

HUBUNGAN INDONESIA DAN TIONGKOK PASCA DILUNCURKANNYA KEBIJAKAN LUAR NEGERI *BELT AND ROAD INITIATIVE* (BRI) TAHUN 2013-2018

Genandra Aji Perkasa

Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Komputer Indonesia, Jl. Dipatiukur
No. 116, Bandung, Indonesia

E-mail : genandraaa@gmail.com

Abstract

This research is related to the dynamics of Indonesia's relations with China in the initiation of building a Silk Road Economic Belt and the New Maritime Silk Road which is part of the Belt and Road Initiative (BRI) policy launched in 2013 by Chinese President Xi Jinping, until the end of President Joko Widodo's administration in 2018. The problem examined in this study is about China's national interest to secure and suffice domestic resources through BRI's policies with a synergy formed with the vision of the Indonesia's Global Maritime Fulcrum (GMF) under President Joko Widodo's administration which in this study analyzed how the efforts and obstacles encountered, as well as how the prospects for relations between the two countries within the framework of BRI's policy synergies in the future. The theory used in this research is foreign policy theory, national interests, and state review through the concept of bilateral relations. The method used is a qualitative method. The results of this study found that bilateral relations between Indonesia and China were growing, as seen from various cooperation projects that were agreed upon and started to be built during the presidency of Joko Widodo, which was considered as the best time related to bilateral relations between Indonesia and China with the agreement on various cooperation projects launched in Indonesia, three of were the those are Jakarta-Bandung Fast Train Cooperation, the Special Economic Zone Development Cooperation and Maritime Cooperation. The conclusion that can be drawn in this study is a stronger and harmonious bilateral relations after the launch of the BRI policy is marked by a variety of cooperation agreed by the two countries.

Keywords: Indonesia, China, BRI, GMF, Cooperation.

Abstrak

Penelitian ini terkait dengan dinamika hubungan Indonesia dengan Tiongkok dalam kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) yang diluncurkan tahun 2013 oleh Presiden Tiongkok Xi Jinping, hingga masa akhir pemerintahan Presiden Joko Widodo di tahun 2018. Adapun permasalahan yang diteliti dalam penelitian ini adalah mengenai kepentingan nasional Tiongkok untuk mengamankan dan mencukupi sumber daya di dalam negerinya melalui kebijakan BRI dengan sinergi yang terbentuk bersama visi Poros Maritim Dunia (PMD) Indonesia di bawah Pemerintahan Presiden Joko Widodo yang mana dalam penelitian ini menganalisa bagaimana upaya dan hambatan yang ditemui, serta bagaimana prospek hubungan kedua negara dalam kerangka sinergi kebijakan BRI di masa yang akan datang. Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori kebijakan luar negeri, kepentingan nasional, dan tinjauan negara melalui konsep hubungan bilateral. Adapun metode yang digunakan adalah metode kualitatif. Hasil Penelitian ini menemukan bahwa hubungan bilateral antara Indonesia dan Tiongkok semakin bertumbuh dilihat dari berbagai proyek kerjasama yang disepakati dan mulai dibangun di masa kepresidenan Joko Widodo yang dinilai sebagai masa terbaik terkait hubungan bilateral antara Indonesia dan Tiongkok dengan disepakatinya berbagai proyek kerjasama yang diluncurkan di Indonesia, tiga diantaranya adalah Kerjasama Kereta Cepat Jakarta-Bandung, Kerjasama Pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) dan Kerjasama Maritim. Kesimpulan yang dapat diambil dalam penelitian ini adalah semakin kuat dan harmonisnya hubungan bilateral pasca diluncurkannya kebijakan BRI ditandai dengan berbagai kerjasama yang disepakati oleh kedua negara.

Kata Kunci : *Indonesia, Tiongkok, BRI, PMD, Kerjasama.*

1. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Tiongkok sudah mulai fokus terhadap pembangunan ekonominya, semenjak pemerintahan Deng Xiaoping di masa silam. Tiongkok sendiri selalu berusaha menciptakan lingkungan yang damai untuk mendukung pembangunan ekonominya. Tidak heran jika Tiongkok berkembang pesat dan menjadi negara dengan pertumbuhan ekonomi tercepat. Hingga saat ini, kepentingan ekonomi menjadi kepentingan utama dari Tiongkok. Hal ini terlihat dari kebijakan yang dibuat pada masa pemerintahan Presiden Tiongkok saat ini, Xi Jinping, yaitu kebijakan *Belt And Road Initiative* (BRI). Dalam kebijakan BRI ini terdapat kepentingan ekonomi Tiongkok.

Dalam membentuk kebijakan ini, Tiongkok tentunya telah mempertimbangkan kepentingan dan keuntungan yang akan didapat untuk negaranya, terutama kepentingan ekonomi yang menjadi kepentingan utamanya untuk menjamin keberlangsungan negaranya. Tiongkok berusaha menjalin hubungan negaranya dengan negara lain di Asia, Eropa, dan Afrika untuk mau bekerjasama dalam pembangunan infrastruktur pada jalur yang telah ditentukan untuk melakukan berbagai kerjasama-kerjasama untuk menjamin akses pasar dan sumber dayanya guna semakin meningkatkan kekuatan ekonomi negaranya. Berdasarkan Analisa yang dibuat oleh World Bank, BRI adalah upaya ambisius Tiongkok untuk meningkatkan kerja sama regional dan konektivitas dalam skala trans-benua. Inisiatif ini bertujuan untuk memperkuat jaringan infrastruktur, perdagangan, dan investasi antara Tiongkok dan sekitar 65 negara lain yang secara kolektif memiliki lebih dari 30 persen

PDB global, 62 persen populasi, dan 75 persen dari cadangan energi yang diketahui.¹

Konsep kebijakan luar negeri *Belt and Road Initiative* (BRI) pertama diperkenalkan oleh presiden Tiongkok, Xi Jinping, pada kunjungannya ke Kazakhstan dan Indonesia pada tahun 2013.² Untuk mendukung infrastruktur jalur tersebut, Tiongkok menyediakan dana sebesar USD 124 miliar (\pm Rp 1.649 triliun).³ Potensi Tiongkok dan sejumlah negara pada jalur sutra modern memberikan peluang bagi peningkatan transaksi perdagangan ekspor impor negara-negara di sepanjang jalur sutra modern, termasuk Indonesia pada Jalur Sutra Maritim. Program BRI sendiri sejalan dengan program Pemerintah Indonesia dalam pembangunan Poros Maritim Dunia dan Konektivitas ASEAN.

Indonesia sendiri dikabarkan mendapat manfaat dari *Belt dan Road Initiative* Tiongkok yang ambisius karena meningkatkan konektivitas dengan negara-negara tetangganya di Asia Tenggara di tengah dorongan infrastruktur negara di sektor maritim. Tiongkok dilaporkan tertarik untuk berinvestasi dalam pengembangan pelabuhan internasional dan kawasan industri di beberapa lokasi di Indonesia di bawah kebijakan *New Maritime Silk Road* yang termasuk dalam strategi *Belt and Road Initiative*. Sebagian besar proyek-proyek *Belt and Road Initiative* di Indonesia didanai melalui pinjaman jangka panjang dengan suku bunga rendah dari bank-bank Tiongkok, dengan beberapa proyek dilaporkan dilakukan oleh perusahaan-perusahaan Tiongkok.

¹<https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>. Diakses tanggal 24 November 2018.

²<https://www.fbicgroup.com/sites/default/files/The%20Silk%20Road%20Economic%20Belt%20and%201st%20Century%20Maritime%20Silk%20Road%20MAY%2015.pdf>. Diakses tanggal 25 November 2018.

³http://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Info%20Singkat-IX-10-II-P3DI-Mei-2017-230.pdf. Diakses tanggal 29 November 2018

Presiden Jokowi sendiri telah menyambut BRI, atau versi sebelumnya disebut dengan *One Belt One Road* (OBOR). Sejak mengambil kursi kepresidenan pada tahun 2014, Presiden Jokowi telah melihat BRI sejalan dengan visinya sendiri untuk mengangkat posisi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD), yang mengacu pada negara maritim atau kekuatan strategis yang mengangkangi lautan Hindia dan Pasifik, maka gagasan Indonesia sebagai kekuatan Indo-Pasifik. Jokowi tidak menganggap Jalur Sutera Maritim Baru (*New Maritime Silk Road*) sebagai saingan atau menantang ambisi Indonesia sendiri untuk menjadi kekuatan maritim. Dalam pandangannya, keduanya tidak hanya gratis, mereka juga saling menguatkan.⁴

Dalam kunjungan kenegaraan Jokowi yang diterima langsung presiden Tiongkok Xi Jinping, kedua negara tersebut terlibat dalam pembicaraan yang masif mengenai penguatan kerjasama di bidang ekonomi khususnya sektor perdagangan, keuangan, infrastruktur, perindustrian, pariwisata, hingga hubungan antar masyarakat. Selain membahas kerjasama perdagangan hingga isu kawasan, kedua presiden pun menyepakati kerjasama bilateral demi mensinergikan gagasan Poros Maritim Dunia dan inisiatif Jalur Sutera Maritim Baru. Gagasan Poros Maritim Dunia sendiri disepakati guna merealisasikan konektivitas maritim di kawasan melalui pembangunan infrastruktur.⁵

Selama berlangsungnya *Belt dan Road Summit* ketiga di Hong Kong pada 28 Juni 2017 lalu, Tiongkok menekankan keseriusan ambisinya untuk mendorong kerjasama ekonomi antar negara, termasuk Indonesia, yang terletak di Jalur Sutra modern ini.⁶ Menteri Konselor Ekonomi dan Perdagangan Kedutaan Besar Tiongkok untuk Indonesia Wang Liping mengatakan bahwa investasi

Tiongkok ke Indonesia akan terus berlanjut ke tahun-tahun berikutnya melihat bahwa peningkatan investasi Tiongkok ke Indonesia dari Tahun 2017 hingga 2018 mengalami peningkatan sebesar 27%.⁷

Akses dana besar yang tersedia dari Tiongkok yang dapat digunakan untuk membiayai program infrastruktur Presiden Jokowi yang dinilai sangat mahal. Indonesia sangat membutuhkan investasi di bidang infrastruktur untuk membantu mempertahankan pertumbuhan ekonomi, menciptakan pekerjaan, meningkatkan pendapatan dan meningkatkan kesejahteraan umum orang Indonesia. Visi Presiden Jokowi tentang Indonesia sebagai negara maritim berarti pertama dan terutama menghubungkan pulau-pulau di negara kepulauan besar dengan layanan pelayaran reguler menggunakan jalan raya maritim. Konektivitas yang lebih baik di Indonesia sangat penting untuk memanfaatkan konektivitas yang lebih baik dengan seluruh dunia. Ini termasuk pembangunan dan pengembangan pelabuhan laut dan industri pembuatan kapal dalam skala besar di seluruh rantai kepulauan.

Demi mewujudkan visi sebagai Poros Maritim Dunia, Presiden Joko Widodo mengundang banyak negara untuk bekerjasama untuk proyek-proyek tersebut dan bersama-sama mengurus konflik laut seperti pelanggaran terhadap batas kedaulatan laut, *illegal fishing*, pembajakan, dan masalah polusi. Kemudian terkait pembangunan infrastruktur, diproyeksi bahwa Poros Maritim Dunia akan membutuhkan dana sebesar Rp. 70 triliun (atau setara US\$ 5,6 juta). Terkait hal ini, Indonesia kemudian sangat terbuka atas terciptanya kerjasama dan penyaluran dana dari berbagai negara, khususnya Tiongkok yang turut memiliki proyek maritim sebagaimana tertuang dalam *New Maritime Silk Road*

⁴ <http://tenggara.id/assets/source/Insights/BRI-Briefing-Paper-English.pdf>. Diakses tanggal 2 Desember 2018

⁵ <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150329104005-92-42712/jokowi-kuatkan-kerjasama-ekonomi-indonesia-tiongkok>. Diakses tanggal 23 Februari 2019

⁶ <https://jakartaglobe.id/business/heres-how-indonesia-can-benefit-from-Tiongkoks-belt-and-road-initiative/>. Diakses tanggal 7 Desember 2018

⁷ <https://economy.okezone.com/read/2018/04/24/320/1890995/Tiongkok-tingkatkan-investasi-ke-indonesia>. Diakses tanggal 25 Maret 2019

(NMSR). Oleh karenanya, Indonesia kemudian setuju bergabung kedalam *The Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) dan mengajukan sebagai salah satu negara pendiri, agar dana yang diperlukan untuk mencapai Poros Maritim Dunia dapat dicapai dari bantuan Tiongkok, *share budget* antar negara pendonor/investor lain, atau seutuhnya dibiayai dari kucuran dana AIIB.⁸

1.2 Rumusan Masalah

1.2.1 Rumusan Masalah Mayor

Berdasarkan uraian bab latar belakang ini, yang menjadi rumusan masalah adalah bagaimanakah dinamika hubungan antara Indonesia dan Tiongkok pasca diluncurkannya kebijakan BRI pada tahun 2013 hingga pada masa akhir kepresidenan Jokowi di tahun 2018.

1.2.2 Rumusan Masalah Minor

1. Dengan diluncurkannya Kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) pada tahun 2013, upaya apa saja yang dilakukan oleh Tiongkok dalam mewujudkan kebijakan BRI di Indonesia?
2. Dengan diluncurkannya Kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) pada tahun 2013, Berbagai kendala atau hambatan pun dihadapi oleh Indonesia maupun Tiongkok. Apa saja kendala yang dihadapi oleh Tiongkok dan Indonesia dalam mewujudkan program kerjasama di pasca kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) diluncurkan?
3. Dengan kerjasama yang dilakukan oleh Tiongkok dan Indonesia, bagaimanakah prospek hubungan Tiongkok dan Indonesia ke depan terkait kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI)?

1.3 Maksud dan Tujuan

Penelitian ini dimaksudkan untuk mengetahui bagaimana sejarah & perkembangan hubungan bilateral antara

Tiongkok dengan Indonesia, Apa hal yang menyebabkan Indonesia mau untuk bekerjasama dengan Tiongkok dalam kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI), serta untuk mengetahui bentuk-bentuk kerjasama yang dilakukan dengan adanya kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) Tiongkok terhadap Indonesia.

1.4 Kegunaan Penelitian

Diharapkan penelitian ini dapat digunakan sebagai informasi yang dapat dijadikan referensi perkuliahan, memperkaya pengetahuan, serta digunakan untuk menempuh Seminar Usulan Penelitian pada Program Studi Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Komputer Indonesia.

Penelitian ini juga diharapkan dapat berguna untuk memperkaya pengetahuan mengenai kebijakan *Belt and Road Initiative* Tiongkok secara umum, Hubungan Luar Negeri Bilateral Indonesia dan Tiongkok, serta bagaimana prospek kerja sama yang dilakukan oleh Tiongkok dan Indonesia terkait kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) di masa mendatang.

2. Kajian Pustaka dan Kerangka Pemikiran

2.1 Kajian Pustaka

2.1.1 Hubungan Internasional

Hubungan Internasional (*International Relations*) yang secara harfiah dapat diterjemahkan sebagai suatu hubungan antar bangsa (politik, hukum, ekonomi, diplomasi) namun aspek politik dan hukum merupakan dua aspek yang dominan (Sitepu. 2011: 20).

Hubungan internasional didefinisikan sebagai studi tentang interaksi antara beberapa faktor yang berpartisipasi dalam politik internasional, organisasi non pemerintah, kesatuan sub-nasional seperti birokrasi dan pemerintah domestik serta individu-individu” (Perwita dan Yani. 2005:4). Steven Chan,

⁸<http://www.thejakartapost.com/news/2014/12/13/superi-position-china-s-silk-road-and-indonesia-s-maritime-fulcrum.html>. Diakses tanggal 5 April 2019

mendefinisikan hubungan internasional sebagai interaksi antara aktor-aktor yang tindakan-tindakannya atau kondisi-kondisinya memiliki konsekuensi akibat yang penting bagi pihak-pihak lain di luar yurisdiksi efektif unit politik (negara) mereka, dengan definisi seperti itu perlu memperluas dan menjelaskan beberapa istilah kunci.

Pertama, istilah interaksi mengimplementasikan pengaruh yang bersifat mutul dan resiprokal. Paling tidak diperlukan dua pihak atau unit sebelum adanya suatu hubungan, sehingga studi hubungan internasional berkenaan dengan cara-cara dimana tindakan atau dipengaruhi pihak lain. Kedua, yaitu hindari penggunaan *nations* (bangsa) yang perlu diperhatikan adalah tidak semua pemain yang terlibat dalam politik dunia atau ekonomi internasional merepresentasikan bangsa-bangsa atau negara. Bisa saja organisasi internasional dan tindakan serta pandangan mereka memiliki pengaruh diluar negeri. Ketiga, perbedaan antara interaksi domestik dan internasional lebih di tingkatkan terhadap dampak yang ditimbulkannya dibanding pada dikatomi dalam sampai luar negeri. Jika kondisi atau tindakan suatu aktor memiliki dampak yang paling di luar batas-batas yurisdiksi unit politik (negara), maka hal tersebut dimasukkan dalam hubungan internasional. Keempat, aktor-aktor dalam pendefinisikan hubungan internasional di atas hanya memasukkan aktor-aktor yang penting. Hanya saja, derajat pentingnya aktor-aktor tersebut bervariasi sesuai isu-isu keadaan yang terjadi (Ambarwati dan Subarno, 2016: 5-6).

2.1.2 Hubungan Bilateral

Dalam menjalin hubungan antar bangsa dan bernegara pasti dan wajib negara-negara melakukan interaksi dan menjalin hubungan baik dalam hubungan bilateral, regional, maupun multilateral dan tidak mungkin suatu negara dapat berdiri sendiri dalam membangun negaranya tanpa bantuan dalam hal sosial, ekonomi dari negara lain (Rudy. 2002: 127). Terselenggaranya hubungan bilateral juga tidak terlepas dari tercapainya

beberapa kesepakatan antara dua negara yang melakukan hubungan yang mana mereka mengabdikan pada kepentingan nasionalnya dalam usaha untuk menyelenggarakan politik luar negerinya masing-masing. Dengan tujuan nasional yang ingin dicapai suatu bangsa dapat terlihat dari kepentingan nasional yang dirumuskan oleh elit suatu negara. Hubungan bilateral yang dimaksud adalah kerjasama di bidang ideologi, politik, ekonomi, hukum, keamanan.

Menurut Jack C. Plano dan Roy Olton, hubungan bilateral adalah hubungan kerjasama yang terjadi antara dua negara di dunia ini pada dasarnya tidak terlepas dari kepentingan nasional masing-masing negara. Kepentingan nasional merupakan unsur yang sangat vital yang mencakup kelangsungan hidup bangsa dan negara, kemerdekaan, keutuhan wilayah, keamanan, militer, dan kesejahteraan hidup. Hubungan bilateral mengacu kepada hubungan politik, ekonomi maupun budaya yang melibatkan dua negara. Hingga saat ini kebanyakan diplomasi internasional dilakukan secara bilateral. (Djelantik. 2008: 85)

Sedangkan dalam definisi lain digambarkan bahwa hubungan bilateral merupakan keadaan yang menggambarkan hubungan timbal balik antara kedua belah pihak yang terlibat, dan aktor utama dalam pelaksanaan hubungan bilateral itu adalah negara. Dalam proses Hubungan bilateral di tentukan tiga motif, yaitu Memelihara kepentingan nasional, Memelihara perdamaian dan Meningkatkan kesejahteraan ekonomi (Perwita dan Yani. 2011: 28-29).

2.1.3 Kebijakan Luar Negeri

Setiap negara pasti memiliki hubungan dengan negara lain dalam menjalankan pemerintahannya. Oleh sebab itu kebijakan yang ada pada hubungan antarnegara sudah pasti mengandung substansi yang berorientasi dalam dan luar negeri. Berbagai ancaman dapat muncul dari internal dan eksternal, namun ancaman eksternal merupakan sebuah ancaman yang besar pula, ancaman besar tersebut muncul dari negara lain. Kebijakan luar negeri

sendiri menyimpan dan memiliki cirinya sendiri yang dapat dikatakan sebagai sifat alami dari kebijakan luar negeri yaitu untuk menciptakan rasa aman dan kelangsungan hidup negara. Kebijakan luar negeri adalah sebuah strategi atau rencana tindakan yang dibangun oleh para pembuat keputusan (*decision makers*) di dalam suatu negara terhadap negara lain atau aktor di dalam politik internasional lainnya. Menurut Rosenau kebijakan luar negeri diusahakan untuk memperoleh keuntungan dari lingkungan internasional (Rudy, 2002:27).

Inti dari mempelajari kebijakan luar negeri adalah untuk mengetahui dan memahami aksi dan perilaku dari suatu negara ke negara lainnya atau terhadap lingkungan internasional secara umum. Kebijakan luar negeri sendiri didefinisikan sebagai keseluruhan dari kebijakan suatu negara dan interaksinya terhadap lingkungan di luar perbatasannya (Breuning, 2007:5). Dalam definisi lain, kebijakan luar negeri dimaknai sebagai seperangkat aksi atau aturan yang berasal dari otoritas politik independen dan ditujukan pada lingkungan internasional (Morin & Paquin, 2018:3).

2.1.4 Kepentingan Nasional

Kepentingan nasional sebagai upaya negara untuk mengejar *power*, dimana *power* adalah segala sesuatu yang dapat mengembangkan dan memelihara kontrol suatu negara terhadap negara lain. Hubungan kekuasaan atau pengendalian ini dapat melalui teknik pemaksaan atau kerjasama. Karena itu kekuasaan dan kepentingan nasional dianggap sebagai sarana dan sekaligus tujuan dari tindakan suatu negara untuk bertahan hidup (*survival*) dalam politik internasional (Perwita & Yani, 2011: 35).

Kepentingan nasional dalam hubungan antara kedua negara yang melakukan beberapa kerjasama yang menghasilkan kepentingan negaranya masing-masing, dimana konsep-konsep kepentingan nasional sangat penting terhadap hubungan internasional.

Kepentingan nasional tercipta karena dari kebutuhan suatu negara, kepentingan ini dapat dilihat dari kondisi internalnya, baik dari kondisi politik-ekonomi, militer, dan sosial-budaya. Kepentingan juga didasari akan suatu 'power' yang ingin diciptakan sehingga negara dapat memberikan dampak langsung bagi pertimbangan negara agar dapat pengakuan dunia. Peran suatu negara dalam memberikan bahan sebagai dasar dari kepentingan nasional tidak dapat dihindari akan menjadi kacamata masyarakat internasional sebagai negara yang menjalin hubungan yang terlampir dari kebijakan luar negerinya. Dengan demikian kepentingan nasional secara konseptual, dipergunakan untuk menjelaskan perilaku politik luar negeri dari suatu negara (Sitepu, 2011: 163).

2.2 Kerangka Pemikiran

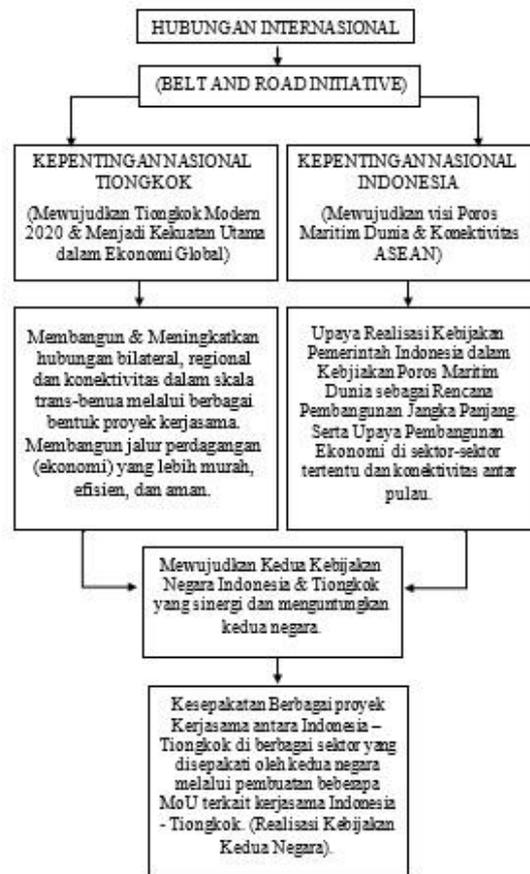
Ambisi *Belt and Road Initiative* Tiongkok menekankan pentingnya memiliki hubungan yang baik dengan negara tetangga sehingga Tiongkok dapat mengambil keuntungan dari potensi negara-negara tetangga Tiongkok. Tiongkok juga menekankan bahwa negara-negara tetangga harus dapat memperhitungkan kepentingan nasional RRT, yakni target meningkatkan kesejahteraan dan mewujudkan RRT yang modern tahun 2020.

Di sisi lain keinginan Indonesia untuk menjadi Poros Maritim Dunia (PMD) di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo mendapat sambutan oleh Republik Rakyat Tiongkok (RRT) yang menginginkan adanya Jalur Sutra Maritim Baru / *New Maritime Silk Road* (NMSR) dalam Kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) yang berdasarkan kebangkitan rute perdagangan laut yang dilakukan oleh Zheng He era dinasti Ming pada abad ke-15. Upaya untuk menjadikan Indonesia sebagai PMD mengharuskan Indonesia memiliki kapasitas dan kapabilitas yang cukup untuk mewujudkan keinginan tersebut, dan dalam hal tersebut sangatlah dibuthkan SDA, SDM, dan dana yang tidak sedikit.

Dalam kebijakan *Belt and Road Initiative* yang diluncurkan pada tahun 2013 ini, Tiongkok banyak menanamkan modalnya ke luar negeri, termasuk ke Indonesia dengan membangun jalan, rel kereta api, proyek konstruksi. Di Indonesia sendiri, investasi dari Tiongkok cukup beragam mulai dari investasi seperti smelter dan otomotif, infrastruktur dan kelistrikan serta manufaktur. Tak hanya itu, berbagai prospek kerjasama antara Indonesia dan Tiongkok di Indonesia semakin meningkat terlihat dari berbagai proyek-proyek pembangunan di berbagai sektor mulai dari energi, transportasi, hingga perdagangan.

Untuk dapat menganalisa fenomena yang terjadi, dalam penelitian ini digunakan Teori Kepentingan Negara, dimana diharapkan dalam teori ini perubahan / peningkatan yang terjadi terhadap hubungan bilateral dalam bidang Ekonomi & Politik antara Indonesia dengan Tiongkok setelah diterapkannya Kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) Tiongkok terhadap Indonesia. Sifat realisme negara Tiongkok untuk menjadi negara dominan baik kawasan Asia, Afrika hingga dunia terasa sangat jelas bentuknya melalui berbagai bentuk kerjasama bilateral & multilateral, forum, maupun juga kesepakatan-kesepakatan tertentu. Melalui berbagai usaha yang dilakukan oleh Tiongkok yang mana berperan sebagai suatu alat untuk mempererat hubungan ekonomi di antara negara-negara yang terlibat hubungan bilateral dengan Tiongkok, salah satunya Indonesia.

Secara lebih rinci, kerangka pemikiran dapat digambarkan dalam bentuk bagan seperti berikut :



Gambar 2.1 Alur Kerangka Pemikiran

Bagan 2.1 Alur Kerangka Pemikiran

3. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan metode penelitian kualitatif. Dengan menggunakan teknik studi pustaka yaitu dengan membaca dan menganalisa berbagai buku, jurnal, maupun tulisan ilmiah yang terkait dengan tema penelitian, serta data-data pendukung dari media internet maupun media cetak. Dengan menggunakan teknik studi kepustakaan, peneliti dapat mengumpulkan data sekunder yaitu dengan studi kepustakaan mengenai dinamika hubungan Indonesia – Tiongkok di bawah Kebijakan *Belt and Road Initiative* dan prospeknya di masa depan. Sedangkan dalam Teknik analisa data menggunakan metode triangulasi data.

4. Hasil dan Pembahasan

4.1 Upaya Tiongkok Mewujudkan Kebijakan BRI dalam Menjalin Hubungan dengan Indonesia

Dalam upayanya mewujudkan Kebijakan BRI di berbagai negara, terutama Indonesia, Pemerintah Tiongkok berhasil mensinergikan kebijakannya dengan visi Poros Maritim Dunia (PMD) Indonesia, Sehingga kedua negara pun menyepakati dibuatnya Memorandum Saling Pengertian (MoU) antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Rakyat Tiongkok tentang Kerjasama Promosi Bersama Dalam Kerangka Kerja Visi Poros Maritim Dunia dan Sabuk Ekonomi Jalur Sutera dan Prakarsa Jalur Sutera Maritim Abad ke-21, yang mana kedua negara setuju untuk melakukan berbagai kerjasama dan investasi yang akan menguntungkan kedua negara di masa yang akan datang.

Adapun bidang atau area kerjasama antara kedua negara sesuai dengan Pasal 2 dalam Nota Kesepahaman, antara lain :

1. Kedua negara akan secara berkala mengkomunikasikan strategi, perencanaan, dan kebijakan pembangunan untuk meningkatkan koordinasi pada tingkat kebijakan.
2. Kedua negara akan melakukan kerjasama dan pertukaran konektivitas infrastruktur di bidang-bidang yang menjadi kepentingan bersama seperti jalan, kereta api, jembatan, pembangunan sipil, pelabuhan, resor wisata, kawasan industri, taman ilmu pengetahuan, dan energi, dan lainnya untuk meningkatkan konektivitas berbagai sarana lebih lanjut.
3. Kedua negara akan menggali secara aktif kemungkinan untuk memperluas investasi dua arah dan perdagangan dua arah, semakin meningkatkan kerjasama investasi, perdagangan dan industri. Selanjutnya, kedua negara cara dan metode untuk mempromosikan kerjasama saling menguntungkan yang substantif guna memperkuat konektivitas perdagangan. Kedua negara akan mendorong kalangan usaha kedua negara untuk membangun

kawasan industri dan zona kerjasama ekonomi dan perdagangan.

4. Kedua negara akan mendorong lembaga keuangan masing-masing untuk memberikan dukungan pembiayaan dan jasa keuangan untuk kapasitas produksi, investasi dan kerjasama perdagangan.
5. Guna menguatkan ikatan hubungan antar masyarakat, kedua negara akan mempromosikan pertukaran antar masyarakat, mengembangkan lebih lanjut jaringan kota kembar dan kerjasama dalam bidang pendidikan, budaya, kesehatan, pariwisata dan kesejahteraan publik guna mengokohkan basis opini publik yang mendukung kerjasama bilateral. Kedua pihak akan meningkatkan pertukaran dan kerjasama antara pemerintah daerah, media *think tank*, dan para pemuda, dan terus mempromosikan kerjasama pembangunan yang terkait dengan kesejahteraan publik (Memorandum Saling Pengertian (MoU) antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Rakyat Tiongkok tentang Kerjasama Promosi Bersama Dalam Kerangka Kerja Visi Poros Maritim Dunia dan Sabuk Ekonomi Jalur Sutera dan Prakarsa Jalur Sutera Maritim Abad ke-21).

4.1.1 Pembangunan Transportasi Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung

Pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung ini bertujuan untuk mempersingkat waktu tempuh antara Jakarta dan Bandung yang dikenal sebagai kota yang sangat dinamis dalam mobilitas pergerakan manusia yang terus meningkat dari tahun ke tahun, selain itu dengan adanya pembangunan kereta api cepat Jakarta-Bandung diharapkan menumbuhkan kepercayaan kepada dunia internasional bahwa pertumbuhan investasi di Indonesia sangat baik dan cepat dibuktikan dengan beberapa proyek strategis dan kerjasama yang dilakukan pemerintah Indonesia, salah satunya adalah proyek pembangunan kereta cepat jakarta-bandung yang merupakan hasil kolaborasi

BUMN Indonesia dan perusahaan kereta api Tiongkok.⁹

Kerjasama kereta cepat dengan skema *B to B* ini merupakan hasil pembicaraan yang intens antara kedua negara pasca terpilihnya perusahaan kereta api Tiongkok (*China Railway International Co. Ltd*) dalam tender yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia. Kerjasama ini menyepakati dibentuknya konsorsium dalam melaksanakan proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung, Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Indonesia dan BUMN Tiongkok membentuk anak usaha patungan bernama PT Kereta Cepat Indonesia China. Kerjasama ini dilakukan melalui anak usaha BUMN, PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) dan *China Railway International Co. Ltd*. PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) adalah perusahaan patungan konsorsium BUMN Indonesia terdiri dari PT Wijaya Karya, PT Kereta Api Indonesia, PT Jasa Marga dan PT Perkebunan Nusantara VIII.¹⁰

4.1.2 Pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Indonesia

Dalam rangka mempercepat pencapaian pembangunan ekonomi nasional, diperlukan peningkatan penanaman modal melalui penyiapan kawasan yang memiliki keunggulan ekonomi dan geostrategis. Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) adalah kawasan dengan batasan tertentu yang memiliki keunggulan geoekonomi dan geostrategis wilayah serta diberikan fasilitas dan insentif khusus sebagai daya tarik investasi.¹¹

Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) merupakan sebuah terobosan yang dirancang oleh Pemerintah untuk mempercepat pembangunan ekonomi dengan mendorong pusat pertumbuhan ekonomi baru dengan daya saing tinggi. Sejauh ini Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) telah dikembangkan di berbagai

daerah di Indonesia, berdasarkan potensi demografis dan aksesibilitas kawasan tersebut ke pasar global. Untuk menarik lebih banyak investasi, mengelola industri, ekspor-impor, dan kegiatan ekonomi lainnya dengan nilai ekonomi berskala tinggi dan daya saing global, serta menciptakan kualitas pekerjaan yang luas.¹²

Pemerintah Indonesia menargetkan untuk dapat tercipta 17 daerah KEK hingga 2019, untuk mencapai tujuan pemerintah, yakni menjadikan KEK sebagai pusat pertumbuhan baru. KEK yang hendak dikembangkan direncanakan terbagi menjadi 2 sektor besar, yaitu sebanyak 10 wilayah direncanakan untuk sektor pariwisata yang tengah berkembang pesat dalam beberapa tahun terakhir. Sedangkan 7 wilayah lainnya untuk berbagai sektor, mulai dari industri mineral sampai industri perikanan (*Ibid*).

Hingga Agustus 2018, telah terdaftar 12 daerah yang menjadi KEK di Indonesia, antara lain :

1. KEK Sei Mangkei di Sumatera Utara;
2. KEK Tanjung Lesung di Banten;
3. KEK Tanjung Api-Api di Sumatera Selatan;
4. KEK Morotai di Maluku Utara;
5. KEK Mandalika di Nusa Tenggara Barat;
6. KEK Palu di Sulawesi Tengah;
7. KEK Bitung di Sulawesi Utara;
8. KEK Maloy Batuta Trans Kalimantan (MBTK) di Kalimantan Timur;
9. KEK Tanjung Kelayang di Belitung;
10. KEK Sorong di Papua Barat;
11. KEK Arun-Lhokseumawe di Aceh;
12. KEK Galang Batang di Kepulauan Riau;¹³

⁹ <https://www.voaindonesia.com/a/konsorsium-bumn-indonesia-jalin-kerjasama-dengan-china-bangun-kereta-cepat/3009880.html>. Diakses 15 Juli 2019.

¹⁰ *Ibid*.

¹¹ kek.go.id. Diakses 15 Juli 2019.

¹² <https://www.investindonesia.go.id/id/mengapa-berinvestasi/zona-ekonomi/kawasan-ekonomi-khusus>. Diakses tanggal 15 Juli 2019.

¹³ *Ibid*.

12 Kawasan Ekonomi Khusus



Gambar 4.2 Persebaran Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) di Indonesia
Sumber : BKPM

(<https://www.investindonesia.go.id/id/mengapa-berinvestasi/zona-ekonomi/kawasan-ekonomi-khusus>. Diakses 15 Juli 2019).

Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) dipersiapkan untuk memaksimalkan kegiatan industri, ekspor, impor dan kegiatan ekonomi lain yang memiliki nilai ekonomi tinggi. Pengembangan KEK bertujuan untuk mempercepat perkembangan daerah dan sebagai model terobosan pengembangan kawasan untuk pertumbuhan ekonomi, antara lain industri, pariwisata dan perdagangan sehingga dapat meningkatkan lapangan pekerjaan.¹⁴

4.1.3 Kerjasama Maritim

Terdapat beberapa alasan yang dapat menjadi latar belakang adanya hubungan kerjasama Indonesia dan Tiongkok khususnya di bidang maritim. Pertama, berdasarkan sejarah Indonesia dan Tiongkok sudah menjalin hubungan diplomatik jauh sebelum keduanya diakui sebagai negara yaitu pada zaman sebelum masehi dengan adanya pelayaran Dinasti Han di wilayah Nusantara. Kedua, adanya kepentingan Indonesia dan Tiongkok yang saling melengkapi satu sama lain seperti Indonesia menguasai jalur perdagangan vital Tiongkok di perairannya dan sebaliknya. Indonesia membutuhkan Tiongkok untuk menjadi investor dalam kemajuan infrastruktur

maritim. Ketiga, Indonesia memanfaatkan kemajuan angkatan laut Tiongkok yaitu keinginan untuk menjadi *role model* bagi angkatan laut Indonesia. Keempat, yang mana merupakan alasan paling penting, kedua negara memiliki tujuan yang sejalan dalam memajukan potensi maritim melalui visi Poros Maritim Dunia oleh Presiden Indonesia, Joko Widodo dan visi *Maritime Silk Road* yang tertuang dalam Kebijakan BRI oleh Presiden Tiongkok, Xi Jinping.¹⁵

Kerjasama kedua Negara yang dilakukan di bidang maritim dituangkan dalam tiga sektor penting yang perlu diselesaikan untuk pola kerjasama di masa yang akan datang. Pertama, kerjasama maritim dengan visi Jokowi dalam menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Maritim baru dunia. Hal ini dimaksudkan untuk mendukung konektivitas maritim dan meningkatkan kemampuan negara-negara di Asia Tenggara untuk memaksimalkan keamanan dan mengelola sumber daya maritim. Kedua, kerjasama dalam bidang konservasi, salah satu dari keduanya adalah bantuan konflik Laut Tiongkok Selatan yang dapat membantu Indonesia guna menggunakan penggunaan koneksi. Peran dan sikap Indonesia yang kooperatif akan memberikan kontribusi positif bagi Tiongkok untuk menyelesaikan konflik dalam dialog damai. Ketiga, kerjasama dalam meningkatkan hubungan antarwarga kedua negara.¹⁶

4.2 Kendala yang dihadapi dalam Hubungan Indonesia dan Tiongkok Untuk Mewujudkan Kerjasama

4.2.1 Regulasi Investasi Dalam Negeri yang Rumit

Penelitian Bank Dunia pada tahun 2017 mengungkapkan setidaknya terdapat sekitar 100 peraturan yang tumpang tindih dan kurang

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ [https://ejournal.hi.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2018/09/27.%201302045022%20-%20Risky%20Amalia%20\(09-13-18-08-19-37\).pdf](https://ejournal.hi.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2018/09/27.%201302045022%20-%20Risky%20Amalia%20(09-13-18-08-19-37).pdf).

¹⁶ *Ibid.*

Diakses 16 Juli 2019.

menguntungkan di Indonesia.¹⁷ Kemudian, berbagai organisasi pemerintah dan asosiasi kemasyarakatan mulai berbondong-bondong melakukan pemeriksaan terhadap peraturan-peraturan tersebut, salah satunya, Asosiasi Pengusaha Indonesia (Apindo). Dalam pertemuan anggota yang diadakan pada akhir Januari 2018 lalu, Apindo menjabarkan beberapa contoh peraturan yang tumpang tindih, misalnya, Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria menyebutkan bahwa jangka waktu Hak Guna Bangunan (HGB) adalah 30 tahun dan dapat diperpanjang maksimal 20 tahun. Namun, dalam Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal, jangka waktu HGB adalah 80 tahun dan dapat diperpanjang di muka 50 tahun serta diperbarui untuk 30 tahun.¹⁸

Kemudian juga terdapat peraturan lain yang dianggap kurang menguntungkan bagi investor lokal maupun asing, misalnya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 39 Tahun 2014 Tentang Perkebunan Pasal 58 Ayat 1 yang mewajibkan pengusaha untuk menyediakan minimal 20% lahan dari total luas areal kebun perusahaan bagi petani lokal. Peraturan ini pada dasarnya dibuat untuk memberdayakan dan meningkatkan produktivitas masyarakat. Namun, sangat sulit bagi pengusaha untuk menyesuaikan produksi petani lokal dengan standar produk yang ditetapkan oleh perusahaan. Selain itu, pengusaha juga perlu mengeluarkan biaya lebih untuk melakukan penyuluhan dan membina masyarakat.¹⁹

4.2.2 Kekurangan dalam Tenaga Ahli

Sejak kebijakan BRI berjalan di Indonesia, pemerintah terus mengupayakan kemudahan bagi investor asing, salah satunya dengan membuat undang-undang baru dan menyesuaikan atau mengubah undang-undang

lama. Dalam Undang Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi Pasal 33, pemerintah memberikan persyaratan bagi pengusaha asing untuk mempekerjakan lebih banyak orang Indonesia dari pada pekerja asing, menjadikan warga Negara Indonesia sebagai pimpinan tertinggi, serta mengutamakan material dan teknologi dalam negeri. Kemudian, pada pasal 43, pemerintah juga mengimbau kepada pengusaha tentang standar remunerasi atau upah yang diperoleh oleh tenaga kerja ahli sebagai upaya peningkatan tenaga ahli di Indonesia.

Namun sayangnya, kebijakan tersebut tidak dibarengi dengan ketersediaan tenaga ahli. Pada tahun 2017, tenaga ahli dalam bidang konstruksi hanya berjumlah 365.471 dari total 8,1 Juta pekerja Konstruksi di Indonesia. Kemudian, tenaga terampil yang berasal dari SMA dan SMK hanya berjumlah 1,7 juta pekerja. Sedangkan, sisanya hanyalah buruh kasar lulusan SD, SMP atau tidak sekolah sama sekali.²⁰

Sangat tidak masuk akal rasanya jika para pengusaha asing menggunakan pekerja lokal dan membatasi pekerja asing, sedangkan negara tersebut justru tidak menyediakan tenaga ahli yang mencukupi. Oleh karena itu, investor sering kali mengurungkan niatnya untuk berinvestasi di Indonesia dan lebih memilih negara tetangganya seperti Vietnam dan Thailand yang memberikan kebijakan lebih ringan.

4.3 Hubungan Bilateral Indonesia dan Tiongkok Pasca Diluncurkannya Kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI)

Hubungan Indonesia-Tiongkok mengalami penguatan di era Presiden Joko Widodo (Jokowi). Ekspansi pembangunan infrastruktur yang membutuhkan investasi besar, mendorong Indonesia untuk melakukan

¹⁷ <https://ekbis.rmol.id/read/2017/07/27/300630/BKPM-Keluhkan-Masih-Banyak-Regulasi-YangHambat-Investasi->. Diakses 17 Juli 2019.

¹⁸ <https://ekonomi.kompas.com/read/2018/01/30/061600826/catatan-apindo-tentang-regulasipemerintah-yang-masih-tumpang-tindih>. Diakses 17 Juli 2019.

¹⁹ <https://brwa.or.id/assets/image/regulasi/1429618075.PDF>. Diakses tanggal 17 Juli 2019.

²⁰ <https://properti.kompas.com/read/2018/02/15/202314221/hanya-365471-yang-ahli-dari-81-juta-tenaga-konstruksi-indonesia>. Diakses 17 Juli 2019.

kerjasama ekonomi intensif dengan Tiongkok. Pada masa pemerintahan Presiden Jokowi, hubungan Indonesia dan Tiongkok mengalami peningkatan yang cukup pesat. Bahkan, peningkatan tersebut menjadi sinyal kuat pergeseran politik luar negeri Indonesia terhadap Tiongkok. Perhatian Presiden Joko Widodo terhadap Tiongkok sudah ditunjukkan sejak awal masa jabatannya. Secara simbolis, Tiongkok merupakan negara yang pertama kali dikunjungi Jokowi pada 8 November 2014. Kunjungan Jokowi tersebut bertepatan dengan Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) APEC di Beijing, Tiongkok.²¹

Pada tahun 2017, tercatat ada 2 kerjasama Indonesia-Tiongkok di bawah Pemerintahan Presiden Joko Widodo, antara lain Kerjasama Pembangunan antara *Aluminium Corporation of China Ltd.* (Chinalco) dan PT INALUM, untuk membangun Smelter Grade Alumina senilai US \$1,5 – 1,8 Milyar di Kabupaten Mempawah, Kalimantan Barat. Kemudian pada 2018, tercatat ada sekitar 8 proyek kerja sama, antara lain Proyek Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung, Pencegahan Pajak Berganda, Pembangunan PLTA Kayan di Kalimantan Utara senilai US \$ 2 Milyar, Pengembangan Industri Konversi “Dimethyl Ethercoal” menjadi gas senilai US \$ 700 juta, Investasi *Joint Venture* untuk pembangunan Pembangkit Listrik di Bali senilai US \$ 1,6 Milyar dan Perkembangan Smelter baja senilai US \$ 1,2 Milyar.²²

Pemerintah Tiongkok dikabarkan memang siap untuk terus meningkatkan dan mempererat kerja sama strategis dengan Indonesia. Ekonomi menjadi sektor utama yang hendak dikembangkan. Dalam bidang ekonomi, Tiongkok masih mengusung proyek

dalam Kebijakan *Belt and Road Initiative*. Di Indonesia, salah satu proyek utama yang sedang digarap adalah pembangunan Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung. Dalam bidang politik, Tiongkok ingin rasa saling percaya antara kedua negara diperdalam, sehingga upaya bersama harus dibuat agar momentum hubungan Tiongkok dengan Indonesia di level tertinggi tetap terjaga. Tiongkok pun ingin mengintensifkan pertukaran budaya dan masyarakat antara kedua negara. Tiongkok dan Indonesia harus berupaya mempromosikan pertukaran dan kerja sama pariwisata, pendidikan, pelajar, media, pemuda serta agama. Sehingga dapat mengonsolidasikan dukungan publik untuk hubungan bilateral.²³

Pemerintahan Indonesia di bawah kepresidenan Jokowi menilai bahwa kerja sama dengan Tiongkok harus tetap dilanjutkan karena memiliki dampak positif dalam bidang ekonomi. Meski demikian, pemerintahan Presiden Jokowi tetap mengedepankan politik luar negeri bebas aktif, tanpa harus memihak kepada blok Timur maupun Barat dan bisa memanfaatkan berbagai momentum atau kesempatan yang hadir dengan semaksimal mungkin. Oleh karena itu, untuk menghindari intervensi Tiongkok dalam kebijakan ekonomi politik nasional, Presiden Jokowi juga membangun hubungan baik dengan Amerika Serikat (AS) dengan bergabung dalam Indo Pasifik yang digagas oleh AS. Dengan demikian, kedua negara (Amerika Serikat dan Tiongkok) akan melihat Indonesia sebagai mitra kerja sama yang strategis, bukan objek kebijakan politik luar negeri mereka.²⁴

4.4 Prospek Hubungan Indonesia dan Tiongkok dalam Kerangka *Belt and Road Initiative*

²¹https://www.researchgate.net/publication/324437671_Analisis_Politik_Luar_Negeri_IndonesiaChina_di_Era_Presiden_Joko_Widodo_Benturan_Kepentingan_Ekonomi_dan_Kedaulatan. Diakses 9 Juli 2019.

²² <https://tirtoidonesia.com/relasi-jokowi-dan-cina-dalam-4-tahun-terakhir-c8iE>. Diakses 17 Juli 2019.

²³<https://nasional.republika.co.id/berita/nasional/umum/ps0pm8349/cina-siap-pererat-kerja-sama-strategis-dengan-indonesia>. Diakses 17 Juli 2019.

²⁴

<https://nasional.kompas.com/read/2018/11/21/15355571/kata-timses-jokowi-maruf-akan-lanjutkan-kerja-sama-dengan-china>. Diakses 17 Juli 2019.

Era kepemimpinan Presiden Jokowi dinilai sebagai masa terbaik terkait kedekatan hubungan bilateral antara Indonesia dengan Tiongkok, dimana hubungan bilateral Indonesia-Tiongkok semakin menguat dan berbagai kerjasama pun mulai dilakukan oleh kedua negara. Kedua presiden pun menyepakati kerjasama bilateral demi mensinergikan gagasan Poros Maritim Dunia dan Kebijakan BRI. Gagasan Poros Maritim Dunia sendiri disepakati guna merealisasikan konektivitas maritim di kawasan melalui pembangunan infrastruktur.²⁵

Belt and Road Initiative menjadi momentum yang tepat untuk kemitraan yang menguntungkan Indonesia, tidak hanya untuk memperkuat hubungan dengan Tiongkok, tetapi juga untuk menjamin tersedianya pendanaan bagi proyek-proyek infrastruktur. Seperti disampaikan oleh Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), Indonesia harus secara proaktif turut serta dalam inisiatif *Belt and Road*, terutama untuk proyek-proyek infrastruktur yang menjadi fokus pemerintah. Dengan melakukan hal tersebut, Indonesia bisa mendapatkan manfaat dari inisiatif ini, untuk selanjutnya mampu memimpin pertumbuhan ekonomi saat ini, terutama di kawasan ASEAN.²⁶

Dilihat dari sisi ekonomi, setelah Jokowi menjabat sebagai presiden, kerjasama ekonomi antara Indonesia dan Tiongkok memang meningkat signifikan. Data dari Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) menyebut pada tahun 2014 nilai investasi Tiongkok hanya menyentuh angka US\$ 800 juta atau sekitar Rp 10,8 triliun untuk sekitar 501 unit proyek yang dikerjakan. Jumlah tersebut meningkat hampir 3 kali lipat di tahun 2016 dengan US\$ 2,6 miliar atau sekitar Rp 35,2 triliun. Adapun jumlah proyek yang

dikerjakan mencapai 1.734 unit proyek. Hal yang sama juga masih terlihat di tahun 2017, Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) mencatat investasi Tiongkok di Indonesia Cina sebagai negara ketiga yang paling banyak berinvestasi di Indonesia pada tahun 2017 dengan 3,36 miliar dolar AS.²⁷

Kebijakan BRI diproyeksikan akan memberikan banyak keuntungan bagi Indonesia, khususnya dalam bidang infrastruktur. Presiden Jokowi sendiri telah menyambut kebijakan BRI, atau versi sebelumnya disebut dengan *One Belt One Road* (OBOR). Sejak mengambil kursi kepresidenan pada tahun 2014, Ia telah melihat BRI sejalan dengan visinya sendiri untuk mengangkat Posisi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD), yang mengacu pada negara maritim atau kekuatan strategis yang mengangkangi lautan Hindia dan Pasifik, maka gagasan Indonesia Sebagai kekuatan Indo-Pasifik. Jokowi tidak menganggap kebijakan *Belt and Road Initiative* sebagai saingan atau menantang ambisi Indonesia sendiri untuk menjadi kekuatan maritim. Dalam pandangannya, keduanya tidak hanya gratis, mereka juga saling menguatkan.²⁸

5. Kesimpulan dan Rekomendasi

5.1 Kesimpulan

Adanya rasa saling membutuhkan antara negara satu dengan negara yang lain, layaknya Tiongkok dengan Indonesia mengakibatkan kedua negara menjalin kerjasama dalam rangka mencapai kepentingan negaranya masing-masing. Keinginan Tiongkok untuk mendapatkan dan mengamankan berbagai kepentingan nasionalnya harus ditempuh melalui membangun hubungan yang harmonis dan saling menguntungkan antar negara dan

²⁵<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150329104005-92-42712/jokowi-kuatkerjasama-ekonomi-indonesia-tiongkok>. Diakses tanggal 23 Februari 2019

²⁶<https://www.about.hsbc.co.id%2F-%2Fmedia%2Findonesia%2Fid%2Fnews-and-media%2F170613-hsbc-perkuat-layanan-di-indonesia->

untuk-meraih-peluang-baru.pdf. Diakses tanggal 10 Juli 2019

²⁷<https://www.bkpm.go.id/id/publikasi/detail/berita/men-gejar-investasi-negeri-tirai-bambu>. Diakses tanggal 10 Juli 2019.

²⁸ <http://tenggara.id/assets/source/Insights/BRI-Briefing-Paper-English.pdf>. Diakses tanggal 2 Desember 2018.

kebutuhan Indonesia akan dana yang besar terkait pembangunan berbagai proyek dan infrastruktur di bawah Pemerintahan Presiden Jokowi membuat Indonesia membuka pintu yang selebar-lebarnya bagi para investor lokal maupun asing, terutama Tiongkok.

Untuk mencukupi kepentingan nasionalnya Tiongkok melakukan berbagai upayanya untuk menjalin kerjasama dan membangun konektivitas dengan berbagai negara Asia dan dunia. Setelah presiden Xi Jinping menginisiasikan Kebijakan BRI, upaya-upaya kerjasama bilateral antara Tiongkok dan Indonesia semakin meningkat. Nilai investasi Tiongkok ke Indonesia pun terus bertambah, dengan adanya pembangunan berbagai proyek kerjasama seperti Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung, Pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) di beberapa wilayah di Indonesia, Kerjasama di bidang Maritim dan pembangunan infrastruktur lain di wilayah Indonesia.

Sementara itu, berbagai hambatan atau kendala dalam hubungan antara Indonesia dan Tiongkok nyatanya tidak berdampak signifikan terhadap hubungan kerjasama maupun hubungan bilateral kedua negara karena mampu diatasi dengan berbagai solusi yang telah diterapkan oleh masing-masing Pemerintah.

Serta, adanya berbagai proyek yang dibangun oleh kedua negara menandakan bidang perdagangan atau ekonomi yang ada bersifat menguntungkan dan akan mencegah negara untuk berperang satu sama lain, dan menciptakan perdamaian. Ditambah, hubungan Presiden Jokowi dengan Presiden Tiongkok, Xi Jinping, yang secara personal cukup dekat. Dalam banyak kesempatan kunjungan atau pertemuan kenegaraan, keduanya pun terlihat akrab. Dan prospek hubungan bilateral antara Indonesia dan Tiongkok di masa depan diproyeksikan akan terus mengalami peningkatan seiring dengan disepakatinya berbagai proyek kerjasama yang disebabkan adanya sinergi dalam kebijakan BRI Tiongkok dan visi PMD Indonesia.

Adanya sinergi yang terbentuk antara kebijakan BRI Tiongkok dan visi PMD

Indonesia, menjadikan Indonesia sebagai pemangku utama kepentingan BRI Tiongkok di Asia Tenggara merasa optimis akan pembangunan Maritimnya. Dengan sinergi yang telah terbangun antara Indonesia dengan Tiongkok akan menjadikan hubungan bilateral maupun multilateral semakin dekat, walaupun dengan berbagai hambatan atau kendala yang ada, nyatanya tidak mempengaruhi secara signifikan hubungan bilateral kedua negara baik di masa sekarang, maupun yang akan datang.

5.2 Rekomendasi

Banyaknya program-program kerja sama kedua negara yang belum selesai, hal tersebut diakibatkan karena terlalu banyak kerjasama yang diperkirakan membutuhkan dana yang sangat besar. Indonesia pun membuka pintu investasi selebar-lebarnya terhadap investasi dan kerjasama Tiongkok. Penulis berharap agar hubungan bilateral yang dekat dengan Tiongkok dapat dimanfaatkan dengan sebaik mungkin dalam mencukupi kebutuhan Indonesia akan dana pembangunan infrastruktur yang sangat besar. Indonesia di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo diharapkan dapat mengambil langkah untuk menyeimbangkan proporsi investasi dan kerjasama tak hanya dari negeri Tiongkok saja, tetapi juga investor-investor dari negara-negara lain.

Kemudian, peneliti juga berharap dengan adanya berbagai proyek kerjasama dengan Tiongkok dapat membuka lapangan kerja yang sebesar-besarnya bagi tenaga kerja lokal di Indonesia. Namun, dikarenakan kekurangan dalam tenaga ahli mengharuskan perusahaan Tiongkok untuk mendatangkan pekerjanya ke Indonesia. Hal tersebut yang disayangkan bagi Indonesia. Alangkah baiknya apabila Pemerintah dengan regulasinya membatasi tenaga kerja asing yang masuk ke Indonesia, terutama dari Tiongkok dan membekali berbagai keterampilan dan pengetahuan yang dibutuhkan bagi para pekerja lokal demi memenuhi kebutuhan akan tenaga ahli.

Daftar Pustaka

Buku

Ambarwati, Subarno dan Wijatmaja. 2016. *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional*. Malang : Intrans Publishing.

Djelantik, Sukawarsini. 2008. *Diplomasi Antara Teori dan Praktik*. Yogyakarta : Graha Ilmu.

Morin, Jean-Frederic dan Paquin, Jonathan. 2018. *Foreign Policy Analysis A Toolbox*. Cham:Springer Nature.

Perwita, Anak Agung Banyu dan Yani, Yanyan Mochamad. 2011. *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional*. Bandung:Remaja Rosdakarya.

Rudy, T. May. 2002. *Studi Strategis dalam Transformasi Sistem Internasional Pasca Perang Dingin*. Bandung: Refika Aditama.

Simpson, John dan Elbahtimy, Hassan. 2018. *NPT Briefing Book*. London:King's College.

Sitepu, P. Anthonius. 2011. *Studi Hubungan Internasional*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Jurnal

[https://ejournal.hi.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2018/09/27.%201302045022%20-%20Risky%20Amalia%20\(09-13-18-08-19-37\).pdf](https://ejournal.hi.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2018/09/27.%201302045022%20-%20Risky%20Amalia%20(09-13-18-08-19-37).pdf). Diakses 16 Juli 2019.

Rujukan Elektronik

<https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>. Diakses tanggal 24 November 2018.

<https://www.fbicgroup.com/sites/default/files/The%20Silk%20Road%20Economic%20Belt>

[%20and%2021st%20Century%20Maritime%20Silk%20Road%20MAY%2015.pdf](#). Diakses tanggal 25 November 2018.

http://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Info%20Singkat-IX-10-II-P3DI-Mei-2017-230.pdf. Diakses tanggal 29 November 2018

<http://tenggara.id/assets/source/Insights/BRI-Briefing-Paper-English.pdf>. Diakses tanggal 2 Desember 2018

<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150329104005-92-42712/jokowi-kuatkan-kerjasama-ekonomi-indonesia-tiongkok>. Diakses tanggal 23 Februari 2019

<https://jakartaglobe.id/business/heres-how-indonesia-can-benefit-from-Tiongkoks-belt-and-road-initiative/>. Diakses tanggal 7 Desember 2018

<https://economy.okezone.com/read/2018/04/24/320/1890995/Tiongkok-tingkatkan-investasi-ke-indonesia>. Diakses tanggal 25 Maret 2019

<http://www.thejakartapost.com/news/2014/12/13/superimposition-china-s-silk-road-and-indonesia-s-maritime-fulcrum.html>. Diakses tanggal 5 April 2019

<https://www.voaindonesia.com/a/konsorsium-bumn-indonesia-jalin-kerjasama-dengan-china-bangun-kereta-cepat/3009880.html>. Diakses 15 Juli 2019.

[kek.go.id](#). Diakses 15 Juli 2019.

<https://www.investindonesia.go.id/id/mengapa-berinvestasi/zona-ekonomi/kawasan-ekonomi-khusus>. Diakses tanggal 15 Juli 2019.

<https://ekbis.rmol.id/read/2017/07/27/300630/BKPM-Keluhkan-Masih-Banyak-Regulasi-YangHambat-Investasi->. Diakses 17 Juli 2019.

<https://ekonomi.kompas.com/read/2018/01/30/061600826/catatan-apindo-tentang-regulasipemerintah-yang-masih-tumpang-tindih>. Diakses 17 Juli 2019.

<https://brwa.or.id/assets/image/regulasi/1429618075.PDF>. Diakses tanggal 17 Juli 2019.

<https://properti.kompas.com/read/2018/02/15/202314221/hanya-365471-yang-ahli-dari-81-juta-tenaga-konstruksi-indonesia>. Diakses 17 Juli 2019.

https://www.researchgate.net/publication/324437671_Analisis_Politik_Luar_Negeri_IndonesiaChina_di_Era_Presiden_Joko_Widodo_Benturan_Kepentingan_Ekonomi_dan_Kedaulatan. diakses 9 Juli 2019.

<https://tirto.id/relasi-jokowi-dan-cina-dalam-4-tahun-terakhir-c8iE>. Diakses 17 Juli 2019.

<https://nasional.republika.co.id/berita/nasional/umum/ps0pm8349/cina-siap-pererat-kerja-sama-strategis-dengan-indonesia>. Diakses 17 Juli 2019.

<https://nasional.kompas.com/read/2018/11/21/15355571/kata-timses-jokowi-maruf-akan-lanjutkan-kerja-sama-dengan-china>. Diakses 17 Juli 2019.

<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150329104005-92-42712/jokowi-kuatkan-kerjasama-ekonomi-indonesia-tiongkok>. Diakses tanggal 23 Februari 2019

<https://www.about.hsbc.co.id%2F%2Fmedia%2Findonesia%2Fid%2Fnews-and-media%2F170613-hsbc-perkuat-layanan-di-indonesia-untuk-meraih-peluang-baru.pdf>. Diakses tanggal 10 Juli 2019

<https://www.bkpm.go.id/id/publikasi/detail/berita/menjejar-investasi-negeri-tirai-bambu>. Diakses tanggal 10 Juli 2019.