatives*. New York: Perseus Books.
- Callaghan, M., & Hubbard, P. (2016). The Asian Infrastructure Investment Bank: Multilateralism on the Silk Road. *China Economic Journal*, 9(2), 116-139.
- Callahan, W. A. (2016). China's "Asia Dream": The Belt Road Initiative and the New Regional Order. *Asian Journal of Comparative Politics*, 1(3), 226-243.
- Castro, R. C. (2016). The Duterte Administration's Foreign Policy: Unravelling the Aquino Administration's Balancing Agenda on an Emergent China. *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, 35(3), 139-159.
- Chan, H. (2016). Prospect of Chinese Rail Export Under "One Belt, One Road". Dalam T. W. Lim, H. Chan, K. Tseng, & W. X. Lim (Penyunt.), *China's One Belt One Road Initiative* (hal. 197-235). London: Imperial College Press.
- Clarke, M. (2017). The Belt and Road Initiative: China's New Grand Strategy? *Asia Policy*, 24, 71-79.

- Deepak, B. (2018). China's Global Rebalancing: Will It Reshape the International Political and Economic Order? Dalam B. Deepak (Penyunt.), *China's Global Rebalancing and the New Silk Road* (hal. 1-12). Singapore: Springer.
- Diono, B. (2018). Financing the Philippines Golden Age of Transportation Infrastructure. Dipetik May 3, 2018, dari <https://goo.gl/qoDCZ8>
- Estrada, D. V. (2018). China's Belt and Road Initiative Implications for the Philippines. *FSI Insights*, 5(3), 1-9.
- Fedorenko, V. (2013). *The New Silk Road Initiatives in Central Asia*. Washington DC: RETHINK.
- Fei, D. (2017). Worlding Developmentalism: China's Economic Zones Within and Beyond its Border. *Journal of International Development*, 29(6), 825-850.
- Hong, Z. (2017). "One Belt One Road" and China–Southeast Asia Relations. Dalam L. Dittmer, & C. B. Ngeow (Penyunt.), *Southeast Asia and China: A Contest in Mutual Socialization* (hal. 211-225). Singapore: World Scientific Publishing Co. Pte. Ltd.
- Hu, A., Tang, X., Yang, Z., & Yan, Y. (2017). *The Modernization of China's State Governance*. Singapore: Springer.
- Idris, A. N. (2015). IJM Unit Gets Extension on Kuantan Port Concession. Dipetik May 7, 2018, dari <https://goo.gl/aZDZmR>
- Ikenberry, G. J. (2008). The Rise of China and the Future of the West: Can the Liberal System Survive? *Foreign Affairs*, 87(1), 23-37.
- Jianren, L. (2016). The 21st Century Maritime Silk Road and China-ASEAN Industry Cooperation. *International Journal of China Studies*, 7(3), 375-389.
- Kennedy, S., & Parker, D. A. (2015). Building China's "One Belt, One Road". Dipetik May 12, 2018, dari <https://goo.gl/ZDKunA>
- Kontan. (2017). Ini yang Ditawarkan Kemenperin ke Investor China. Dipetik May 9, 2018, dari <https://goo.gl/WhbHao>
- KPPIP. (2016). *Proyek Strategis Nasional*. Dipetik May 9, 2018, dari <https://goo.gl/quDBbu>
- Kurniawan, Y. (2016). One Belt One Road (OBOR): Agenda Keamanan Liberal Tiongkok? *Politica*, 7(2), 233-254.
- Lee, L. (2017). Hard-pedaling soft power, China helps launch \$13 billion Belt and Road rail project in Malaysia. Dipetik May 6, 2018, dari <https://goo.gl/cZDumu>
- Len, C., Tomohiko, U., & Tetsuya, H. (2008). *Japan's Silk Road Diplomacy. Paving the Road Ahead*. Massachusetts: The Central Asia-Caucasus Institute .
- Li, X. (2016). Applying Offensive Realism to the Rise of China: Structural Incentives and Chinese Diplomacy Toward the Neighboring States . *International Relations of the Asia-Pacific*, 16(2), 241–271.
- Li, Y. (2017). Belt and Road: A Logic Behind the Myth. Dalam A. Amighini (Penyunt.), *China's Belt and Road: A Game Changer?* (hal. 13-33). Milano: ISPI.
- Lim, A. C.-H. (2015). China's Belt and Road and Southeast Asia: Challenges and Prospects. *JATI*, 20, 3-15.
- Lin, C. (2011, April). The New Silk Road: China's Energy Strategy in the Greater Middle East. Dipetik May 11, 2018, dari <https://goo.gl/UxHYQY>

- Liu, W., & Dunford, M. (2016). Inclusive Globalization: Unpacking China's Belt and Road Initiative. *Area Development and Policy*, 1(3), 323-340.
- Liu, X. (2010). *The Silk Road in World History*. Oxford: Oxford University Press.
- Luttwak, E. N. (1990). From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce. *The National Interest*(20), 17-23.
- Ma, D. (1999). *The Silk Roads in History*. Dalam D. O. Flynn, L. Frost, & A. Latham (Penyunt.), *Pacific Centuries: Pacific and Pacific Rim Economic History Since the 16th Century*. London: Routledge.
- Mearsheimer, J. J. (2006). China's Unpeaceful Rise. *Current History*, 105(690), 160-162.
- Mearsheimer, J. J. (2014, Oktober 25). Can China Rise Peacefully? *The National Interest*.
- Miller, T. (2017). *China's Asian Dream, Empire Building Along the New Silk Road*. London: Zed Books.
- O'Trakoun, J. (2017). China's Belt and Road Initiative and Regional Perceptions of China. *The Journal of the National Association for Business Economics*, 52 (3).
- Pattiradjawane, R. (2016). China's High-Speed Track to Diplomacy in South-East Asia: The Jakarta Post Columnist. Dipetik May 10, 2018, dari <https://goo.gl/jbvHrj>
- Petsinger. (2017). What is Geoeconomics? *The World Today*, 72(6).
- Ping, W. (2013). The Chinese View: Reflection of the Long-Term Experiences of Aid Receiving and Giving. Dalam Y. Shimomura, & H. Osashi (Penyunt.), *A Study of China's Foreign Aid: An Asian Perspective* (hal. 125-144). London: Palgrave Macmillan.
- Republika. (2017). Indonesia Tawarkan Cina Proyek Infrastruktur Rp 217 Triliun. Dipetik May 9, 2018, dari <https://goo.gl/zHpDk7>
- Sandee, H. (2009). Mempromosikan Pembangunan Daerah di Indonesia Melalui Konektivitas yang Lebih Baik. Dipetik May 9, 2018, dari <https://goo.gl/GuXyaX>
- Scobell, A. (2021). Constructing a U.S.-China Rivalry in the Indo-Pacific and Beyond. *Journal of Contemporary China*, 30(127), 69-84.
- Shekhar, V., & Liow, J. C. (2014). Indonesia as a Maritime Power: Jokowi's Vision, Strategies, and Obstacles Ahead. Dipetik May 9, 2018, dari <https://goo.gl/2sw6TK>
- Suhendra. (2016). Proyek Kereta Cepat, Ketika Cina Menelikung Jepang. Dipetik May 10, 2018, dari <https://goo.gl/nfoobn>
- Tat, H. H., Chew, D. J., & Chin, T. A. (2018). Does The Belt and Road Initiative in the East Coast of Peninsular Malaysia Create Win-win Partnership with China? *Journal of Arts & Social Sciences*, 1(2), 98-105.
- Thorsten, M. (2005). Silk Road Nostalgia and Imagined Global Community. *Comparative American Studies An International Journal*, 3(3), 301-317.
- Tiezzi, S. (2015). It's Official: China, Not Japan, Is Building Indonesia's First High-Speed Railway. Dipetik May 10, 2018, dari <https://goo.gl/2cGMnS>
- Tirto. (2016). Perusahaan Cina Akan Bangun Kawasan Ekonomi Khusus Bitung. Dipetik May 9, 2018, dari <https://goo.gl/2WAevd>
- Tjen-San, C. (2017). *Malaysia Infrastructure: Chinese Contractors – Friend or Foe?* Singapore: DBS .

- To, L. L. (2001). China's Relations with ASEAN: Partners in the 21st Century? *Pacifica Review*, 13(61-71), 61-71.
- Tongzon, J. L., & Lee, S.-Y. (2015). The Challengers of Economic Integration: The Case of Shipping in ASEAN Countries. *The Pacific Review*, 28(4), 483-504.
- Tsang, A. (2017, May 16). Prospects for the Malaysia-China Kuantan Industrial Park. Dipetik May 8, 2018, dari <https://goo.gl/3gwJWv>
- Venzon, C. (2018). Duterte has three words on infrastructure: 'Build, Build, Build'. Dipetik May 3, 2018, dari <https://goo.gl/XLY84x>
- Villanueva, R. (2018). Duterte: China vital for 'Build Build Build'. Dipetik May 4, 2018, dari <https://goo.gl/A3mNBm>
- Vineles, P. (2017, January 11). ASEAN Connectivity: Challenge for an Integrated ASEAN Community. Dipetik April 29, 2018, dari <https://goo.gl/Xmt9BF>
- Wang, H., & Lu, M. (2016). *China Goes Global The Impact of Chinese Overseas Investment on its Business Enterprises*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Wangke, H. (2015). Penguatan Pengaruh Tiongkok Di Kawasan Asia Pasifik Melalui Pembentukan AIIB. *Info Singkat*, 7(7), 5-8.
- WBG. (2016). *Enhancing ASEAN Connectivity Monitoring and Evaluation*. Washington DC: World Bank Group.
- Wigell, M. (2016). Conceptualizing Regional Power's Geoeconomic Strategies: Neo-imperialism, Neo-mercantilism, Hegemony, and Liberal Institutionalism. *Asia Europe Journal* volume, 14(2), 135-151.
- Yuen, K. T. (2016). China's 21st Century Maritime Silk Road: Malaysian Perspectives. Dalam T. W. Lim, H. Chan, & W. X. Lim (Penyunt.), *China's One Belt One Road Initiative* (hal. 289-306). London: Imperial College Press.
- Zainal, M., & Rosli, F. (2013). Infrastructure Development In ASEAN. Dalam S. B. Das (Penyunt.), *ASEAN Economic Community Scorecard* (hal. 136-162). Singapore: ISEAS.
- Zhun, L. (2015). Aquino's China Bashing Will Impact Long-Term Interests. Dipetik May 3, 2018, dari <https://goo.gl/6ENr2n>
- Zoellner, T. (2016). China's High-Speed Rail Diplomacy. Dipetik May 10, 2018, dari <https://goo.gl/KLHTMw>