

Pengaruh Implementasi Kebijakan *One Belt - One Road (OBOR)* Terhadap Hubungan Bilateral Indonesia – Tiongkok

Panggih Prabowo Rona Saputra

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Lambung Mangkurat, Indonesia

E-mail: panggih.saputra@ulm.ac.id

Abstract. *The biggest undertaking of the century is the Chinese government's One Belt, One Road initiative. Since President Xi Jinping announced the initiative in Indonesia and Kazakhstan in 2013, it has attracted participation from more than 60 nations in Asia, Africa, and Europe, with an investment value of more than US\$40 trillion. The project will link nations in Asia, Africa, and Europe with infrastructure development to support regional economic integration. Indonesia as one of the countries passed by One Belt - One Road route also has a vital role in the success of this project. With its strategic location right at the juncture of the continent of Asia and Australia, as well as the intersection of Pacific and Indian oceans, Indonesia became one of the priority countries of One Belt One Road Initiative, especially in Southeast Asia. There are many direct impacts of the implementation of One Belt - One Road Project in Indonesia, such as the construction of Jakarta - Bandung high-speed railway train, as well as the creation of several national ports to support the acceleration of the national sea toll development. This is one of the most important development project to link more islands in Indonesia as the biggest archipelago country. For China, Indonesia can be an exciting country to be one of the priorities in this One Belt One Road Initiative. The strategic location and a large number of Indonesian population make the country a healthy economic market for investing stocks.*

Keywords: *OBOR, Xi Jinping, Economic Integration, Infrastructure, High-Speed Train*

Abstrak. Inisiatif *One Belt One Road* yang diluncurkan oleh Pemerintah Tiongkok adalah proyek paling signifikan abad ini. Sejak ditawarkan oleh Presiden Xi Jinping di Indonesia dan Kazakhstan pada tahun 2013, *One Belt One Road Initiative* telah melibatkan lebih dari 60 negara di Asia, Afrika dan Eropa serta nilai investasi lebih dari US\$40 triliun. Proyek tersebut akan menghubungkan negara-negara di Asia, Afrika, dan Eropa dengan pembangunan infrastruktur untuk mendukung integrasi ekonomi regional. Indonesia sebagai salah satu negara yang dilalui jalur *One Belt – One Road* juga memiliki peran vital dalam mensukseskan proyek ini. Dengan letaknya yang strategis tepat di persimpangan benua Asia dan Australia, serta di persimpangan samudra Pasifik dan Hindia, Indonesia menjadi salah satu negara prioritas *One Belt One Road Initiative*, khususnya di Asia Tenggara. Banyak dampak langsung dari implementasi *One Belt - One Road Project* di Indonesia, seperti pembangunan kereta api cepat Jakarta - Bandung, serta pembentukan beberapa pelabuhan nasional untuk mendukung percepatan tol laut nasional. perkembangan. Ini adalah salah satu proyek pembangunan terpenting untuk menghubungkan lebih banyak pulau di Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar. Bagi Tiongkok, Indonesia bisa menjadi negara yang menarik untuk menjadi salah satu prioritas dalam *One Belt One Road Initiative* ini. Lokasi strategis dan jumlah penduduk Indonesia yang besar menjadikan negara ini pasar ekonomi yang sehat untuk investasi saham.

Received Maret 30, 2023; Revised April 02, 2023; Mei 01, 2023

* Panggih Prabowo Rona Saputra, panggih.saputra@ulm.ac.id

Kata Kunci: OBOR, Xi Jinping, Integrasi Ekonomi, Infrastruktur, Kereta Api Cepat

PENDAHULUAN

Sebagai kekuatan baru global, Tiongkok membutuhkan berbagai strategi untuk mempertahankan dan meningkatkan posisinya di dunia. Kekuatan negosiasi politik Tiongkok tumbuh ketika kapasitas ekonominya meningkat. Tiongkok mengalami pertumbuhan ekonomi yang luar biasa sebagai akibat dari revolusi kebijakan ekonomi tahun 1990-an. Bahkan sekarang, ekonomi berkembang. Tidak dapat disangkal bahwa kekuatan ekonomi suatu negara dapat menjadi modal politik dalam berdiplomasi dengan negara lain, meskipun belakangan ini terjadi gejolak akibat perubahan orientasi pasar dan perubahan internal. Hal yang sama berlaku untuk Tiongkok.

Hubungan antara Tiongkok dan Indonesia dimulai berabad-abad yang lalu ketika Indonesia menjadi bagian dari Jalur Sutra maritim yang menghubungkan Tiongkok dengan India dan Bangsa Arab. Apalagi, hubungan diplomatik secara resmi diakui pada tahun 1950 ketika Soekarno, sebagai presiden pertama Indonesia memimpin negara; Hingga saat ini, banyak korporasi yang didirikan di Indonesia dan Tiongkok. Berbatasan dengan 14 negara bagian di darat dan bertetangga dengan delapan negara di laut, Tiongkok adalah negara terbesar ketiga di dunia dengan populasi terbesar di dunia. Pada akhir 2016, Tiongkok memiliki populasi sekitar 1,3 miliar. Dengan 38 provinsi dan 260 juta penduduk, Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia dan memiliki populasi terbesar keempat di dunia, setelah Tiongkok, India, dan Amerika Serikat. Negara ini merupakan perekonomian paling berpengaruh di kawasan Asia Tenggara dan terletak pada posisi strategis antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, serta diapit oleh dua benua besar. Republik Indonesia adalah salah satu dari banyak negara berkembang dengan ekonomi stabil, rata-rata pertumbuhan ekonomi 5% per tahun.¹

Baik Tiongkok maupun Indonesia adalah anggota G20, APEC, dan di bidang perdagangan, negara-negara tersebut telah membentuk Zona Perdagangan Bebas Tiongkok-ASEAN untuk meningkatkan ekspor dan impor mereka. Setelah KTT APEC yang diselenggarakan di Beijing pada Juli 2014, beberapa pertemuan dilakukan oleh Presiden Xi Jinping dan Presiden Joko Widodo. Sebagai hasil pertemuan bilateral

¹ B.G. Eddy, *Integral Geography: Space, Space and Perspective*, "World Futures, Vol. 62, No. 1-2, 2005, h. 151

tersebut, delegasi pemerintah menandatangani Pernyataan Bersama Kemitraan Strategis Komprehensif antara Pemerintah Republik Indonesia dengan Pemerintah Republik Rakyat Tiongkok. Menyusul inisiatif kemitraan, Indonesia telah menjalin ikatan yang lebih kuat dengan Tiongkok untuk meningkatkan ekonominya. Indonesia telah bergabung dengan AIIB (Asian Infrastructure Investment Bank). Tiongkok dan Indonesia juga sepakat untuk menjalin kerja sama maritim, yang merupakan kunci dari kerja sama strategis ini. Ini merupakan langkah baru untuk memperkuat kerjasama angkatan laut sebelumnya antara kedua negara.

Kebijakan One Belt One Road (OBOR)

Kebijakan “*One Belt – One Road*” diluncurkan pada bulan September 2013 oleh Presiden Xi Jinping di Kazakhstan untuk wilayah daratan, dan satu bulan kemudian di Indonesia, untuk wilayah maritim. Proyek interkoneksi terbesar antara Asia, Eropa, dan Afrika yang akan berlangsung selama beberapa dekade, membutuhkan sumber daya yang signifikan, dan melibatkan kolaborasi multilateral yang signifikan saat ini merupakan inisiatif kebijakan ini. Dua elemen kunci dari inisiatif One Belt One Road bekerja untuk menghidupkan kembali ingatan dan signifikansi simbolis dari Jalur Sutra kuno. Jalur laut dikenal sebagai “Jalur Sutra Maritim ke-21”, dan jalur darat juga dikenal sebagai “Sabuk Ekonomi Jalur Sutra”. Jalan daratan akan berangkat dari Xi'an di Cina dan melakukan perjalanan melalui Asia Tengah dan Rusia sebelum tiba di Jerman dan seluruh Eropa. Jalur Sutra Maritim ke-21 akan menghubungkan pesisir Tiongkok hingga lintas selatan Laut Tiongkok Selatan, kepulauan Indonesia, Samudera Hindia kemudian menuju ke Afrika dan Eropa. Banyak jalan darat dan laut anak perusahaan lainnya direncanakan di *Greater Mekong Subregion (GMS)*, di Laut Tiongkok Selatan, dan Laut Jawa ditambah proyek khusus seperti kereta api berkecepatan tinggi yang akan menghubungkan selatan Cina ke Tibet dan dari sana akan bergabung dengan koridor Tiongkok-Pakistan.

Bagi Indonesia, inisiatif One Belt – One Road sangat bermanfaat bagi pembangunan infrastruktur nasional. Selain itu, proyek tersebut juga sejalan dengan “Strategi Poros Maritim Dunia” yang dicanangkan Presiden Joko Widodo pada tahun 2014. Saat itu salah satu dari sembilan proyek besar nasional adalah pembangunan infrastruktur untuk memfasilitasi integrasi kepulauan Indonesia. Pada saat yang sama, inisiatif *One Belt One Road* hadir dengan pendanaan yang menjanjikan untuk pembangunan infrastruktur. Hal ini tentu saja sangat mempengaruhi hubungan bilateral kedua negara. Apalagi efek dari *One Belt – One Road* adalah banyaknya pertukaran budaya, *people to people diplomacy* yang pada akhirnya membuat hubungan kedua negara tidak hanya dekat dengan pemerintah, tetapi juga dengan masyarakat.

One Belt – One Road juga merupakan strategi nasional Tiongkok. Inisiatif ini diharapkan menjadi pendorong penting bagi tujuan, ambisi, dan upaya jangka panjang Tiongkok, dan pilar utama dari strategi '*go global*'. Rencana ini disusun dalam upaya bersama antara Kementerian Luar Negeri, Komisi Pembangunan dan Reformasi Nasional dan Kementerian Perdagangan Tiongkok. Dalam bentuknya saat ini, rencana tersebut lebih merupakan visi yang mengungkapkan ambisi besar Tiongkok untuk rencana implementasi. Meskipun awalnya hanya sedikit yang diketahui tentang perincian lebih lanjut dari *One Belt – One Road* dan seperti apa implementasinya, pemerintah pusat Tiongkok telah membentuk kelompok khusus yang bertanggung jawab untuk mengawasi implementasi semua inisiatif *One Belt – One Road* – sebuah kantor yang terletak langsung di bawah NDRC (National Development and Reform Commission).⁴

Sementara dalam teori yang sifatnya lebih luas, *One Belt – One Road* pada awalnya memanasifestasikan dirinya terutama sebagai program pembangunan infrastruktur besar-besaran. Ini didasarkan pada logika penggunaan pengaruh ekonomi Tiongkok yang sangat besar di luar negeri dan mengeksplor kemampuan pembangunan infrastrukturnya yang kuat ke wilayah lain.

Komitmen dan platform pembiayaan yang sangat besar mendukung inisiatif *One Belt – One Road*. Berdasarkan analisis, PwC memperkirakan bahwa OBOR akan memobilisasi hingga US\$1 triliun dana keluar dari pemerintah Tiongkok dalam sepuluh tahun ke depan. Sebagian besar pendanaan ini akan datang dalam bentuk pendanaan utang

⁴ Callahan, William A. “China’s Asia Dream”: The Belt Road Initiative and the New Regional Order”, *Asian Journal of Comparative Politics*, Mei, 2016

yang layak, namun sebagian akan dalam bentuk ekuitas. Pemerintah telah menciptakan kendaraan khusus untuk membantu mengalokasikan uang ini untuk proyek dan inisiatif yang sesuai. Ini termasuk pendirian *New Silk Road Fund* (NSRF), pendirian Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) dan pemerintah mengarahkan sejumlah besar cadangan devisa dan beberapa bank milik negara yang paling signifikan untuk inisiatif tersebut.

Jika dilakukan secara penuh, implementasi *One Belt – One Road* akan mencakup rentang waktu yang panjang minimal 30 sampai 40 tahun. Tahun 2049 sering disebut sebagai tonggak penting karena merupakan tahun peringatan 100 tahun berdirinya Republik Rakyat Tiongkok. Meskipun sering digambarkan sebagai cara untuk merevitalisasi jalur perdagangan kuno, prakarsa OBOR saat ini jauh lebih komprehensif. Alih-alih sekadar rekreasi koneksi dan koridor sebelumnya di seluruh Asia Tengah dan Timur Tengah untuk menghubungkan Tiongkok dan Eropa, OBOR bermaksud untuk melangkah lebih jauh dari itu.⁵

One Belt – One Road dapat dilihat sebagai kekuatan utama di balik rencana pembangunan jangka panjang Tiongkok, kebijakan luar negeri, bahkan upaya untuk mengubah sistem ekonomi negara. Strategi pembangunan ekonomi nasional Tiongkok dan upaya internasionalnya dimaksudkan untuk dibentuk olehnya di tahun-tahun mendatang. Dalam prakarsa OBOR, Pemerintah Tiongkok melihat cara untuk mengimbangi sebagian dari kelebihan kapasitas domestik yang ada dengan mengeksport kemampuan teknik dan konstruksi, material, dan peralatan yang dikembangkan dengan baik serta teknologi yang dikembangkan sendiri. Terlepas dari pengalaman Tiongkok dalam membangun infrastruktur kelas dunia, sebagian besar akan mengangkut kelebihan kapasitas dengan biaya peluang yang rendah, dan oleh karena itu tidak perlu mendapatkan pengembalian yang cepat. Pada saat yang sama, Tiongkok berharap untuk mendorong permintaan lebih lanjut untuk barang dan jasanya dengan meningkatkan konektivitas dan perdagangan antar kawasan di Asia, Eropa, dan Afrika, menciptakan momentum pertumbuhan jangka menengah dan panjang serta mendorong PDB negara tersebut.

⁵ Len, Christopher, “China’s 21st Century Maritime Silk Road Initiative, Energy Security and SLOC Access”, *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, Vol. 11(1), 2015

Implikasinya Terhadap Hubungan Kedua Negara

Indonesia, yang merupakan komponen penting yang strategis dari inisiatif One Belt - One Road, merupakan bagian dari Jalur Sutra Maritim Abad 21. Menyusul pandemi covid 19 dan sesuai dengan rencana pembangunan 20 tahun Indonesia, RPJMN 2020–2023 kini fokus pada peningkatan program dukungan sosial di bidang pendidikan dan kesehatan serta pembangunan infrastruktur yang sejalan dengan tujuan One Belt–One Road dan inisiatif AIIB. Selain itu, Indonesia adalah negara yang relatif ramah bisnis yang menarik banyak investor luar. Dengan menitikberatkan pembangunan infrastruktur dan menjaring investor dengan terciptanya One Stop Service (OSS) oleh Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), pemerintah Indonesia ingin memaksimalkan pelayanan publik. Dengan semakin mudahnya proses pengurusan izin usaha, telah menarik minat investor asing. Menyediakan lahan untuk proyek infrastruktur merupakan komitmen lain yang dibuat oleh pemerintah Indonesia. Dalam rangka mewujudkan inisiatif One Belt-One Road, diharapkan niat Tiongkok untuk berinvestasi di Indonesia akan memperkuat kerjasama Tiongkok-Indonesia di tahun-tahun mendatang.

Menurut Handerson (1986), Karena keuntungan konsumen dan efisiensi ekonomi, kota pertama kali tumbuh di daerah pesisir. Kedekatan kota pesisir dengan laut memudahkan pengiriman barang dengan biaya rendah, dan peningkatan aktivitas pelabuhan dapat mendorong pertumbuhan ruang kota dengan meningkatkan akses ke pergudangan, layanan, bisnis, dan transportasi. Ketika perdagangan ditingkatkan di pelabuhan, ekonomi perkotaan juga akan meningkat; pelabuhan dapat memenuhi permintaan barang dan komoditas lainnya. Fasilitas infrastruktur yang dibangun di sekitar pelabuhan akan menarik penduduk ke kota. Saat ini, kota-kota besar di Indonesia adalah kota-kota pelabuhan: banyak kota-kota pelabuhan besar yang menjadi bagian dari inisiatif *One Belt – One Road* Tiongkok, seperti Jakarta, Batam, Bangka Belitung, Bandar Lampung, Jambi, Dumai, Medan dan Banda Aceh. Perekonomian kota-kota ini bertumpu pada sektor perdagangan, pelabuhan, dan perikanan. Menurut data PDRB 56 kota di Indonesia dari tahun 2001 hingga 2010, pertumbuhan PDRB kota pelabuhan lebih cepat 3:1 dibandingkan dengan kota tanpa pelabuhan. Di Indonesia, pelabuhan mendorong perdagangan, mobilitas sosial, dan pertumbuhan ekonomi. Pelabuhan merupakan penggerak ekonomi utama Indonesia karena merupakan negara kepulauan dengan sebagian besar kotanya terletak di sepanjang pantai.

Peningkatan infrastruktur antar pulau untuk Indonesia kepulauan adalah salah satu pilar pembangunan penting dari rencana maritim Presiden Joko Widodo. Seringkali, jaringan infrastruktur yang kurang berkembang dan dikelola dengan buruk dianggap sebagai faktor penting yang berkontribusi terhadap buruknya kinerja sektor logistik Indonesia. Hal ini menghambat mobilitas barang dan orang di dalam dan di seluruh negara-bangsa dan juga menghambat pertumbuhan ekonomi negara. Dalam pidato pengukuhan sebagai Presiden pada Oktober 2014, Jokowi menyatakan bahwa sebagai negara kepulauan, Indonesia harus mengembangkan sumber daya lautnya yang luas untuk meningkatkan daya saing maritimnya. Selanjutnya, pada East Asia Summit (EAS) 2014 di Myanmar, Jokowi menyampaikan visinya untuk mengubah Indonesia menjadi poros maritim dunia dan mengembangkan ekonomi maritimnya. Ini bukan gagasan baru tetapi sudah ada dalam 'Doktrin Nusantara' Indonesia yang dianut di bawah Deklarasi Juanda pada tahun 1957.

Sejalan dengan poros maritim, pemerintahan Jokowi menunjukkan komitmennya untuk menghidupkan kembali identitas angkatan laut Indonesia dalam menghadapi isu-isu modern seperti illegal fishing, perdagangan manusia, dan perubahan iklim di wilayah maritim. Masuk akal juga bagi Indonesia untuk meningkatkan konektivitas maritimnya mengingat lokasinya yang strategis antara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia, yang merupakan rumah bagi beberapa ekonomi paling dinamis di dunia. Poros maritim Indonesia saat ini didominasi oleh domestik. Hal ini dipilih sebagai strategi pembangunan untuk menutup kesenjangan ekonomi nusantara. Dalam hal ini, proyek Tol Laut, yang dimulai pada November 2015, bertujuan untuk memperkuat infrastruktur pelabuhan negara sekaligus meningkatkan konektivitas antar pulau. Tujuan dari proyek ini adalah untuk meningkatkan perdagangan di dalam Indonesia sambil menurunkan perbedaan harga (terutama antara Jawa dan luar Jawa) dan mempromosikan Indonesia sebagai pusat perdagangan internasional di kawasan ASEAN dan Indo-Pasifik yang lebih luas. Indonesia memiliki posisi yang baik untuk mendapatkan keuntungan dari *China One Belt One Road* sebagai anggota proyek infrastruktur transportasi yang melengkapi jalur sutra maritim dapat mengakses dana dari AIIB dan Silk Road Fund.

Alasan mengapa penulis yakin bahwa proyek *One Belt One Road* akan memberikan dampak positif bagi hubungan Indonesia dan Tiongkok di tingkat regional adalah karena Indonesia tercakup secara luas dalam MPAC (Master Plan on ASEAN

Connectivity 2025).⁶ Beberapa proyek maritim ASEAN diprioritaskan bahkan di bawah wilayah Indonesia; Malaka-Dumai (Pulau Riau), Interkoneksi Kalimantan Barat-Sarawak dan studi kelayakan jaringan ASEAN Ro-Ro. Di antara 47 pelabuhan yang ditunjuk untuk peningkatan, 14 berlokasi di Indonesia, yaitu Belawan, Dumai, Palembang, Panjang, Tanjung Priok, Tanjung Emas, Tanjung Perak, Pontianak, Banjarmasin, Balikpapan, Makassar, Bitung, Sorong, dan Jayapura (gambar di bawah). Hampir semua pelabuhan ini juga teridentifikasi di bawah Proyek Jalan Tol Laut pemerintah Indonesia.

Jaringan Ro-Ro ASEAN, yang mencakup empat negara anggota, mencakup tiga rute yang melibatkan Indonesia. Ini adalah General Santos (Filipina) - Bitung (Indonesia), Malaka (Malaysia) – Dumai (Indonesia) dan Belawan (Indonesia) – Phuket (Thailand). Ketiga pelabuhan di bawah inisiatif Ro-Ro ASEAN juga tercakup dalam 47 pelabuhan yang ditunjuk. Kawasan lain, seperti ASW (ASEAN Single Window) yang sangat bergantung pada kesiapan single window di tingkat nasional, juga berimplikasi pada konektivitas maritim di Indonesia.

Dengan begitu banyak saling melengkapi, tidak mengherankan bahwa dalam pidato KTT ASEAN 2014 di Myanmar, Jokowi mendesak anggota ASEAN untuk secara aktif mendukung MPAC, terutama infrastruktur dan konektivitas maritim. Selain proyek yang direncanakan, Indonesia juga diuntungkan dari ide-ide ASEAN untuk implementasi proyek. Misalnya pada infrastruktur fisik, karena pembiayaan merupakan hambatan krusial, kawasan telah merancang mekanisme keterlibatan pemangku kepentingan, mulai dari mitra dialog, sektor swasta, dan organisasi internasional. ASEAN juga telah mengembangkan ASEAN Infrastructure Fund (AIF) bekerja sama dengan Asian Development Bank (ADB) untuk memfasilitasi peningkatan investasi dalam proyek infrastruktur regional. Indonesia, sebagai ekonomi terbesar di kawasan ini dan memiliki potensi pasar yang signifikan, memang memiliki banyak keuntungan dari kemitraannya di ASEAN.

Contoh kasusnya adalah Forum Investasi Infrastruktur G2B ASEAN, di mana sebanyak sembilan proyek infrastruktur ASEAN dipresentasikan kepada calon investor (tabel di bawah) dari sembilan proyek, delapan milik Indonesia dan satu milik Laos. Dua dari delapan proyek tersebut terkait dengan konektivitas maritim. Kepala Badan

⁶ Visi Master Plan on ASEAN Connectivity adalah Untuk mencapai ASEAN yang terhubung dan terintegrasi secara mulus dan komprehensif yang akan mendorong daya saing, inklusivitas, dan rasa Komunitas yang lebih besar

Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), Bambang Brodjonegoro, mengakui adanya potensi untuk mensinergikan berbagai prakarsa di bawah MPAC 2025 dengan rencana Indonesia. Namun, masih banyak yang harus dilakukan sehubungan dengan prioritas kebijakan dalam negeri Indonesia sebelum dapat sepenuhnya memanfaatkan prakarsa ASEAN.

Mengingat posisi geografisnya, Indonesia merupakan bagian integral dari jalur sutera maritim Tiongkok. Ada bentangan jalan sutera maritim yang signifikan yang jatuh di Indonesia dan menghubungkan pelabuhan Natuna, Pontianak, dan Tanjung Priok. Perlu dicatat bahwa selama kunjungan perdana Presiden Xi Jinping ke Asia Tenggara tahun 2013, ia pertama kali singgah di Indonesia dan meningkatkan hubungan Tiongkok-Indonesia dari kemitraan strategis menjadi kemitraan strategis komprehensif. Yang paling penting, selama perjalanan inilah jalur sutera maritim diperkenalkan ke kawasan tersebut sebagaimana Presiden Xi menyebutkan Tiongkok akan memperkuat kerja sama maritim dengan negara-negara ASEAN untuk memanfaatkan Dana Kerjasama Maritim Tiongkok-ASEAN yang dibentuk oleh pemerintah Tiongkok dan dengan penuh semangat mengembangkan kemitraan maritim dalam upaya bersama untuk membangun jalur sutera maritim abad ke-21.

Kereta Cepat Rute Jakarta Bandung

Ilustrasi yang sangat baik tentang bagaimana Beijing berencana untuk menggunakan inisiatif One Belt-One Road untuk mempromosikan industri teknologi tinggi China dan standar teknologi internasional adalah Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Setelah pertarungan penawaran kompetitif dengan Jepang, Beijing memenangkan hak untuk membangun jalur kereta api berkecepatan tinggi sepanjang 142 kilometer yang menghubungkan Bandung di Jawa Barat dengan ibu kota Indonesia. Beijing memenangkan tender tersebut dengan menyediakan pendanaannya sendiri untuk proyek tersebut. Jinping XI bahkan mengutus Xu Shaoshi, Ketua Komisi Pembangunan dan Reformasi Nasional sebagai utusan pribadi ke Jakarta dalam upaya memenangkan hati Presiden Indonesia Joko Widodo.

Proyek kereta api cepat Jakarta-Bandung merupakan bagian dari rencana pembangunan infrastruktur ambisius Presiden Joko Widodo, yang akan memangkas waktu tempuh antara dua kota di Jawa Barat dari sekitar tiga jam dengan mobil menjadi hanya 40 menit. Proyek senilai US\$5,5 miliar ini sebagian besar didanai oleh pinjaman dari Tiongkok. Namun demikian, tentunya proyek ambisius ini tidak terlepas dari kontroversi yang muncul sejak awal, termasuk manfaat yang dipertanyakan, kurangnya

studi dampak lingkungan yang tepat, kurangnya konsistensi dengan rencana tata ruang regional, modalitas bisnis yang tidak jelas, serta proses tender yang tidak jelas yang menyebabkan ketegangan diplomatik dengan Jepang.

Selama konstruksi, proyek ini diperkirakan akan menghasilkan 40.000 pekerjaan setiap tahunnya, yang memiliki dampak ekonomi yang positif. Ini akan menghasilkan pertumbuhan yang seimbang di semua sektor dengan mendorong industri terkait seperti peleburan, manufaktur, infrastruktur, pembangkit listrik, elektronik, jasa, dan logistik. Akan ada lebih banyak aktivitas dan pembangunan di sekitar stasiun, yang akan menciptakan peluang baru bagi industri real estate. Sepanjang rute, baik daerah perkotaan maupun pedesaan akan mengalami pertumbuhan yang seimbang. Menurut Xinhua, kantor berita resmi Pemerintah Tiongkok, proyek tersebut akan menggunakan "standar Tiongkok, teknologi Tiongkok, dan peralatan Tiongkok," dan perusahaan teknik Tiongkok akan terlibat dalam setiap aspek konstruksi, mulai dari survei awal hingga manajemen proyek. perkeretaapian setelah proyek selesai. Ini akan menjadi bagian paling penting dari perjanjian untuk Beijing. Bagi Beijing, kesepakatan ini mungkin merupakan usaha yang merugi, tetapi merupakan terobosan dalam mengejar negara asing untuk menerima standar dan teknologi Tiongkok.

Kesimpulannya, kereta cepat Jakarta-Bandung akan menguji kemampuan Jokowi dalam mempercepat pembangunan infrastruktur di Indonesia. Terlepas dari banyaknya kontroversi seputar proyek tersebut, Presiden tampaknya sangat yakin bahwa proyek tersebut akan meningkatkan perekonomian di sepanjang jalur kereta api, terutama melalui transit oriented development (TOD).⁷ Proyek ini diharapkan dapat menumbuhkan sektor pariwisata, manufaktur, logistik, dan properti serta meletakkan dasar bagi kawasan megapolitan Jakarta-Bandung.

PENUTUP

Inisiatif *One Belt - One Road* telah meningkatkan model pembangunan regional Tiongkok sebelumnya, yang ditampilkan oleh bidang-bidang seperti; puzzle, titik dan potongan. Baik zona ekonomi khusus dari masa lalu maupun zona perdagangan bebas yang dibentuk tahun lalu, mencari terobosan dengan mengembangkan daerah saja. Secara

⁷ TOD adalah istilah perencanaan kota yang terkait dengan pengembangan suatu kawasan yang mencakup campuran perumahan, kantor, ritel, dan fasilitas lainnya yang terintegrasi ke dalam lingkungan terdekat yang terhubung dengan transportasi publik yang berkualitas.

horizontal, inisiatif *One Belt One Road* melewati wilayah timur, tengah, dan barat Tiongkok; sementara dari pandangan vertikal, kota-kota pelabuhan pesisir utama terhubung hingga ke Asia Tengah dan ASEAN. Ini akan mengubah peta pembangunan regional Tiongkok dan lebih menekankan pada konektivitas antar provinsi dan wilayah, ini dapat dianggap sebagai putaran kedua reformasi dan keterbukaan Tiongkok. Ini adalah prakarsa penting bagi provinsi, kotamadya, atau daerah otonom Tiongkok untuk mengglobal, dan akan mendorong integrasi lebih lanjut masyarakat Tiongkok dan dunia luar.

Sebelumnya, keunggulan komparatif Tiongkok adalah tenaga kerja dan bahan mentah yang relatif murah. Bahan mentah dan sumber daya dari seluruh dunia dikirim ke Tiongkok untuk diproses dan kemudian diangkut ke seluruh dunia. Namun kemudian dengan inisiatif *One Belt One Road* ini, Tiongkok kemudian menghasilkan pergerakan mesin dunia yang baru, dimana salah satunya adalah melalui transfer teknologi. Dengan keunggulan Tiongkok dalam hal modal dan teknologi, Tiongkok perlu menemukan pasar yang lebih signifikan, untuk mentransfer keunggulan tersebut ke dalam penetapan standar. Misalnya, melalui promosi, proyek kereta cepat Jakarta – Bandung di Indonesia telah mengadopsi “Standar Tiongkok”, yang akan memungkinkan negara ini untuk menaiki rantai industri dalam persaingan global di bidang teknologi.

Bagi Indonesia, inisiatif *One Belt One Road* yang dicanangkan pemerintah Tiongkok memang sangat menguntungkan dan mempengaruhi hubungan bilateral kedua negara. Proyek inisiasi dapat segera diterima oleh Pemerintah Indonesia karena inisiatif *One Belt One Road* sejalan dengan proyek pembangunan nasional Indonesia yang saat ini menitikberatkan pada pembangunan infrastruktur untuk mengintegrasikan pulau-pulau di Nusantara. Kondisi geografis Indonesia yang merupakan negara kepulauan harus memiliki usaha ekstra untuk menghubungkan masyarakat yang tinggal di pulau yang berbeda. Sebaliknya, bagi Pemerintah Tiongkok, Indonesia bisa menjadi pasar ekonomi yang sangat baik untuk menginvestasikan dananya. Indonesia dengan jumlah penduduk nomor 4 dunia tentu menjadi incaran banyak investor untuk menanam saham. Selain itu, letak geografis Indonesia yang sangat strategis dan wilayahnya yang luas, dimana melalui jalur jalur sutra maritim akan menjadikan Indonesia sebagai negara yang penting untuk dibangun infrastrukturnya guna mendukung integrasi regional dan bilateral.

REFERENSI

- Amrita Narlika, *Deadlocks in Multilateral Negotiations: Causes and Solutions*, Cambridge University Press, 2010
- Balldwin, David. *Neorealism and Neoliberalism : The Contemporary Debate*. Columbia University Press. New York : 1993
- B.G. Eddy, *Integral Geography: Space, Space and Perspective*, World Futures, Vol. 62, No. 1 -2, 2005
- Brian Rathbun, "Is Anybody Not an (International Relations) Liberal?" *Security Studies*, 19, 2015
- Callahan, William A. "China's Asia Dream": The Belt Road Initiative and the New Regional Order", *Asian Journal of Comparative Politics*, Mei, 2016
- Chongyang Institute for Financial Studies, Renmin University of China (Eds.), *The EurasianEra: Blue Book of the Studies on the Silk Road Economic Belt*, China Economy Publishing House, 2017
- Donald E. Weatherbee, *International Relations in Southeast Asia* (Oxford: Rowman & Liittlefield Publishers, Inc.m, 2005
- Fan, Zuojun. *China – ASEAN Relations: Cooperations and Development*. World Scientific Publishing. Singapore: 2018
- Gong Yingyan, *Collection of Chinese Research Achievements on the "Maritime Silk Road" in the 20th Century*, Zhejiang University Press, 2011
- Huang Ao, "Belt and Road : China Takes the Initiative to Reshape the Political and Economic Landscape of Asia," *Dongfang Daily*, May 19, 2017
- Jeffrey Sachez, *The Price of Civilization*, Random House, 2011
- John Kirton, *G20 Governance for a Globalized World*, Aldershot: Ashgate Publishing Limited 2013
- Len, Christopher, "China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative, Energy Security and SLOC Access", *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, Vol. 11(1), 2015
- Leo Suryadinata, *China, and the ASEAN States: The Ethnic Chinese Dimension*, Singapore:Marshall Cavendish Academic, 2005
- Li Jinxin, *Researches on Religions along the Silk Road*, Xinjiiang People's Press, 2008Li Zhongmin, *Study on the Development of the Silk Road Economic Belt*, Economic SciencePress, 2015
- Liu Yu Hong, *Transportation Infrastructure and Regional Economic Growth of the "New SilkRoad" Economic Belt*, China Social Sciences Press: 2016
- Mark Notrll, *Traveling the Silk Road : Ancient Pathway to the Modern World*, American Museum & Natural History, 2011
- M. Kadarisman, (2017). Kebijakan Transportasi Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung Dalam Mewujudkan Angkutan Ramah Lingkungan, *Jurnal Manajemen Transportasi dan Logistik – Vol 4, no 03*

- Namrata, Gosmawi. *Power Shift in East Asia : Balance of Power vs Liberal Institutionalism*. Center for Strategic Research Republic of Turkey: 2013
- R. Adele, *Museum Nasional Guide Book*. Jakarta : PT Indo Multi Media, National Museum and Indonesian Heritage Society, 1998
- Robert Gilpin, *War, and Change in the World Politics*, Cambridge, UK: Cambridge University Press, 1981
- Robert Ross, *China's Ascent: Power, Security, and the Future of International Politics*, Cornell University Press, 2008
- Rui Chuanming, *Introduction tp the Silk Road Studies*, Fudan University, Press 2016
- Stein, Aurel, *On Ancient Central-Asian Tracks*, The Commercial Press, 2013
- Sukma, Rizal, *Indonesia and China: The Politics of a Troubled Relationship*, London: Routledge 1999
- Wang, Yang, "Offensive for Defensive: The Belt and Road Initiative and China's New Grand Strategy", *The Pacific Review*, Vol. 29(3), 2016