

KERJASAMA INDONESIA CINA DALAM BELT AND ROAD INITIATIVE ANALISA PELUANG DAN ANCAMAN UNTUK INDONESIA

Artha Yudilla¹

Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Islam Riau, arthayudilla@soc.uir.ac.id¹

ABSTRAKSI

Belt and Road Initiative merupakan kebijakan mega proyek pemerintah Cina di masa presiden Xi Jinping tahun 2016 yang bertujuan untuk membangun kembali jalur sutra baik jalur sutra darat maupun laut. Kebijakan ini merupakan penyempurnaan dari kebijakan dengan visi yang sama di tahun 2013 yakni kebijakan *One Belt One Road* (OBOR). Perubahan nama dilakukan untuk menghindari kesalahpahaman akan kata "one" dan tidak mengacu pada *One China Policy*. Hingga saat ini telah terdapat enam koridor jalur sutra darat yang menghubungkan Cina dengan negara-negara di kawasan Asia dan Eropa melalui jalur kereta api cepat. Sejumlah pelabuhan-pelabuhan internasional di beberapa negara Asia juga telah dibangun. Total pendanaan mega proyek ini diperkirakan bernilai triliunan US Dolar. Oleh karena itu Cina memprakarsai pembentukan *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) di tahun 2015 yang bertujuan untuk memberi bantuan pendanaan infrastruktur negara-negara anggota dan juga menyokong kebijakan *Belt and Road Initiative*. Total anggota AIIB hingga saat ini berjumlah 69 negara termasuk negara-negara besar seperti Inggris, Jerman, dan Perancis dan juga negara-negara miskin kawasan Afrika. Indonesia telah menyetujui kerjasama pembangunan jalur kereta api cepat Jakarta-Bandung di tahun 2016 dan mulai direalisasikan di tahun 2018. Sejumlah kritikan muncul terkait keputusan Indonesia bergabung menjadi anggota AIIB dan ikut dalam program *Belt and Road Initiative*. Oleh karena itu penelitian ini akan mencoba untuk menganalisa peluang Indonesia dengan melihat posisi tawarnya berdasarkan teori Geopolitik dan *Alliance Transition Theory*, bagaimana hubungan *interdependence* tercipta dan apakah ancaman seperti *debt trap diplomacy* itu benar adanya.

Kata Kunci: *Belt and Road Initiative, Poros Maritim Global, Geopolitik, Alliance Transition Theory, Debt Trap Diplomacy*

A. Latar Belakang

Sejak tahun 2016 Indonesia sepakat melakukan kerjasama dengan program kebijakan *Belt and Road Initiative* Cina melalui berbagai bentuk pendanaan dan transfer tenaga Kerja dari Cina dalam pembangunan sejumlah infrastruktur guna peningkatan ekonomi politik Indonesia. *Belt and Road Initiative* sendiri merupakan kebijakan ambisius yang dikeluarkan pemerintah Cina di tahun 2016 yang bertujuan untuk mengembalikan bahkan melebihi kejayaan masa lampau sebagai negara besar yang menguasai perdagangan dunia melalui jalur perdagangan antar negara yang dikenal dengan istilah jalur sutra.

Belt and Road Initiative ini merupakan bentuk penyempurnaan kebijakan sebelumnya di tahun 2013 yang dikenal dengan nama *One Belt One Road* (OBOR) dimana Belt di sini dimaknai sebagai *21st Century Silk Road Economic Belt* atau jalur sutra darat yang menghubungkan Cina dengan negara-negara Eropa, Afrika, dan Asia Barat sedangkan road berarti *21st Century Maritim Silk Road* atau jalur sutra laut yang menghubungkan Cina dengan negara-negara Asia Tengah dan Tenggara, jalur lainnya adalah *Ice Road* yang menghubungkan Cina dengan Rusia dan benua Artik. Pemetaan mega proyek ni terlihat pada gambar di bawah ini

Gambar 1 Pemetaan proyek One Belt One Road Tahun 2015 (Chinatradeweek, 2015)



Terlihat bahwa proyek ini merupakan proyek yang ambisius dengan melibatkan 68 negara dan estimasi dana triliunan US Dolar . Sampai saat penelitian ini dilakukan terdapat enam koridor jalur sura darat yang telah dibentuk yakni:(Kompasiana, 2017)

1. Cina-Mongolia-Rusia
2. New Eurasia Land Bridge
3. Cina-Asia Tengah-Asia Barat
4. Cina-Semenanjung Indocina
5. Cina-Pakistan
6. Banglades-Cina-India-Myanmar

Selain itu Cina juga membangun aliran pipa-pipa minyak dan gas serta jalur kereta api cepat lintas negara. Cina bahkan memprakarsai berdirinya *Asian Infrastructure Invesement Bank* (AIIB) di tahun 2015, sebagai organisasi pendanaan internasional yang memberikan bantuan pendanaan infrastruktur ke sejumlah negara, terutama negara

dengan wilayah strategis yang dilalui jalur sutra. Pendanaan dapat diberikan secara langsung maupun berupa investasi.

Pemerintah Cina menyatakan bahwa kebijakan Belt and Road memiliki prinsip *peaceful cooperation* atau kerjasama damai dan saling menguntungkan. Hingga saat penelitian ini dilakukan, total negara yang sudah bergabung menjadi anggota AIIB berjumlah 68 negara dan Indonesia adalah salah satu negara yang sangat mendukung *Belt and Road Initiative*. Negara-negara *major power* seperti Inggris, Jerman dan Perancis juga masuk menjadi anggota non regional

Kebijakan Cina ini komplemen dengan kebijakan Poros Maritim Global (*Global Maritime Fulcrum*) Presiden Joko Widodo di tahun 2014 yang memiliki visi untuk mengoptimalkan *tangible power* sektor maritim yang sangat potensial dan menjadikan Indonesia sebagai negara *middle power* yang semakin kuat secara ekonomi politik dan pertahanan di wilayah Asia Pasifik. Kebijakan ini juga merupakan mega proyek yang membutuhkan dana hingga ratusan triliun rupiah untuk pembangunan 24 pelabuhan (total biaya sekitar 39.5 triliun rupiah), dan pembelian 609 kapal (total biaya sekitar 57.31 triliun rupiah). Berikut peta cetak biru kebijakan Poros Maritim Global Indonesia



Gambar 2 Peta Blueprint Kebijakan Poros Maritim Global (kabari, 2017)

Dengan kebutuhan akan modal yang sangat besar ini bukan tidak mungkin Indonesia akan menjadi salah satu partner paling erat dengan Cina dikarenakan kebijakan Belt and Road Initiative yang ditawarkan Cina memang berupa peminjaman dana infrastruktur. Berikut sejumlah program yang telah ditawarkan Cina kepada Indonesia.:(Insprasi, 2018)

Beberapa proyek yang ditawarkan oleh pemerintah Indonesia adalah:

1. Kawasan Industri Terpadu Sei Mangkei di Sumatera Utara,
2. Pembangunan infrastruktur di kawasan pariwisata Toba-Sumatera Utara,
3. Bandara Sam Ratulangi di Sulawesi Utara,
4. Pembangkit listrik tenaga air 9.000 MW di Sungai Kayan-Kalimantan Utara.

Pemerintah Indonesia juga menawarkan beberapa proyek

investasi untuk pembangunan jalan tol dan kereta ke Tiongkok. Namun hingga saat ini sebenarnya baru terdapat satu bentuk kerjasama nyata Belt and Road Initiative antar Indonesia-Cina yakni pembangunan jalur kereta api cepat Jakarta-Bandung tahun 2016 yang baru mulai direalisasikan tahun 2018 lalu

Meskipun demikian sejumlah kritikan muncul terkait keputusan Indonesia ini. Salah satunya adalah tidak konsistennya arah kebijakan luar negeri Indonesia yang seharusnya bersifat bebas aktif menjadi terlihat semakin berpihak ke Cina. Selain itu kerjasama ini dinilai sebagai ketidaktegasan Indonesia dalam menyikapi tindakan Cina yang belum lama mencoba untuk mengklaim perairan pulau Natuna menjadi salah satu wilayah yang masuk ke dalam *nine dash line territory* nya dan melanggar kedaulatan Indonesia berdasarkan Hukum laut Internasional (UNCLOS).

Kritikan lain berupa kurangnya pemerhatian pemerintah Indonesia dalam menilai motif dibalik proyek besar Cina ini karena strategi yang dilakukan yang adalah pemberian hutang dalam jumlah besar yang menurut beberapa ahli ekonomi politik kemungkinan adalah bentuk *debt trap diplomacy* Cina untuk menciptakan ketergantungan negara partner seperti yang terjadi di Srilanka, Laos, Bangladesh dan

Pakistan yang harus merelakan sejumlah wilayah teritori mereka dikuasai Cina akibat kesepakatan hutang yang dilakukan. Dikhawatirkan pola yang sama terjadi di Indonesia. Pendapat lainnya yang mendukung kritikan ini adalah bahwa sebenarnya terdapat alternatif kerjasama lain seperti TPP (*Trans Pacific Partnership*) yang diprakarsai Amerika, ADB (*Asian Development Bank*) yang diprakarsai Jepang dan ASEAN yang merupakan rezim regional Indonesia dan dianggap sebagai *joint force* negara-negara Asia Tenggara terlebih sejak tahun 2010 ASEAN sudah membuat kebijakan *Master Plan for ASEAN Connectivity* yang memiliki visi yang sama dengan Poros Maritim Global Indonesia, BRI Cina dan TPP Amerika yakni meningkatkan konektivitas antar negara-negara partner.

Berdasarkan pemikiran diatas Peneliti akan mencoba menganalisa apa yang menjadi faktor pendorong bagi Indonesia maupun Cina untuk bekerjasama dalam mega proyek Belt and Road Initiative ini serta apa saja peluang dan ancaman kerjasama ini untuk Indonesia. Penelitian ini juga akan mencoba memberikan alternatif kebijakan untuk pemerintah terkait kerjasama ini. Penelitian ini akan mencoba menjelaskan fenomena kerjasama

negara proyek antara Indonesia-Cina dalam Belt and Road Initiative ini dengan menganalisa beberapa *key points* sebagai berikut: Apa peluang dan ancaman *Belt and Road Initiative* untuk Indonesia?

Terdapat beberapa konsep yang dijadikan pisau analisa untuk menjelaskan alasan kerjasama Indonesia Cina terkait *Belt and Road Initiative* ini. Konsep-konsep tersebut adalah:

1. Geopolitik

Konsep geopolitik merupakan konsep hubungan internasional yang menyatakan bahwa satu kawasan / geografi memegang peran yang cukup signifikan untuk menentukan arah kebijakan luar negeri satu negara. Unsur-unsur seperti lokasi, luas wilayah, iklim, topografi, demografi, sumber daya alam, dan pemanfaatan *science / teknologi* menjadi sangat penting. Geopolitik melihat *power* satu negara dari dua sudut pandang yakni *land power* (Halford, 1904) dan *sea power* (Thayer, 1890).

Negara yang memiliki kawasan / geografi yang strategis dan potensial akan membuat kebijakan luar negeri negara yang bersangkutan menjadi cenderung berupaya untuk mengeksplorasi lebih dan memaksimalkan kawasan itu, dan negara tetangga juga akan berusaha untuk mendapatkan keuntungan dari wilayah tersebut, baik berupa kerjasama dengan negara pemilik

kawasan maupun dengan cara-cara *coersive*. Seharusnya negara pemilik *land power* atau *sea power* mampu memanfaatkan *power* yang dimilikinya dan memiliki posisi tawar yang bagus dalam kerjasama terkait kawasan dengan negara lain.

Alasan kerjasama hal ini dapat dijelaskan dari sudut pandang geopolitik dimana *Belt and Road Initiative* sebenarnya merupakan kebijakan pemerintah Cina untuk memaksimalkan kembali jalur sutra (darat dan laut) guna meningkatkan *power* baik ekonomi politik maupun militer nya dalam hubungan internasional. Indonesia merupakan salah satu negara yang dilalui jalur sutra tepatnya jalur sutra maritim. Cina membutuhkan Indonesia untuk menyempurnakan peta jalur sutra nya. Terlebih kawasan laut Indonesia memang merupakan kawasan yang sangat strategis dan memiliki potensi luar biasa. Hal ini sebenarnya bisa dimanfaatkan oleh Indonesia untuk memiliki posisi tawar yang bagus dengan Cina. Di samping itu Indonesia juga memiliki kepentingan berupa kebijakan Poros Maritim Global yang bertujuan mengoptimalkan kawasan maritim untuk peningkatan *power* baik ekonomi, politik, maupun militer. Hal ini berarti kebijakan Poros Maritim Global Indonesia dan kebijakan *Belt and Road Initiative Cina* merupakan dua kebijakan yang *complementary* dan seharusnya bisa

memberi keuntungan bagi kedua pihak dari sudut pandang geopolitik

2. *Alliance Transistion Theory*

Meneliti lebih dalam lagi terkait hubungan kerjasama ini, peneliti menilai perlunya pisau analisis yang lebih kritis dan melihat penyebab kerjasama bukan hanya dari keuntungan ekonomi yang di dapat tapi lebih dari itu yakni power dan posisi dalam perpolitikan internasional. Maka penelitian ini kemudian mencoba untuk melihat fenomena kerjasama dan korelasinya dengan “perang” dua negara besar saat ini yakni USA dan Cina. Oleh karena itu konsep yang juga sangat penting adalah *Alliance Transition Theory*

Alliance Transiiton Theory (Kim, 2015) merupakan konsep yang dibuat oleh Woosam Kim untuk melihat peran aliansi khususnya *middle power* dalam konstelasi perpolitikan dunia. Konsep ini merupakan penyempurnaan dari teori *Great Power Theory* khususnya *Power Transition Theory* (Organski, 1958). Konsep ini berlandaskan pada pandangan neorealisme yang melihat bahwa pada dasarnya negara-negara dunia memiliki kepentingan dalam bekerjasama dengan memandang sistem internasional yang meskipun mengalami interkoneksi tapi masih penuh dengan kecurigaan oleh karena itu sistem internasional yang memiliki satu negara hegemon

dibutuhkan untuk menjaga stabilitas internasional (tidak adanya *clash of interset* yang berujung konflik terbuka karena dipercaya negara hegemon ini akan mampu menjadi *ruler* sebagai negara dengan hierarki tertinggi) yang dikenal dengan konsep *hegemonic stability* yang menurut teori transisi kekuasaan (*power transition theory*) akan mengalami perubahan jika terdapat satu negara berkekuatan besar lainnya (*major power*) yang tidak puas dengan sistem yang hegemon dan berusaha untuk mengubah sistem dengan menantang negara hegemon. Hal inilah yang terjadi saat ini dimana Cina terlihat menantang USA untuk mengubah sistem internasional yang hegemon atau mengubah sistem unipolar menuju bipolar.

Oleh karena itu kerjasama Belt and Road Initiative seharusnya memberi peluang Indonesia untuk memiliki posisi tawar yang cukup bagus karena Cina sendiri membutuhkan Indonesia selain untuk jalur sutra maritim juga sebagai “aliansi” dan poros kawasan Asia Tenggara serta gerbang untuk bekerja sama dengan ASEAN. Selain itu menurut teori ini, jika negara memilih untuk beraliansi dengan negara penantang dan ternyata negara penantang akan mampu mengungguli negara hegemon, maka negara aliansi akan menjadi “angkatan pertama” aliansi negara

hegemon baru yang tentunya akan mendatangkan banyak kemudahan dan keuntungan dalam sistem internasional karena berdasarkan teori *great power* negara-negara dengan kedekatan dan kemiripan dengan negara hegemon akan sama-sama bisa mendapatkan status quo dan keuntungan politik lainnya.

Adapun peluang kerjasama Belt and Road Initiative ini dapat memberikan peluang yang bagus untuk ekonomi politik Indonesia dilihat dari sudut pandang:

3. *Interdependence* (Saling ketergantungan)

Konsep *interdependence* merupakan konsep yang dihasilkan dari pemikiran neoliberalist (Nye, 1988) dan (Keohane, 1977) yang memandang bahwa sistem internasional sebagai sistem yang meskipun bersifat anarki (tidak ada otoritas yang lebih tinggi antara satu negara dengan negara lain karena tiap-tiap negara memiliki kedaulatan / hak untuk menentukan nasibnya sendiri), bukanlah merupakan sistem yang sarat konflik, dan kerjasama adalah solusi yang tepat untuk tiap-tiap negara mendapatkan kepentingan negaranya tanpa harus konflik. Hubungan saling ketergantungan (*interdependence*) ini dihasilkan dari kerjasama saling menguntungkan tersebut. Saat ini sistem internasional sudah jauh berubah dari yang tadinya sarat konflik khususnya konflik

militer menjadi lebih mengutamakan kerjasama khususnya ekonomi.

Selain peluang yang akan didapat Indonesia, terdapat juga beberapa ancaman yang akan dihadapi terkait kerjasama *Belt and Road Initiative* yang baru dimulai ini. Ancaman-ancaman tersebut akan dianalisa dengan menggunakan konsep:

4. Neokolonialisme

Neokolonialisme merupakan konsep dari teori kritis yang mengkritisi sisi negatif dari neoliberalisme dimana kerjasama antar dua negara dengan ketimpangan kekuatan cenderung hanya akan menghasilkan dependensi (ketergantungan sepihak). Neokolonialisme sendiri merupakan istilah yang diperkenalkan oleh Kwame Nkrumah, Presiden pertama pasca kemerdekaan Ghana, dan juga menjadi bahasan utama dalam tulisan Jean Paul Starte (Starte, 1964).

Neokolonialisme merupakan bentuk kolonialisme / imperialisme baru dimana kapitalisme pada akhirnya membuat negara-negara besar “mengusai” negara-negara kecil. Hubungan yang pada awalnya berupa kerjasama berubah menjadi bentuk “penjajahan” dimana negara dengan power yang lebih rendah pada akhirnya harus merelakan kedaulatannya diintervensi secara tidak langsung oleh negara berkekuatan lebih besar. Langkah

yang digunakan biasanya berupa kerjasama / investasi dengan *bargaining position* yang tidak adil dimana negara investor akan menekan negara penerima untuk mengikuti peraturan / syarat yang dibuat negara investor.

B. Hasil dan Diskusi Belt and Road Initiative dan Infrastruktur Indonesia

Infrastruktur negara tidak memadai dan relatif belum berkembang untuk mempertahankan pembangunan ekonomi, apalagi untuk mendukung pusat perdagangan kelas dunia. Diperkirakan bahwa Indonesia menghabiskan sekitar 24 persen dari PDB-nya setiap tahun untuk logistik. Selain itu, perkembangan baru tampaknya telah menunjukkan infrastruktur yang tidak memadai mungkin telah mengakibatkan pertumbuhan ekonomi lebih rendah dari sebaliknya dan menghambat investasi lebih lanjut, termasuk investasi asing.

Saat ini, kendala anggaran merupakan perhatian utama dari pemerintah untuk membiayai proyek-proyek infrastruktur. kemampuan pemerintah untuk menaikkan dana melalui penerbitan utang juga dibatasi oleh hukum. Di bawah hukum yang ada, defisit anggaran pemerintah tidak dapat melebihi tiga persen dari PDB. Sementara itu, jumlah investasi yang dibutuhkan untuk mempertahankan pembangunan ekonomi negara sangat besar. Terhadap latar belakang ini,

pemerintah Indonesia telah sangat terbuka dengan inisiatif yang bisa mempromosikan pembangunan infrastruktur di Indonesia. Tujuan BRI untuk mempromosikan infrastruktur dan pengembangan konektivitas ini sejalan dengan upaya pemerintah untuk meningkatkan ketersediaan dan kualitas infrastruktur di Indonesia, khususnya dalam mempromosikan konektivitas dalam negeri dan daerah.

Tawaran untuk bergabung dengan BRI direspons positif, karena menyediakan kesempatan untuk menemukan alternatif sumber pembiayaan untuk pembangunan infrastruktur. Pada bulan Mei 2017, Presiden Joko Widodo menghadiri KTT BRI yang pertama di Beijing. Ingat bahwa tujuan utama dari BRI adalah untuk memfasilitasi sub-regional, regional dan inter-regional integrasi lebih dekat dengan cara meningkatkan transportasi dan logistik fasilitas negara peserta, misalnya, jalan, rel kereta api dan pelabuhan, yang diperlukan untuk memfasilitasi perdagangan di antara mereka. Selain inisiatif ini sejalan dengan aspirasi Indonesia untuk menjadi negara yang lebih berorientasi maritim seperti yang dinyatakan dalam program Presiden Joko Widodo Global Maritime Fulcrum.

Belt and Road Initiative dan Poros Maritim Global

Meningkatkan konektivitas antar pulau serta pembangunan dan peningkatan infrastruktur di dalam

negeri adalah perhatian utama dari pemerintah Indonesia di bawah pemerintahan Jokowi. Hal ini karena Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia, dengan 13.466 pulau besar dan kecil tropis (Indonesia Departemen Pariwisata, 2016). Pada KTT Asia Timur ke-9 pada bulan November 2014, Presiden Indonesia, Joko Widodo, mempromosikan konsep dari Indonesia Global Maritime Fulcrum (GMF), yang kemudian menjadi dasar dari kebijakan maritim Indonesia. Sebagai tindak lanjut, pada tahun 2016 pemerintah melalui Kementerian Koordinator Indonesia untuk Kelautan menerbitkan buku putih tentang Kebijakan Samudera Indonesia pada tahun 2016. Untuk membantu mewujudkan GMF ini pemerintah memilih kerjasama BRI dengan skema pembiayaan bisnis-ke-bisnis (B-to-B). (2017).

Belt and Road Initiative dan Isu Tenaga Kerja Asing

Selain peluang untuk memajukan infrastruktur dan merealisasikan Poros Maritim Global, terdapat juga beberapa ancaman. Pertama adalah kekhawatiran tentang potensi masuknya sejumlah besar pekerja Cina. Ini adalah keprihatinan yang wajar. Indonesia sendiri sedang berjuang untuk membuat lebih dari dua juta pekerjaan setiap tahun untuk mengakomodasi pendatang baru ke dalam pasar tenaga kerja dan, karenanya, ingin membatasi

masuknya pekerja asing. Sementara itu, China saat ini menderita kelebihan kapasitas di sejumlah industri seperti baja, semen dan beberapa orang lain.. Menurut satu laporan China telah berencana untuk PHK antara 5-6.000.000 pekerja sebagai bagian dari upaya untuk mengekang kelebihan kapasitas industri dan polusi (Reuter, 2016). Hal ini karena fakta bahwa China memiliki lebih dari target infrastruktur dan konstruksi perumahan. .

Sementara itu, telah dilaporkan di media nasional tentang keberadaan sejumlah besar pekerja Cina di Morowali, Sulawesi Tengah. PT Indonesia Morowali Industrial Park (IMIP) sedang membangun sebuah taman industri. Dan Cina berbasis memiliki 66,25 persen saham di IMIP sementara perusahaan pertambangan Indonesia Bintangdelapan Grup memiliki 33,75 persen. Kehadiran sejumlah besar pekerja Cina di sana telah menarik perhatian media di Indonesia. Beberapa mengatakan bahwa jumlahnya ribuan dan banyak dari mereka tidak memiliki izin kerja yang tepat dan kehadiran mereka telah memicu friksi dengan pekerja lokal (Jakarta Post, November 15, 2017).

Belt and Road Initiative dan Neraca Perdagangan dan Beban Fiskal

Ada juga isu neraca perdagangan Indonesia dengan China. Selama beberapa tahun terakhir, Indonesia

telah mengalami defisit perdagangan terus-menerus dengan China. pembiayaan infrastruktur di bawah BRI diharapkan meningkat impor dari China sebagai investor China akan cenderung menggunakan suku cadang, komponen dan juga peralatan dari China. Kekhawatiran ini tampaknya masuk akal karena, terlepas dari mana pembiayaan infrastruktur berasal impor Indonesia akan cenderung meningkat, karena sebagian besar bagian yang diperlukan harus diimpor. Akhirnya, neraca perdagangan total Indonesia akan memburuk karena pembangunan infrastruktur telah meningkatkan impor. Dalam hal ini, pemerintah tidak punya pilihan lain selain memperbaiki rencana pembangunan. perbaiki infrastruktur kemungkinan untuk meningkatkan daya saing negara yang, pada gilirannya, akan meningkatkan neraca perdagangan di masa depan. Indonesia juga harus mencoba untuk menghindari menjadi overdependence pada teknologi yang berasal dari satu negara. Dengan kata lain, itu harus mencoba melakukan diversifikasi sumber-sumber teknologi.

Pada isu terkait, ada juga kekhawatiran atas dampak buruk potensi pembiayaan infrastruktur BRI pada beban fiskal pemerintah dan keberlanjutan. Selama tiga tahun terakhir, utang pemerintah telah meningkat lebih dari 40 persen. Kapasitas pemerintah Indonesia untuk

meningkatkan pendapatan terbatas, dengan penerimaan pajak kurang dari 11 persen dari PDB. Hal ini mengakibatkan defisit keseimbangan primer fiskal - menyiratkan pemerintah perlu mengeluarkan utang baru untuk membayar bagian dari pembayaran bunga. pembangunan infrastruktur yang intensif dalam beberapa tahun terakhir telah menimbulkan kekhawatiran atas kemampuan pemerintah untuk mengelola risiko utang.

C. Kesimpulan

Terlihat bahwa peluang kerjasama Belt and Road Initiative ini dapat memberikan peluang yang bagus untuk ekonomi politik Indonesia dilihat dari sudut pandang *Interdependence* (Saling ketergantungan) yang mana terkait studi kasus *Belt and Road Initiative* ini, terlihat bahwa hubungan kerjasama yang sudah telah lama terjadi antara Indonesia dan Cina menimbulkan *interdependence* (saling ketergantungan) antara kedua negara khususnya di bidang ekonomi politik. Cina merupakan negara pengekspor barang-barang manufaktur terbesar di Indonesia, hampir semua barang-barang manufaktur yang dijual di pasar Indonesia merupakan produk impor dari Cina. Terlihat bahwa Indonesia jelas merupakan partner kerjasama ekonomi yang cukup potensial untuk Cina.

Sejalan dengan dirumuskannya kebijakan Global Maritime Fulcrum oleh pemerintah Indonesia di tahun 2014 dan wacana pembangunan kembali jalan sutra di tahun 2013 yang disempurnakan menjadi Belt and Road Initiative oleh pemerintah Cina di tahun 2016, kedua negara ini jelas menjadi semakin bergantung satu sama lain. Cina membutuhkan Indonesia untuk memperkuat jalur sutra maritim kawasan Asia Tenggara, dan Indonesia membutuhkan Cina untuk pendanaan infrastruktur Poros Maritim Global.

Selain peluang yang akan didapat Indonesia, terdapat juga beberapa ancaman yang akan dihadapi terkait kerjasama *Belt and Road Initiative* yang baru dimulai ini. Hal ini sejalan dengan maraknya isu *debt trap diplomacy* (diplomasi jebakan hutang) yang dituduhkan kepada Cina dengan cara pemberian bantuan atau penanaman modal besar-besaran yang membuat negara penerima kesulitan untuk membayar dan pada akhirnya harus merelakan kedaulatannya diintervensi oleh negara pemberi pinjaman dengan membuat kebijakan yang sesuai dengan keinginan negara pemberi pinjaman seperti yang terjadi di Srilanka, Pakistan dan negar-negara di kawasan Afrika berupa penguasaan sejumlah pelabuhan internasional dan mengubah mata uang nasional

menjadi yuan dan renminbi atau dollar Cina. Cara berikutnya adalah dengan mendominasi pasar maupun kultur lokal dengan produk-produk atau kultur dari negara “penjajah”. Di sini negara yang “dijajah” bahkan tidak sadar telah “dijajah”. Pola ini terjadi seiring dengan meningkatnya arus globalisasi dan westernisasi yang mengakibatkan kedaulatan dan nasionalisme semakin melemah. Eksploitasi sumber daya alam secara berlebihan oleh negara “penjajah” ini juga dapat menjadi ancaman

D. REFERENSI

- Anam, Syaiful dan Ristiyan. (2018). *Kebijakan Belt and Road Initiative (BRI) Tiongkok pada Masa Pemerintahan Xi Jinping*. Jurnal ilmiah Hubungan internasional. Vol 14 No 2 2018
- Anwar, D.F. (1990). *Indonesia's Relations with China and Japan: Images, Perception, and Realities*. Contemporary Southeast Asia, Vol. 12, No. 3 December 1990
- _____. (2013). *Reinvention in Indonesia's Foreign Policy Strategy*. EastAsia Forum Quarterly. Vol. 5 No. 4 October-December 2013
- Arase, David. (2015). *China's Two Silk Roads: Implications for Southeast Asia*. Singapura: ISEA Perspective Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). Article of Agreement. <http://www.aiib.org/en/about-aiib/basic->

Burchill, Scott. (2005). *The*

National Interest in

International

Relations Theory.

New York: Palgrave

Macmillan

Cai, Peter. (2015).

Understanding China's Belt

and Road Initiative. Lowy

Institute.

[http://www.lowyinstitute.org](http://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/documents/UnderstandingChina'sBeltandRoadInitiative_WEB.pdf)

[/sites/default/files/document](http://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/documents/UnderstandingChina'sBeltandRoadInitiative_WEB.pdf)

[s/UnderstandingChina'sBeltan](http://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/documents/UnderstandingChina'sBeltandRoadInitiative_WEB.pdf)

[dRoadInitiative_WEB.pdf](http://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/documents/UnderstandingChina'sBeltandRoadInitiative_WEB.pdf)

Cohen, S.B. (2014). *Geopolitics*

: The Geography of

International Relations.

Rowman & Littlefield

Connely, A.L. (2015).

Sovereignty and the Sea:

President Joko Widodo's

Foreign Policy Challenges.

Contemporary Southeast Asia.

37 No. 1. 2015

Copper, J.F. (2016). *China's*

Foreign Aid and

Investment

Diplomacy. Volume

1 Nature, Scope,

and Origin. New

York City: Palgrave

Macmillan

Keohane, RO and Joseph

Nye. (1977). *Power*

and

Interdependence.W

orld Politics in

Transition. Boston:

Little, Brown

Nye, Joseph. (1988).

Neorealism and

Neoliberalism.

World Politic.

Boston: Little

Brown

Dunne, T.Kurki. M, & Smith, S.

(2013). *International*

Relations Theories :

Discipline and

Diversity

Dharma Negara, Siwage dan

Leo Suryadinata.

(2018). *Indonesia*

and China's Belt and

Road Initiative:

Perspectives, Issues,

and Prospects.

ISEAS

Ebihara, Abubakar. (2011).

Pengantar Analisa Politik Luar

Negeri: dari Realisme

sampai

Konstruktivisme.

Bandung: Nuansa

Flint, C. (2011).

Introduction to

Geopolitics.

Routledge.

[http://www.rotledge.com/Introduction-to-](http://www.rotledge.com/Introduction-to-Geopolitics-3rdEdition/Flint/)

[Geopolitics-](http://www.rotledge.com/Introduction-to-Geopolitics-3rdEdition/Flint/)

[3rdEdition/Flint/](http://www.rotledge.com/Introduction-to-Geopolitics-3rdEdition/Flint/)

[p/](http://www.rotledge.com/Introduction-to-Geopolitics-3rdEdition/Flint/)

[book/978113819](http://www.rotledge.com/Introduction-to-Geopolitics-3rdEdition/Flint/)

[2164](http://www.rotledge.com/Introduction-to-Geopolitics-3rdEdition/Flint/)

[2164](http://www.rotledge.com/Introduction-to-Geopolitics-3rdEdition/Flint/)

Hussein, Z. (2014).

Indonesia's

Key in China's

Vision of

Maritime Silk

Road.

[http://www.i](http://www.indonesia-digest.net/3283maritime.htm)

[ndonesia-](http://www.indonesia-digest.net/3283maritime.htm)

[digest.net/328](http://www.indonesia-digest.net/3283maritime.htm)

[3maritime.ht](http://www.indonesia-digest.net/3283maritime.htm)

[m](http://www.indonesia-digest.net/3283maritime.htm)

Jackson, Robert dan Georg

Sorensen. (2013).

Pengantar

Hubungan

Internasional Teori

dan Pendekatan.

Yogyakarta:

Pustaka Pelajar

Kim, Woosang. (2015).

Rising China Pivotal

Middle Power South

Korea and Alliance

Transition Theory.

IASR

Mahan, Alfred

Thayer.

(1890).

The

Influence

of Sea

Power

Upon

History

1660-

1783.

Boston:

Little

Brown

and

Company

Mckinder, Halford.

(1904). *The*

Geographical Pivot

of History. The

Geographical

Journal Vol 23 No 4

1904

Organski, A F K. (1958).

World Politics. New York

Pradhan, Sanjeevan. (2016). *China's
Maritime Silk Route and Indonesia's Global*

Maritime

Fulcrum:

Complemen

ts and

Contradicti

ons.

Institute of

Chinese

Studes.

Delhi

Ramadhan, Iqbal. (2018).

China's belt Road

Initiative: Dalam

Pandangan Teori

Geopolitik Klasik.

Intermestic: Journal

of International

Studies. Volume 2,

nO 2 mEI 2018.

issn.2503-443X

Sinaga, LC. (2015).

The Dynamics

of Indonesia-

China

Relations in

Politics,

Sriyanto, Nanto. (2018).

Global Maritime

Fulcrum Indonesia-

China Growing

Relations and

Indonesia

Middlepowermentsh

ip in East Asia

Region. Jurnal

Kajian Wilayah Vol.

9 No. 1 2018

Starte, Jaean paul.

(1964). *Colonialism and*

Neocolonialism.

Routledge France

Wicaksana, I G W.

(2017). *Indonesia's*

Maritime Connectivity

Development:

Domestic

and

Internation

al

Challenges.

Asian

Journal of

Political

Science

Yagci, Mustafa. (2018).

*Rethinking in Light
of China's Belt and
Road Initiative.*

Uluslararası İlişkiler

Vol. 15 No 57 2018

Zhao Hong. (2015).

*China's New Maritime Silk
and Road: Implications and
Opportunities for Southeast
Asia, Trends in Southeast
Asia.*