

BAB IV

FAKTOR TRANSFORMASI JALUR SUTRA TIONGKOK

“OBOR (ONE BELT ONE ROAD)”

Dalam bab ini penulis akan membahas secara teoritik mengenai pokok permasalahan dalam penelitian yang berjudul “Transformasi Jalur Sutra Tiongkok”. Penulis akan menjelaskan analisa secara substansial perihal faktor domestik dan faktor internasional yang membuat Tiongkok memutuskan untuk melakukan transformasi Jalur Sutra kuno menjadi Jalur Sutra baru. Transformasi Jalur Sutra kuno menjadi Jalur Sutra baru akan direalisasikan melalui program OBOR (*One Belt One Road*). Maka, penulis akan terlebih dahulu membahas program OBOR (*One Belt One Road*) sebelum masuk kedalam analisa teoritik. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan “*Foreign Policy Theory*”. Kebijakan luar negeri menurut K.J Holsti adalah rencana atau tindakan yang dibentuk oleh pembuat keputusan disuatu negara untuk menghadapi negara lain atau unit politik internasional lainnya dan dikendalikan untuk mencapai tujuan nasional yang dituangkan dalam terminologi kepentingan nasional.

Penulis akan menggunakan teori sebagai alat untuk menjawab dan menyelaraskan hipotesis-hipotesis yang telah penulis jelaskan di bab sebelumnya. Model kebijakan politik luar negeri ini akan penulis gunakan sebagai pedoman untuk menjawab pertanyaan faktor-faktor apa yang mendorong Tiongkok dalam mengembangkan jalur sutro kuno menjadi Jalur Sutra baru dalam program OBOR (*One Belt One Road*), baik faktor domestik maupun faktor internasional. Keputusan Tiongkok dalam merealisasikan

program OBOR (*One Belt One Road*) adalah bagian dari sikap politik luar negeri Tiongkok, keputusan tersebut tentunya ingin diwujudkan karena memiliki alasan dan landasan-landasan tertentu. OBOR (*One Belt One Road*) adalah cerminan dari berbagai pertimbangan strategis yang telah difikirkan Tiongkok secara matang.

A. Konsep dan Tujuan OBOR(*One Belt One Road*)

OBOR(*One Belt One Road*) adalah sebuah program visi global yang dicanangkan oleh Presiden Tiongkok, Xi Jinping. Presiden Xi Jinping pertama kali mengumumkan salah satu kebijakan luar negeri dan inisiatif ekonomi Tiongkok, yaitu OBOR (*One Belt One Road*) ini dalam pidatonya di Kazakhtan dan Indonesia pada tahun 2013. Program ini dicetuskan untuk memperlihatkan bentuk keseriusan Tiongkok dalam rangka menghadapi persaingan global. Fokus dalam program ini adalah untuk menciptakan rute perdagangan internasional, mewujudkan peluang bisnis Tiongkok, dan menciptakan koridor ekonomi skala global yang membentang lebih dari 60 negara. OBOR (*One Belt One Road*) adalah bentuk inisiatif kerja sama yang ditawarkan oleh Tiongkok kepada negara-negara lain.

Bukan tanpa alasan jika Xi Jinping memilih menyampaikan gagasan pembangunan OBOR (*One Belt One Road*) ini di Kazakhstan dan Indonesia. Dua negara ini adalah dua negara yang memiliki potensi yang besar bagi Tiongkok. Kazakhstan menjadi penghubung Tiongkok dengan negara Asia Tengah yang lain seperti Iran, dan Turkmenistan hingga Teluk Persia. Sumber daya alam yang dimiliki negara-negara tersebut juga cukup besar. Sementara,

letak geografis Indonesia berada pada jalur strategis perairan internasional. Perairan Indonesia merupakan salah satu perairan internasional dengan arus lalu lintas yang padat. Tiongkok melihat potensi besar di wilayah perairan Indonesia tersebut untuk mendukung rencana pembangunan Jalur Sutra Maritimnya.¹⁰⁰

Jika merunut kebelakang, konsep OBOR(*One Belt One Road*) sendiri merupakan sebuah konsep yang diadaptasi dari kejayaan di masa lalu, konsep tersebut sama halnya dengan konsep Jalur Sutra kuno yang berasal dari peradaban Tiongkok pada masa Dinasti Han. Jalur Sutra kuno merupakan rute perdagangan internasional yang mempertemukan banyak peradaban-peradaban maju yang hidup pada zaman tersebut melalui aktivitas perdagangan. Sehingga, untuk mengulang masa kejayaan tersebut, Presiden Tiongkok, Xi Jinping menghidupkan kembali konsep Jalur Sutra baru melalui program OBOR (*One Belt One Road*).

Pada tahun 2014, OBOR (*One Belt One Road*) secara resmi dimasukkan ke dalam strategi pembangunan nasional Tiongkok di Konferensi Kerja Ekonomi Pusat, pertemuan puncak penetapan agenda ekonomi tahunan untuk para pembuat kebijakan. Beijing mengumumkan tiga rencana pembangunan daerah, salah satunya adalah OBOR (*One Belt One Road*). Rencana pembangunan daerah ini dirancang untuk mengatasi masalah kronis pembangunan yang tidak merata di Tiongkok. Ketidaksamaan antara daerah pedalaman barat dan daerah – daerah pesisir timur yang makmur merupakan tantangan besar bagi partai yang berkuasa. Mega-kota besar pesisir

¹⁰⁰Nufus, H. (2014). *China Dream : Chinese Nationalism Across Borders In China Development. Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia*, 49.

Shanghai lima kali lebih kaya dari pada provinsi pedalaman Gansu, yang merupakan bagian dari Jalur Sutra yang lama. Beijing sangat ingin mencoba pendekatan yang berbeda untuk menghidupkan kembali provinsi-provinsi berkinerja buruk ini dan *OBOR (One Belt One Road)* telah disebut-sebut sebagai salah satu solusi utama. Alasan ekonomi di baliknya cukup sederhana. Alih-alih menyirami provinsi-provinsi ini dengan lebih banyak uang pemerintah pusat, para pembuat kebijakan Tiongkok ingin mengintegrasikan mereka ke dalam ekonomi regional.¹⁰¹ *OBOR (One Belt One Road)* saat ini bisa dikatakan sebagai salah satu rencana pembangunan terbesar dalam sejarah modern.

Keinginan Tiongkok untuk menghidupkan kembali kejayaan Jalur Sutra kuno di implementasikan melalui dua sumbu utama, yaitu “Sabuk Ekonomi Jalur Sutra” atau *Silk Road Economic Belt* (Jalur Sutra Darat) dan “*21st Century Maritime Silk Road*” (Jalur Sutra Laut). *OBOR (One Belt One Road)* ini terdiri dari dua komponen cakupan jalur, yaitu Jalur Sutra darat dan Jalur Sutra laut (maritim). Rute Jalur Sutra darat dimulai dari Tiongkok melewati Eropa Timur dan berakhir di Eropa Barat. Beberapa faktor utama untuk membangun jalur ini adalah dengan memperkuat: (a) memperkuat komunikasi kebijakan yang dapat membantu ‘memberikan lampu hijau’ bagi kerjasama ekonomi (b) memperkuat koneksi jalan atau infrastruktur, dengan gagasan membentuk koridor transportasi yang besat dari Pasifik ke Laut Baltik, dan dari Asia Tengah ke Lautan Hindia, kemudian secara bertahap membangun

¹⁰¹S, D. (2017). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Tiongkok Membentuk Kerjasama China-Pakistan Economic Corridor (CPEC). *JOM FISIP Vol. 4 No. 2 – Oktober*, 11.

jaringan koneksi transportasi antara Asia Timur, Asia Barat, dan Asia Selatan, (c) memperkuat fasilitas perdagangan, dengan fokus pada penghapusan halangan dagang (trade barriers) dan mengambil langkah mengurangi biaya perdagangan dan investasi, (d) memperkuat kerjasama keuangan, dengan perhatian khusus pada penyelesaian mata uang yang dapat mengurangi biaya transaksi dan mengurangi risiko finansial sambil meningkatkan ekonomi yang kompetitif, dan (e) memperkuat hubungan people-to-people.¹⁰²

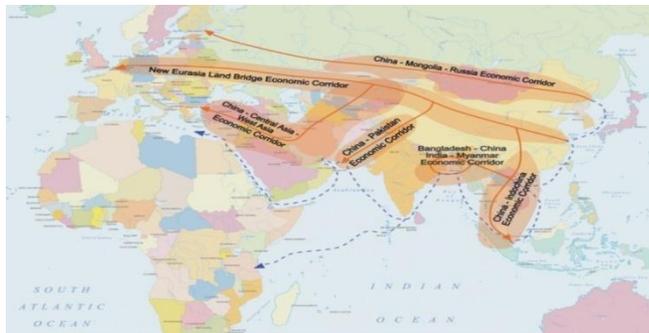
Sedangkan rute Jalur Sutra laut (maritim) akan melewati Vietnam, Malaysia, Indonesia, dan India. Dari Asia, Jalur Sutra baru akan melewati Afrika Timur yaitu menuju Kenya, Somalia dan melewati Teluk Aden, dan Laut Merah. Setelah itu, dari Afrika Timur akan berlanjut ke Afrika Utara melalui Terusan Suez dan menuju ke Italia. Jalur Sutra laut berperan sebagai salah satu instrumen yang menghubungkan Tiongkok dengan negara Asia hingga Eropa. Titik jalur trans-regional Jalur Sutra laut akan menghubungkan rute darat dan laut dan mengembangkan jaringan infrastruktur di kawasan Eurasia. Perencanaan kerjasama strategis ini juga mencakup beberapa negara kawasan Asia Tenggara, Asia Timur, Afrika, dan Eropa. Inisiasi Jalur Sutra laut ini bersifat inklusif, yang berarti bahwa setiap pihak yang terlibat dapat membentuk Jalur Sutra laut, sehingga sesuai dengan kepentingan ekonomi mereka.¹⁰³

¹⁰²Kartini, I. (2015). Kebijakan Jalur Sutra Baru China dan Implikasinya Bagi Amerika Serikat. *Jurnal Kajian Wilayah*, Vol. 6 No. 2 Pusat Penelitian Politik - Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia, 134.

¹⁰³Yasmin, N. (2017, Maret 01). *Kebijakan Maritime Silk Road dalam One Belt One Road Tiongkok*. Retrieved Agustus 22, 2017, from Binus University:

Jalur Sutra laut (maritim) ini bertujuan untuk memperkuat hubungan dengan Asia Selatan dan Asia Tenggara, dengan penekanan pada keamanan perdagangan maritim. Rencana tersebut bertujuan untuk merealisasikan Jalur Sutra kuno dengan jaringan modern jalur kereta cepat, jalur kendaraan darat, pelabuhan dan pipa yang membentang di kawasan Asia. Tol ekonomi Beijing ini terdiri dari tiga rute: rute pertama membentang dari Tiongkok ke Asia Tengah dan Timur Tengah, rute kedua, yakni rute maritim membentang dari pantai selatan, dan rute ketiga membentang dari Yunnan dan Guang Xi ke Asia Tenggara. Proposal “Sabuk Ekonomi Jalur Sutra” dan “Jalur Sutra Maritim Abad ke-21” kemudian menjadi bagian kunci dari diplomasi infrastruktur baru Tiongkok di bawah pemerintahan Xi Jinping. Tujuan dari proposal ini adalah memperkuat hubungan dengan negara tetangga melalui investasi di bidang infrastruktur.¹⁰⁴

Gambar 4.1 : Peta Koridor OBOR (One Belt One Road) ¹⁰⁵



<http://scdc.binus.ac.id/himhi/2017/03/kebijakan-maritime-silk-road-dalam-one-belt-one-road-Tiongkok/>

¹⁰⁴Kartini, I. (2015). Kebijakan Jalur Sutra Baru China dan Implikasinya Bagi Amerika Serikat. *Jurnal Kajian Wilayah*, Vol. 6 No. 2 Pusat Penelitian Politik - Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia, 134-135.

¹⁰⁵IIAS. (2016). *Heritage diplomacy along the One Belt One Road*. Retrieved Agustus 24, 2018, from International Institute for Asian Studies: <https://iias.asia/the-newsletter/article/heritage-diplomacy-along-one-belt-one-road>

Pada awalnya, inisiasi OBOR (One Belt One Road) dipahami oleh Kementerian Perdagangan Tiongkok semata-mata hanya sebagai solusi ekspor bagi sektor manufaktur baja ke wilayah barat Tiongkok, namun kemudian berhasil menjadi kebijakan luar negeri Tiongkok untuk menciptakan suatu koridor ekonomi dengan memadukan kekuatan geopolitik dan geoekonomi negara-negara *middle power* di Eropa, Asia, dan Afrika, dengan Tiongkok sebagai pusatnya. Untuk mendukung infrastruktur jalur tersebut, Tiongkok menyediakan dana sebesar USD124 miliar (\pm Rp1.649 triliun), antara lain untuk pembangunan kereta api cepat pada jalur darat, dan pengembangan pelabuhan laut pada jalur laut.¹⁰⁶

OBOR (*One Belt One Road*) merupakan sebuah strategi kolosal yang mau tidak mau akan merubah peta ekonomi global, karena telah mengikutsertakan 65 negara, 55% GNP dunia, 70% penduduk dunia, dan 75 cadangan energi global.¹⁰⁷ Program pembentukan Jalur Sutra baru ini tentu saja memiliki tujuan tertentu, bagi Tiongkok, Jalur Sutra akan memperkuat kerjasama keuangan, memperkuat koneksi jalan atau infrastruktur, dengan membentuk jalur transportasi yang kuat dengan negara lain. Mulai dari Tiongkok ke Eropa Barat dan dari Asia Tengah ke Asia Selatan. Hal ini akan membantu negara-negara ekonomi rendah yang berada dalam Jalur Sutra dalam hal pengembangan infrastruktur. *OBOR*

¹⁰⁶Sari, R. (2017, Mei 10). *Prospek Jalan Sutra Modern Bagi Perekonomian Indonesia*. Retrieved Agustus 17, 2017, from Majalah Info Singkat Ekonomi dan Kebijakan Publik Vol. IX, No. 10/II/Puslit/Mei/2017: http://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Info%20Singkat-IX-10-II-P3DI-Mei-2017-230.pdf

¹⁰⁷ Hartono, A. I. (2016). Sensitivitas dan Potensi dalam Koeksistensi Poros Maritim dan OBOR (One Belt One Road). *Repository Universitas Parahyangan*, 5.

(*One Belt One Road*) bermaksud untuk memperkuat fasilitas perdagangan, dengan fokus pada penghapusan hambatan dagang (*trade barriers*) dan mengambil langkah atau kebijakan guna mengurangi biaya perdagangan dan investasi. Termasuk memperkuat komunikasi kebijakan terkait kerjasama ekonomi. Jalur ini memiliki potensi pasar 3 miliar jiwa. Di Asia Tenggara saja, sebagai Jalur Sutra maritim saja punya populasi sekitar 600 juta jiwa.¹⁰⁸

Tiongkok menjanjikan kerja sama saling menguntungkan untuk negara-negara yang bersedia bergabung dalam OBOR (*One Belt One Road*). Jalur Sutra baru ini bisa melipatgandakan nilai perdagangan dengan *multiplier effect* berupa peningkatan penerimaan pajak sebesar US\$ 1,1 miliar dan penambahan lapangan kerja lokal sebanyak 180.000 orang. Tiongkok akan membangun kemitraan bisnis yang saling menguntungkan dengan negara-negara yang berpartisipasi dalam inisiatif Jalur Sutra Baru.¹⁰⁹ Tidak bisa dipungkiri bahwa pengaruh Tiongkok di Asia sangat besar dalam arena politik dan ekonomi internasional. Tiongkok adalah negara yang memiliki perekonomian terbesar di Asia dan merupakan salah satu negara yang memiliki militer yang kuat, sehingga memiliki pengaruh yang besar dalam ekonomi dan perdagangan internasional di Asia. Kesuksesan Tiongkok sendiri menjadi pemacu bagi negara-negara lain di Asia dalam hal pembangunan kawasannya.

¹⁰⁸Debora, Y. (2017, September 06). *Ambisi China dengan Proyek Jalur Sutra Abad 21*. Retrieved Agustus 17, 2018, from Tirto.ID: <https://tirto.id/ambisi-China-dengan-proyek-jalur-sutra-abad-21-cv27>.

¹⁰⁹Idris, M. (2017, Mei 16). *China Hidupkan Jalur Sutra, Apa Untungnya Bagi Negara Lain?* Retrieved Agustus 20, 2018, from detikFinance: <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3502532/China-hidupkan-jalur-sutra-apa-untungnya-bagi-negara-lain>

Munculnya gagasan Jalur Sutra baru ini menunjukkan bahwa Tiongkok sedang gencar-gencarnya mencari konektivitas di seluruh negara-negara di dunia agar sumber daya dan produk-produk dapat masuk ke Tiongkok. Seperti yang kita tahu, bahwa saat ini keberadaan Laut Tiongkok Selatan sedang dalam kondisi yang memanas, sehingga diperlukan alternatif lain untuk memperluas pengaruhnya. Maka dari itu, OBOR (*One Belt One Road*) akan mengantarkan Tiongkok kepada perdagangan internasional yang terintegrasi dengan negara yang terlibat dalam program ini. Program ini akan menjadi satu langkah menuju konektivitas antar negara-negara yang terlibat melalui jaringan jalan tol, rel kereta api, dan pipa minyak dan gas yang menghubungkan wilayah otonomi Tiongkok dengan negara-negara lain.

OBOR (*One Belt One Road*) juga merefleksikan perubahan strategi dan kebijakan luar negeri Tiongkok dengan menjadikan hubungan antar negara-negara tetangga sebagai prioritas utama. Bisa dikatakan, bahwa OBOR (*One Belt One Road*) merupakan sebuah strategi ekonomi jangka panjang Tiongkok, terutama dalam hal pembangunan infrastruktur yang ditujukan untuk arus perdagangan yang terbentang dari Tiongkok sampai Eropa Barat dan Afrika. OBOR (*One Belt One Road*) adalah sebuah kerjasama terbuka, meskipun dalam program ini peran Tiongkok sangat dominan. Saat ini, OBOR (*One Belt One Road*) telah menjadi proyek infrastruktur ekonomi riil terbesar di dunia, yang bukan hanya sekedar membangun kereta tercepat untuk pendistribusian barang dari Tiongkok ke negara lain. Namun juga peningkatan kualitas pembangunan infrastruktur untuk membawa hasil industri ke daerah-daerah terpencil dengan lebih cepat.

OBOR (*One Belt One Road*) ditujukan untuk membangun sarana-sarana infrastruktur darat dan laut di sepanjang jalurnya. OBOR (*One Belt One Road*) akan membuka enam koridor ekonomi baru bagi Tiongkok, yaitu *New Eurasioan Land Bridge*, *China-Mongolia-Russia Corridor*, *China-Central Asia-West Asia Corridor*, *China-IndoChina Peninsula Corridor*, *China-Pakistan Corridor*, dan *Bangladsh-China-India-Myanmar Corridor*. Tiongkok akan terkoneksi dengan dunia liar dengan OBOR (*One Belt One Road*). Provinsi-provinsi di pantai timur (Jiangsu, Zhejiang, Fukian, Guangdong, Hainan) akan langsung terhubung dengan Jalur Sutra laut. Proyek ini juga dimaksudkan untuk menyediakan pasokan-pasokan energi bagi Tiongkok. Industrialisasi Tiongkok yang masif menjadikan Tiongkok Tulang punggung perekonomiannya selama lebih dari tiga dekade. Untuk menunjang keberhasilan ini, perlu pasokan energi yang terus menerus dalam jumlah yang sangat besar. Pasokan energi harus terus dipelihara, karna tanpa energi maka insutrialisasi tidak dapat dilakukan dengan berhasil. Maka dari itu, Tiongkok telah menetapkan sekian banyak pusat-pusat energi di lingkup global.¹¹⁰

Selain itu, OBOR (*One Belt One Road*) juga memiliki tujuan-tujuan ekonomi dan non-ekonomi. Tujuan ekonomi OBOR (*One Belt One Road*) adalah untuk mengatasi kondisi ekonomi jangka pendek yang menekannya, sehingga perlu dicarikan jalan keluar yang berakar dari industrinya yang “*over-capacity*”. Mesin industri Tiongkok yang digunakan untuk melakukan produksi masal

¹¹⁰Hartono, A. I. (2016). Sensitivitas dan Potensi dalam Koeksistensi Poros Maritim dan OBOR (One Belt One Road). *Repository Universitas Parahyangan*, 7.

dengan efisien ternyata tampak “*over-capacity*”. Implikasinya adalah produk-produk Tiongkok tidak dapat sepenuhnya diserap oleh pasar global. Jika hal ini dibiarkan secara terus menerus maka akan menimbulkan kerugian yang sangat besar bagi Tiongkok, karena biaya yang keluar akan lebih besar dari biaya yang masuk. Perubahan besar ini mengarah langsung pada mesin industri dan ekonomi Tiongkok (yang dapat mengakibatkan kritikan terhadap kepemimpinan Partai Komunis Tiongkok) harus direspon. Beberapa tahun lalu Tiongkok berusaha merespon dengan menggeser perekonomiannya menjadi *domestic oriented*. Meskipun tidak benar-benar gagal, namun hal ini belum mampu mencapai hasil sebagaimana yang diraih melalui *export oriented strategy* yang dilakukan sebelumnya. Artinya perlu dilakukan sesuatu yang lain. Tampaknya Tiongkok memandang bahwa mengandalkan pada pasar domestik bukanlah hal yang mencukupi, sehingga harapan dipersepsi ada dilingkup eksternalnya. Dengan landasan pemikiran ini maka dimunculkan OBOR (*One Belt One Road*). Strategi ini diarahkan untuk memperkuat posisi Eropa sebagai pasar utama Tiongkok, secara gradual merubah struktur industri menuju *high-quality products*, sekaligus mempersiapkan beberapa lokasi (Asia Tengah, Timur Tengah, dan Afrika) sebagai pemasok energinya.¹¹¹

Sedangkan, tujuan non-ekonominya adalah, pelaksanaan OBOR (*One Belt One Road*), penting bagi Tiongkok dalam memenuhi tujuan jangka panjang yang bersifat menyeluruh. Cakupan inter-kontinental dari strategi ini membuat batas antara politik domestik dan politik luar negeri menjadi baur. OBOR (*One*

¹¹¹ Ibid, hal. 6.

Belt One Road) merupakan proyek mercusuar yang amat penting bagi Tiongkok, sejak kepemimpinan Xi Jinping. Faktor yang menyebabkan munculnya OBOR (*One Belt One Road*) adalah, pertama, OBOR (*One Belt One Road*) adalah perluasan dari strategi “*Go-West*” yang salah satu pokok pentingnya adalah adanya stabilitas di provinsi Xinjiang. Kedua, Tiongkok ingin merubah cadangan devisa dan surat-surat berharganya menjadi sesuatu yang lebih merefleksikan pengaruhnya. Ketiga, OBOR (*One Belt One Road*) telah mencerminkan adanya orientasi politik luar negeri Tiongkok. Keempat, OBOR (*One Belt One Road*) dimaksudkan sebagai pencapaian di luar Tiongkok yang diperuntukan bagi keberlangsungan Partai Komunis Tiongkok, dalam kondisi merosotnya Partai Komunis terutama dengan disintegrasi Uni-Sovyet.¹¹²

Dibalik program ini, bisa dikatakan bahwa Tiongkok memiliki keinginan untuk mengamankan kepentingan ekonominya di kawasan Asia-Pasifik dan dunia. Kekuatan ekonomi, politik dan keamanan yang dimiliki Tiongkok memberikan jalan bagi Tiongkok untuk mempengaruhi negara-negara lain dalam melaksanakan kebijakan luar negerinya. Program OBOR (*One Belt One Road*) ini tentu saja memperlihatkan bahwa Tiongkok akan terus memperluas pengaruh ekonomi dan politiknya di mata dunia. Besarnya investasi dana yang dikeluarkan Tiongkok untuk menunjang pembangunan infrastruktur konektivitas antar negara ini menjadi salah satu bukti bahwa program ini memiliki potensi dan pengaruh yang sangat

¹¹² Ibid, hal. 6.

besar dalam berbagai aspek di banyak negara bagian dan wilayah di dunia, yaitu aspek keamanan, sosio-budaya, politik, dan diplomatik.

Selain itu, John F. Copper dalam bukunya *China's Foreign Aid and Investment Diplomacy* (2016) mengungkapkan di balik dukungan Tiongkok yang menyediakan bantuan untuk negara Dunia Ketiga, Tiongkok berharap memperoleh sumber daya alam seperti minyak bumi demi keberlangsungan ekonomi, dan seperti negara kapitalis lainnya, Tiongkok juga berusaha memperluas pasar untuk produknya. Semakin luas pasar yang dimiliki maka akan semakin banyak produk Tiongkok yang dapat dijual. Misalnya dana bantuan pembangunan (ODA) dari Tiongkok ke Kuba yang mencapai 6,7 miliar dollar sejak 2000-2014.

Masuknya Tiongkok ke Kuba disebabkan oleh keruntuhan Uni Soviet, negeri yang selama bertahun-tahun menyokong ekonomi Kuba. Sedangkan Havana tak mungkin meminta bantuan Amerika Serikat yang hanya berjarak 150 km lantaran permusuhan kedua negara setelah Revolusi Kuba 1959. Menurut John Copper, di balik bantuan Tiongkok yang besar bagi Kuba tak lepas dari keinginan untuk mendapatkan sumber daya alam Kuba seperti nikel, gula dan minyak bumi. Sehingga selain bantuan hibah, Tiongkok juga memberi bantuan yang bersifat komersial melalui penyediaan fasilitas untuk memproduksi nikel dan minyak bumi. Saat itu, kedua negara menandatangani kontrak perdagangan 37.500 ton nikel dari Kuba ke Tiongkok. Di sisi lain, Tiongkok juga mengekspor 4.000

bus bagi Kuba yang dapat digunakan untuk transportasi di kota atau desa.¹¹³

Tak hanya negara Dunia Ketiga, Tiongkok juga menyediakan bantuan bagi Rusia. Moskow adalah negara yang menerima dana bantuan terbesar dari Tiongkok dengan jumlah mencapai 36,6 miliar dolar dari tahun 2000 hingga 2014. Sebagian besar sokongan Tiongkok ke Rusia berupa bantuan komersial berupa 25 miliar dolar yang diberikan kepada Rosneft dan Transneft yang sama-sama bergerak di sektor energi pada 2009. Selain itu ada juga bantuan komersial untuk sektor batubara senilai 6 miliar dollar pada 2010. Sisa aliran dana bantuan Tiongkok mengalir ke beberapa bank Rusia, termasuk Bank Pembangunan Rusia, Sberbank, VTB Bank, dan Vnesheconombank.

Energi menjadi tujuan utama hadirnya miliaran bantuan Tiongkok di Rusia. Negara-negara Afrika juga menjadi wilayah yang banyak memanfaatkan bantuan dari Tiongkok. Baik itu ODA atau OOF. Misalnya Angola, yang memperoleh bantuan sebesar 16,6 miliar dolar dan berada di posisi ketiga sebagai penerima bantuan terbesar. Pada 2002 Angola diperhadapkan dengan tantangan untuk membangun kembali negeri setelah perang sipil yang berkepanjangan. Saat itu, Angola tak mendapat paket bantuan dari badan moneter internasional (IMF) sehingga negara tersebut beralih ke Tiongkok untuk mendapatkan bantuan. Tiongkok dengan senang hati membantu karena tergiur akan produksi minyak dari

¹¹³Debora, Y. (2017, Oktober 20). *Kepentingan China di Balik Kucuran Bantuan Asing*. Retrieved September 18, 2018, from Tirto.Id: <https://tirto.id/kepentingan-China-di-balik-kucuran-bantuan-asing-cyCL>

negara tersebut. Tiongkok langsung memberi pinjaman 2 miliar dolar pada 2004.¹¹⁴

Karena berdasarkan prinsip sama-sama untung inilah yang kemudian menunjukkan jika bantuan luar negeri Tiongkok hanya 21 % berupa hibah dan sisanya berupa pinjaman. Sangat bertolak belakang dengan Amerika Serikat yang lebih banyak memberi hibah yaitu 93 % dan sisanya berupa pinjaman. Meski demikian, relasi dan sistem peminjaman yang tak berbelit-belit sering membuat negara miskin atau berkembang memilih Tiongkok ketimbang Amerika Serikat atau badan keuangan lainnya. Apalagi, Tiongkok menawarkan akan menaikkan 86 % dana bantuan, jika negara-negara Afrika mau berkubu dengan Tiongkok. Pengadaan bantuan Tiongkok memiliki tujuan akhir memperoleh dukungan dan relasi internasional, termasuk citra yang lebih di dunia internasional.

B. Tantangan Realisasi OBOR (*One Belt One Road*)

Dalam merealisasikan OBOR (*One Belt One Road*) sendiri tentunya memiliki banyak tantangan dan hambatan. Salah satunya adalah permalahan eksternal yang bersifat politik. Dugaan yang muncul adalah pelaksanaan OBOR (*One Belt One Road*) merupakan motif Tiongkok untuk mewujudkan kepentingan nasionalnya. Dapat dilihat bahwa dalam program ini, Tiongkok mengambil peran yang sangat dominan secara global dan terlihat dari dominasi Tiongkok di luar forum-forum internasional. OBOR (*One Belt One Road*) adalah manifestasi Tiongkok yang ingin menjadikan negaranya sebagai negara yang banyak terlibat dalam urusan internasional dengan cara membangun hubungan ekonomi dan politik dalam skala yang lebih

¹¹⁴ Ibid.

luas di seluruh dunia. Kemudian, Tiongkok memiliki riwayat ketegangan dengan negara-negara tetangga dalam permasalahan sengketa Laut Tiongkok Selatan. Tantangan selanjutnya bisa berasal dari negara-negara maju yang beberapa dasawarsa sebelumnya menjadi pemimpin ekonomi global. Sebagai inisiator OBOR (*One Belt One Road*), Tiongkok mengalami pertumbuhan ekonomi yang sangat fantastis di tengah melambatnya pertumbuhan ekonomi global. Namun, bukan berarti situasi tersebut akan selamanya menguntungkan negara berpenduduk terbesar di dunia itu. Apalagi jika Amerika Serikat (AS) benar-benar menutup pintu bagi masuknya komoditas asing.¹¹⁵

Terwujudnya program OBOR (*One Belt One Road*) tentu saja akan merusak kepentingan negara-negara barat, terutama Amerika Serikat karena akan menguatkan posisi Tiongkok dalam perekonomian global. Maka, dalam pelaksanaan program ini, Tiongkok perlu mempertimbangkan banyak hal dikarenakan stabilitas politik negara-negara yang terlibat didalam program tersebut tidak dapat diprediksi. Selain itu, Tiongkok juga harus waspada akan ancaman dari Amerika Serikat. Karena, meskipun saat ini Tiongkok adalah penguasa perdagangan dunia, namun Amerika Serikat adalah negara yang masih memiliki peranan penting dalam keuangan global.

Ketidak setujuan Amerika Serikat terhadap OBOR (*One Belt One Road*), bisa dilihat pada tahun 2015, dimana Presiden

¹¹⁵Ant. (2017, Mei 12). *BUSINESS HITS: One Belt One Road, Antara Peluang dan Hambatan*. Retrieved Agustus 21, 2018, from OkezoneFinance:<https://economy.okezone.com/read/2017/05/12/320/1689559/business-hits-one-belt-one-road-antara-peluang-dan-hambatan>

Amerika Serikat Barack Obama di Washington DC menyatakan keterangan berkaitan dengan Tiongkok yakni,

"China wants to write the rules for the world's fastestgrowing region. That would put our workers and our businesses at a disadvantage. Why would we let that happen? We should write those rules. We should level the playing field".

Dalam pernyataan tersebut menjelaskan bahwa Tiongkok dan bentuk-bentuk kerja sama kawasannya (salah satunya dalam OBOR) menjadi tidak menguntungkan bagi Amerika Serikat. Amerika Serikat memandang bahwa Tiongkok berupaya untuk mendominasi dunia melalui OBOR (*One Belt One Road*) tersebut. Tantangan selanjutnya yang akan dihadapi Tiongkok adalah, Tiongkok membangun investasi dalam bentuk pembangunan infrastruktur di negara-negara yang kurang berkembang dan tidak stabil yang akan berpotensi krisis utang dan keterbatasan dalam mengembalikan utang tersebut. Beberapa daerah yang dilalui oleh jalur OBOR merupakan daerah yang rawan konflik. Rute yang dilalui negara-negara tersebut beresiko dalam sudut keuangan, politik, dan keamanan. Selain itu, resiko dalam bentuk pengambilalihan, ketidakefisienan, dan praktik korupsi. Ancaman keamanan lain yang yakni kegiatan terorisme yang dilakukan oleh kelompok-kelompok ekstremis.¹¹⁶

Selain itu, dalam melakukan kerja sama ini, Tiongkok menggelontorkan miliaran dolar untuk proses pembangunan di negara lain padahal banyak warganya sendiri yang membutuhkan bantuan. Maka, Tiongkok pun sempat [dikritik](#) karena dianggap

¹¹⁶Medina, K. (2017). Implementasi Kebijakan Luar Negeri One Belt One Road (OBOR) Pada Tahun 2013-2015. *Universitas Andalas*, 6-7.

menelantarkan warga negaranya, dan lebih memperhatikan negara lain. Sebanyak 82 juta rakyat Tiongkok hidup dalam kemiskinan, sehingga pemerintah Tiongkok diimbau untuk lebih memprioritaskan kesejahteraan rakyatnya terlebih dahulu.

C. OBOR (One Belt One Road) sebagai Kebijakan Luar Negeri Tiongkok

Secara spesifik, penulis ingin menganalisa kebijakan luar negeri Tiongkok dalam merealisasikan program OBOR (*One Belt One Road*). Tiongkok merupakan sebuah negara yang memiliki kekuatan politik yang sangat besar, sehingga setiap kebijakan yang dibuat oleh Tiongkok tentunya akan memberikan dampak yang besar pula baik di level regional maupun di level global. Kebijakan dalam program OBOR (*One Belt One Road*) tentunya dikeluarkan oleh pemerintah Tiongkok berdasarkan faktor domestik dan internasional. Maka, dalam bab ini akan diuraikan faktor-faktor apa yang mendorong Tiongkok dalam mengembangkan Jalur Sutra kuno menjadi Jalur Sutra baru berdasarkan hasil dari penelitian penulis.

Dua dekade terakhir, Tiongkok menjadi sosok penting dalam pemberian bantuan untuk pembangunan di berbagai negara. Mulai dari Asia, Afrika hingga Amerika Latin. Hadirnya *One Belt One Road* (sering disebut Jalur Sutra Abad 21) membuat Tiongkok semakin gencar mengalirkan yuan terutama di wilayah-wilayah yang masuk dalam kebijakan tersebut. Merinci anggaran bantuan Beijing antara tahun 2000 hingga 2014 yang mencapai 354,4 miliar dolar Amerika Serikat, diperkirakan Tiongkok akan menyalip Amerika Serikat sebagai pendonor terbesar. Anggaran itu dikucurkan untuk pendanaan 4.300 proyek di 140 negara. Hanya

selisih 40,2 miliar dolar dari Amerika Serikat yang menggelontorkan 394,6 miliar dolar di periode yang sama.

Bantuan luar negeri Tiongkok memiliki empat karakter. Pertama, Tiongkok lebih mementingkan kemitraan yang didasarkan pada “*win-win solution*.” Pendekatan ini dilakukan berdasarkan kesepakatan dengan negara penerima agar saling menguntungkan. Karakter kedua, bantuan Tiongkok tidak disertai “ikatan yang melekat”. Dengan kata lain, tidak membuat negeri penerima bantuan terikat dengan negara pendonor. Tiongkok lebih membebaskan negara penerima untuk menentukan nasibnya sendiri dan tidak mengusik kedaulatan nasionalnya. Ini bertentangan dengan prinsip-prinsip bantuan asing dari negara-negara Barat yang mewajibkan negara penerima mengikuti prinsip pasar bebas, kapitalisme dan reformasi demokratis, tata pemerintahan yang baik dan jaminan atas hak asasi manusia. Tiongkok tak peduli itu.

Karakter bantuan Tiongkok ketiga yaitu hampir semua urusan bantuan ke negara penerima dilakukan secara bilateral sehingga dapat mengontrol bagaimana uang yang ada dibelanjakan dengan baik. Dengan sistem bilateral ini, Tiongkok juga dapat mempertahankan kepemilikan tender sehingga proyek-proyek pembangunan dapat diberikan kepada perusahaan Tiongkok. Tiongkok juga menyediakan bantuan berupa hibah, pinjaman tanpa bunga hingga pinjaman lunak yang dilakukan secara terpisah. Semua ini dapat diperoleh melalui diplomasi ekonomi oleh

pejabat resmi negara penerima. Metode inilah yang digunakan Tiongkok untuk menggaet negara miskin dan berkembang.¹¹⁷

Bagi negara-negara berkembang, sulit untuk tidak tergiur dengan tawaran Tiongkok. Melalui OBOR (*One Belt One Road*), Negeri Panda itu rela mengeluarkan USD 150 miliar atau Rp 2 ribu triliun setiap tahun. Pengeluaran gila-gilaan itu realisasi obsesi Presiden Xi Jinping membangkitkan kejayaan Jalur Sutra Tiongkok. Jalur Sutra mengacu pada jalur perdagangan masa lampau melalui Asia yang menghubungkan Timur dan Barat. Seperti yang kita tahu bahwa OBOR (*One Belt One Road*) bertujuan membangun sistem perdagangan internasional yang terkoneksi. Baik melalui jalan darat dari Tiongkok ke Eropa dan sebaliknya, serta jalur laut dari Tiongkok ke kawasan Asia dan Afrika. Maka, fokus dalam program ini adalah untuk membantu pendanaan proyek-proyek infrastruktur di berbagai negara. Mulai pembangunan jalan nasional, jaringan rel kereta api, hingga pelabuhan. Industri energi pun ikut didanai untuk mengembangkan industri di negara-negara dalam sistem.¹¹⁸

Dalam penelitian ini, penulis akan menggunakan “*Foreign Policy Theory*” sebagai alat analisis. Menurut K.J Holsti, “*Foreign Policy Theory*” adalah gagasan atau tindakan yang dirancang oleh negara (pembuat keputusan) yang bertujuan untuk menyelesaikan masalah, maupun mempromosikan sejumlah perubahan, pada

¹¹⁷Debora, Y. (2017, Oktober 20). *Kepentingan China di Balik Kucuran Bantuan Asing*. Retrieved September 18, 2018, from Tirto.Id: <https://tirto.id/kepentingan-China-di-balik-kucuran-bantuan-asing-cyCL>

¹¹⁸JawaPos. (2018, Agustus 19). *5 Tahun Program Jalur Sutra, 8 Negara Masuk Jebakan Tiongkok*. Retrieved September 21, 2018, from JPNN : <https://www.jpnn.com/news/5-tahun-program-jalur-sutra-8-negara-masuk-jebakan-Tiongkok>

perilaku sebuah atau beberapa aktor negara lain maupun non negara, ataupun juga mengubah atau mempertahankan sebuah objek, kondisi atau praktek di lingkungan eksternal.¹¹⁹Lingkup kebijakan luar negeri meliputi semua tindakan serta aktivitas negara terhadap lingkungan eksternalnya dalam upaya memperoleh keuntungan dari lingkungan tersebut, serta hirau akan berbagai kondisi internal yang menopang formulasi tindakan tersebut.¹²⁰

Tiap negara memiliki perbedaan tujuan kebijakan luar negerinya. Negara mengeluarkan kebijakan untuk memenuhi dan mencapai kepentingan pribadi maupun kolektifnya. Pada umumnya, kebijakan luar negeri suatu negara dilakukan agar dapat mempengaruhi negara lain, menjaga keamanan nasional, memiliki prestise, serta keuntungan untuk negaranya. Secara umum, tidak ada satu pengertian tunggal dan tepat dalam perumusan definisi politik luar negeri. Kebijakan luar negeri secara ringkas dapat diartikan sebagai wacana suatu negara dalam merumuskan kebijakan-kebijakan guna merespon kondisi internasional maupun tindakan negara lain untuk mencapai kepentingan nasionalnya.¹²¹K.J. Holsti memberikan tiga kriteria untuk mengklasifikasikan tujuan-tujuan politik luar negeri suatu negara, yaitu :¹²²

¹¹⁹Holsti, K. J. (1992). *International Politics: A Framework for Analysis, 6th ed.* New Jersey: Prentice Hall International.

¹²⁰Holsti, K. (1992). *Politik Internasional: Suatu Kerangka Analisis.* Bandung: Bina Cipta, 21.

¹²¹Bayu, Z. (2016). Politik Luar Negeri China Sebagai Penjamin Keamanan Energi. *ETD UGM*, 8.

¹²²Bruce Russet, H. S. (1988). *World Politics : The Menu for Choice. 2nd Ed.* New York: W.H.Freeman and Co, 190-193.

1. Nilai (*values*) yang menjadi tujuan dari para pembuat keputusan sebagai faktor utama mendorong pembuat kebijakan, hal itu dilakukan berdasarkan sumber daya yang dimiliki untuk mencapai tujuan.
2. Jangka waktu yang dibutuhkan untuk mencapai suatu tujuan yang telah ditetapkan. Dengan kata lain ada tujuan jangka pendek (*short-term*), jangka menengah (*middleterm*), dan jangka panjang (*long-term*).
3. Tujuan (tipe) tuntutan yang diajukan suatu negara kepada negara lain.

Menurut Holsti, dua tujuan yang lebih dominan dalam negara adalah, tujuan jangka menengah dan jangka panjang. Tujuan jangka menengah adalah meningkatkan prestise negara dalam sistem, indikator ini dinilai berdasarkan industri, teknologi, bantuan dana, dan militer. Sedangkan Tujuan jangka panjang adalah rencana, impian dan pandangan mengenai organisasi politik atau ideologi terakhir dalam sistem internasional, ideologi tersebut merupakan aturan yang mengatur tindakan negara dalam sistem internasional.¹²³ Maka dari itu, berdasarkan penjelasan diatas teori kebijakan luar negeri K.J Holsti dianggap paling relevan untuk menjawab faktor-faktor domestik dan internasional apa yang membuat Tiongkok melakukan transformasi Jalur Sutra kuno menjadi Jalur Sutra baru.

C.1 Faktor Domestik

Kebijakan luar negeri Tiongkok untuk mengembangkan Jalur Sutra kuno menjadi Jalur Sutra baru melalui program OBOR

¹²³Bayu, Z. (2016). Politik Luar Negeri China Sebagai Penjamin Keamanan Energi. *ETD UGM*, 8.

(One Belt One Road) salah satunya dipengaruhi oleh faktor domestik. Kondisi domestik merupakan salah satu pertimbangan yang digunakan untuk mengambil sebuah kebijakan luar negeri. Menurut analisa penulis, teori kebijakan luar negeri yang dikemukakan oleh K.J Holsti cukup relevan dalam mengkaji penelitian ini. Menurut K.J Holsti, kebijakan luar negeri adalah gagasan atau tindakan yang dirancang oleh negara (pembuat keputusan) yang bertujuan untuk menyelesaikan masalah, maupun mempromosikan sejumlah perubahan, pada perilaku sebuah atau beberapa aktor negara lain maupun non negara, ataupun juga mengubah atau mempertahankan sebuah objek, kondisi atau praktek di lingkungan eksternal.

Dari definisi tersebut, dapat dianalisa bahwa transformasi Jalur Sutra kuno menjadi Jalur Sutra baru yang dilakukan oleh Tiongkok merupakan sebuah kebijakan yang bertujuan untuk menyelesaikan masalah maupun mempromosikan sejumlah perubahan. Berdasarkan hasil yang telah penulis utarakan sebelumnya bahwa faktor domestik yang mempengaruhi dilakukannya kebijakan ini adalah untuk menyelesaikan permasalahan-permasalahan dalam negeri yang dialami oleh Tiongkok dan menawarkan berbagai macam perubahan, berikut faktor-faktor tersebut :

Pertama, krisis ekonomi global dan permasalahan sosial domestik telah mengakibatkan model ekonomi yang bergantung pada ekspor dan *Foreign Direct Investment (FDI)* menjadi kurang efektif. Untuk mengatasi hal ini, Tiongkok harus menemukan pasar ekspor baru atau menjaga pasar yang ada. Hal ini merupakan dasar

utama yang mendorong para pemimpin Tiongkok mempromosikan gagasan Jalur Sutra baru karena terkait dengan kondisi perekonomian Tiongkok. Salah satu kawasan yang didekati oleh Tiongkok untuk mempromosikan kebijakan Jalur Sutra baru adalah Asia Tengah dengan prioritas utama pada upaya menjamin pembangunan ekonomi dan stabilitas politik. Dalam hal ini, Tiongkok membangun arus perdagangan antara negara-negara di Tiongkok dengan negara-negara di Asia Tengah. Sebagai upaya untuk meningkatkan keuntungan domestik bagi negara-negara di Tiongkok, perdagangan dan investasi merupakan alat utama dan realistis bagi Tiongkok untuk mencapai tujuannya tanpa harus dipandang sebagai ancaman oleh pemerintah negara-negara Asia Tengah.¹²⁴

Dewasa ini, Tiongkok juga muncul sebagai negara yang memiliki kemajuan yang sangat pesat dalam bidang perdagangan. Kemajuan dan pesatnya pertumbuhan ekonomi tersebut membuat Tiongkok harus merancang berbagai kebijakan, terutama dalam bidang perdagangan. Strategi yang dicanangkan Tiongkok untuk kemajuan perdagangan dan terwujudnya kepentingan domestik Tiongkok adalah merealisasikan program OBOR (*One Belt One Road*). Sehingga, program OBOR (*One Belt One Road*) ini adalah salah satu prakarsa baru Tiongkok untuk memperluas jaringan perdagangan dan pasar ekspor baru. Tiongkok akan membanjiri pasar dunia melalui sejumlah produk Tiongkok yang berkualitas dan harganya bersaing dan mampu menciptakan *pasar* yang bersifat

¹²⁴Kartini, I. (2015). Kebijakan Jalur Sutra Baru China dan Implikasinya Bagi Amerika Serikat. *Jurnal Kajian Wilayah*, Vol. 6 No. 2 Pusat Penelitian Politik - Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia, 137.

langgeng untuk *eksportir dunia* di Asia Pasifik. Karena melalui program ini, pemerintah Tiongkok akan membangun jaringan rute perdagangan yang lebih luas diseluruh dunia.

Kedua, faktor pendorong mengapa Tiongkok mengembangkan Jalur Sutra kuno menjadi Jalur Sutra baru adalah untuk mengatasi permasalahan pembangunan yang tidak merata di Tiongkok. Hal ini berkaitan dengan kondisi ekonomi pembangunan Tiongkok. Pengembangan Jalur Sutra baru akan mengurangi kesenjangan pembangunan antara wilayah pesisir yang kaya dengan wilayah daratan yang miskin serta menjaga stabilitas baik di dalam maupun di luar negeri. Misalnya pembangunan infrastruktur jalan yang akan memberikan kemudahan untuk melakukan distribusi barang sehingga akan membangkitkan pertumbuhan perekonomian di sekitarnya. Pengembangan Jalur Sutra baru ini dianggap akan memberikan konektivitas dan peluang ekonomi untuk daerah-daerah yang memiliki pembangunan tertinggal di Tiongkok. Sehingga, dalam program ini Tiongkok ingin mewujudkan kemakmuran di wilayah-wilayah tertinggal tersebut, yaitu di daerah pedalaman barat dan pesisir timur.

Keberhasilan reformasi ekonomi Tiongkok terkadang membutuhkan sebagian orang yang memandangnya sebagai contoh pembangunan yang tanpa celah sehingga patut ditiru oleh negara berkembang lain. Namun, pada kenyataannya pembangunan Tiongkok tidak sempurna yang kebanyakan dilihat orang. Masih banyak masalah pembangunan yang belum terselesaikan. Perekonomian yang tumbuh pesat ternyata tidak diikuti oleh pemerataan pembangunan di Tiongkok. Hal ini tidak lepas dari

kebijakan pemerintah Tiongkok pada awal reformasi ekonomi yang lebih mengedepankan kecepatan pertumbuhan ekonomi dibanding pemerataan.

Sebagai negara dengan populasi terbesar di dunia, ketimpangan yang terjadi di Tiongkok terkait dengan nasib ratusan juta penduduk. Seperti yang terjadi pada masalah kemiskinan, keberhasilan atau kegagalan pemerintah Tiongkok dalam menjalankan pemerataan pembangunan juga dapat dijadikan pelajaran bagi negara-negara lain yang memiliki masalah serupa. Provinsi-provinsi di bagian barat Tiongkok, jauh tertinggal dari daerah bagian timur dan tengah. Ketertinggalan tersebut merupakan konsekuensi dari kebijakan pemerintahan-pemerintahan sebelumnya yang memusatkan pembangunan di daerah timur untuk mengejar pertumbuhan ekonomi.¹²⁵

Pemerintah Tiongkok saat ini terus berupaya mendorong pemerataan pembangunan ekonomi dan pendapatan di wilayah timur, tengah, barat, dan timur laut. Harapannya, terjadi pemerataan pendapatan yang pada akhirnya mendorong kesejahteraan masyarakat. Tiongkok akan mengubah fokus perekonomiannya dengan mengendalikan pertumbuhan ekonomi. Pengendalian pertumbuhan perekonomian itu juga akan dilakukan bersamaan dengan peningkatan struktur ekonomi, menekan kesenjangan antara

¹²⁵Wibawa, A. (2015). Upaya Pemerataan Pembangunan Melalui Western Development Strategy Pada Masa Pemerintahan Hu Jintao Dan Wen Jiabao (2003-2013). *Electronic Theses & Dissertations (ETD) Gadjah Mada University*, 2-3.

kota dan desa, serta peningkatan rasio pendapatan masyarakat terhadap produk domestik bruto.¹²⁶

Kemudian, yang *ketiga* adalah Tiongkok memiliki keinginan untuk mengembangkan diversifikasi jaringan transportasinya. Diversifikasi sendiri adalah kegiatan untuk membuat sesuatu yang lebih beragam dan tidak terpaku pada satu jenis saja. Instabilitas di jalur perairan Asia Selatan dan Asia Tenggara menjadi salah satu pemicu mengapa Tiongkok ingin mengembangkan jalur transportasinya. Sebagai contoh, selat malaka yang merupakan salah satu jalur perdagangan maritim Tiongkok sangat rawan dengan adanya perampokan, pembajakan, dan persoalan maritim lain. Sehingga, Tiongkok bukan hanya ingin menjaga jalur tersebut dari aksi-aksi kejahatan maritim, melainkan juga untuk membuat rute lain melalui jalur transportasi darat sebagai rute perdagangan baru untuk mencapai akses ke negara lain. Maka, dibangunlah sebuah jalur kereta api berkecepatan tinggi yang menembus hingga ke Eropa, pelabuhan besar di Asia dan Afrika, dan serangkaian zona perdagangan yang menjadi misi utama dari Tiongkok.

Dalam hal ini, Tiongkok banyak bekerja sama dengan negara-negara lain untuk mewujudkan misinya. Misalnya, mengikat hubungan dengan Myanmar, yang dipandang sebagai gerbang menuju Teluk Bengal dan Lautan Hindia. Kemudian membangun kerjasama dengan Pakistan dalam proyek infrastruktur seperti jalan raya, jalur kereta api, dan pipa gas, serta keputusan Pakistan

¹²⁶Sunardi, L. (2017, Oktober 30). *China Serious Atasi Kesenjangan*. Retrieved Agustus 27, 2018, from Kabar24: <http://kabar24.bisnis.com/read/20171030/19/704137/China-serious-atasi-kesenjangan>

memberikan kontrol dan manajemen operasional pelabuhan Gwadar (koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan) di lautan Arabia kepada perusahaan Tiongkok, menawarkan akses ke Teluk Persia dan seluruh kawasan Timur Tengah. Tiongkok juga berinvestasi di kanal Thailand (Kanal Kra), memotong jalur melalui Thailand selatan untuk menghemat 48 jam waktu pengapalan melewati jalur transit antara Asia dan Eropa, yang juga digunakan sebagai rute untuk menghindari Selat Malaka. Melalui peningkatan kerjasama dengan negara-negara tersebut, Tiongkok tidak hanya berupaya menghindari Malaka dan mengurangi ketergantungan pada transportasi laut, namun juga membangun jaringan transportasi darat (jalan raya, jalur kereta api, dan pipa gas) untuk menjamin suplai energi dan bahan mentah yang stabil dari Asia Tengah dan Timur Tengah.¹²⁷

Keempat, sebagai dampak dari cepatnya pertumbuhan ekonomi didalam negeri Tiongkok, maka dari sektor industri juga terjadi kecepatan produksi yang tidak terkendali sehingga terjadilah kelebihan kapasitas produksi. Masalah ini adalah bagian yang tak dapat terelakkan dari pertumbuhan ekonomi sebuah negara. Salah satu industri yang mengalami kelebihan kapasitas produksi adalah industri produk bertenaga surya dikarenakan pada tahun 2012, sembilan perusahaan tenaga surya Tiongkok yang terdaftar di luar negeri menderita kerugian besar.

Industri yang mengalami kelebihan produksi akan mengalami masa depan yang sulit, misalnya seperti sektor galangan kapal Tiongkok telah mengalami stagnasi. pada tahun 2013 dan

¹²⁷ Ibid, hal.139-140.

diprediksi tidak akan meningkat pada tahun 2014. Kelalaian ekspansi telah sangat merugikan kesehatan industri perkapalan Tiongkok. Surplus kapasitas dari industri pelayaran dunia telah dimulai sejak krisis keuangan global pada tahun 200. Kelebihan kapasitas pada sektor ini mencapai 20 persen pada tahun 2013. Dalam keadaan ini, setidaknya butuh lima tahun untuk memperbaiki surplus kapasitas sektor galangan kapal Tiongkok. Oleh karena itu, Xi Jinping harus mengatur siasat untuk menanggulangi kelebihan kapasitas produksi tersebut, salah satunya yaitu dengan menginisiasi gagasan OBOR (*One Belt One Road*) agar kapal-kapal buatan Tiongkok dapat digunakan pada jalur laut (*Maritime Silk Road*). Serta tujuan utamanya untuk memasarkan produk-produk Tiongkok keseluruh penjuru dunia, produk Tiongkok saat ini sangat kompetitif dari segi kualitas maupun harga karena memiliki tingkatan kualitas.¹²⁸

Hal tersebut terjadi karena Tiongkok memiliki infrastruktur, kelengkapan bahan, pelaku industri, dan tenaga kerja yang sangat kompetitif. Dengan dukungan dan kelengkapan seperti yang disebut di atas, terutama biaya kerja yang murah, banyak industri pembuat asesoris dari banyak belahan dunia, memanufaktur produknya di Tiongkok. Mereka cukup hanya merancanganya. Dengan memanufaktur produknya di negara Tiongkok yang bisa menghasilkan barang dengan tingkat kualitas yang diinginkan, dan harga yang kompetitif, membuat para pelaku industri, sangat menyukai produknya untuk dibuat di Tiongkok. Karena masifnya industri di Tiongkok, level pekerjaan barang-barang industri ini

¹²⁸Firdaus, M. I. (2018). Pergeseran Politik Luar Negeri China di era Hu Jintao ke era Xi Jinping terhadap ASEAN Tahun 2013-2017. *UMY Repository*, 47-48.

jangan selalu dibayangkan berupa pabrik-pabrik raksasa. Di Tiongkok kelas rumahan pun sanggup membuat berbagai macam barang, dari sparepart motor hingga perakitan elektronik.¹²⁹

Sesuai dengan definisi dari kebijakan luar negeri sendiri yaitu proses pengambilan keputusan sebuah negara untuk mencapai kepentingan nasionalnya, maka dalam hal ini Tiongkok mencanangkan program OBOR (*One Belt One Road*) untuk mencapai kepentingan nasional negaranya. Kebijakan luar negeri sendiri juga dilakukan oleh sebuah negara untuk menghadapi tantangan global yang bertujuan untuk kepentingan politik domestik negaranya. Maka, tercetusnya program ini tentunya dipengaruhi oleh beberapa faktor diantaranya untuk menemukan pasar ekspor baru bagi Tiongkok, faktor ini dipengaruhi oleh kepentingan nasional Tiongkok untuk meningkatkan keuntungannya, kemudian kepentingan nasional Tiongkok untuk melakukan pemerataan pembangunan di negara tersebut.

Karena, adanya kesenjangan antara wilayah desa dan kota yang ada di Tiongkok, sehingga cara ini dianggap sebagai kebutuhan domestik Tiongkok untuk berjuang menghilangkan wilayahnya yang belum berkembang. Kemudian, kepentingan nasional Tiongkok untuk melakukan diversifikasi transportasi. Diversifikasi transportasi ini akan memperbanyak jenis transportasi dan jalur perdagangan Tiongkok menuju negara-negara lain agar tidak hanya bergantung pada satu jalur saja. Dan yang terakhir adalah untuk mencegah terjadinya kelebihan kapasitas produksi

¹²⁹ Ibid.

yang sebelumnya telah dirasakan Tiongkok. Sehingga, dengan adanya program OBOR (*One Belt One Road*).

C.2 Faktor Internasional

Kebijakan luar negeri Tiongkok untuk mengembangkan Jalur Sutra kuno menjadi Jalur Sutra baru melalui program OBOR (*One Belt One Road*) selain dipengaruhi oleh faktor domestik, juga dipengaruhi oleh faktor internasional. Jika dianalisa berdasarkan definisi kebijakan luar negeri menurut K.J Holsti, yaitu rencana atau tindakan yang dibentuk oleh pembuat keputusan disuatu negara untuk menghadapi negara lain atau unit politik internasional lainnya dan dikendalikan untuk mencapai tujuan nasional yang dituangkan dalam terminologi kepentingan nasional.

Faktor internasional yang mempengaruhi Tiongkok melakukan transformasi Jalur Sutra adalah posisi Amerika Serikat sebagai negara *superpower*. Program OBOR (*One Belt One Road*) merupakan salah satu cara Tiongkok untuk menunjukkan potensi dominasinya di seluruh kawasan Asia Pasifik dengan cara meningkatkan inter-konektivitas nya dengan negara-negara lain. Hal ini tentunya berkaitan dengan rivalitas antara dua negara adidaya tersebut, yaitu Tiongkok dan Amerika Serikat. Dalam sejarahnya, Tiongkok dan Amerika Serikat memang kerap kali memiliki pandangan yang berbeda dalam banyak hal, sehingga kedua negara ini kerap kali saling tuding dan susah untuk mendapatkan titik temu. Selama beberapa dekade, Amerika Serikat memiliki peran dominasi yang sentral di wilayah Asia Pasifik. Namun, akselerasi pertumbuhan ekonomi dan keberhasilan pembangun di berbagai

negara memunculkan kekuatan-kekuatan baru, salah satunya adalah Tiongkok.

OBOR (*One Belt One Road*) sendiri di inisiasi oleh Presiden Tiongkok Xi Jinping. Xi Jinping merupakan pemimpin yang sangat kuat dan inovatif dalam melihat tata kelola global. Dia tampak berbeda dari para pendahulunya, Xi bergerak lebih cepat dan tegas dalam pencapaian kepentingan utama Tiongkok. Salah satu kepentingan yang ingin dicapai adalah memaksimalkan pengaruh Tiongkok di wilayah Pasifik Barat dan membangun hubungan ekonomi Tiongkok dengan negara-negara di kawasan. Kebijakan ekonomi regional Tiongkok juga dirancang untuk meningkatkan inter-konektivitas sambil terus memainkan peran dalam mekanisme multilateral yang ada. Xi juga berupaya mempertahankan hubungan yang positif dengan Amerika Serikat sambil terus mempersiapkan kemungkinan adanya persaingan strategis.¹³⁰

Tiongkok muncul sebagai kekuatan baru yang memiliki pengaruh besar di kawasan Asia Pasifik. Potensi-potensi yang dimiliki Tiongkok tentu saja dimanfaatkan untuk mengamankan posisinya di tengah percaturan kompetisi global. Sehingga, kepentingan Tiongkok adalah melakukan berbagai upaya untuk meraih banyak keuntungan, salah satunya dengan program OBOR (*One Belt One Road*) yang menjadi strategi kebijakan luar negeri Tiongkok. Kerjasama OBOR (*One Belt One Road*) dengan negara-negara lain tentunya berlangsung karena kapabilitasnya sebagai salah satu negara dengan kekuatan ekonomi terbesar di dunia.

¹³⁰Syahrin, M. N. (2018). China versus Amerika Serikat: Interpretasi Rivalitas Keamanan Negara Adidaya Di Kawasan Asia Pasifik. *ResearchGate*, 156-157.

Meningkatnya pengaruh Tiongkok di berbagai kawasan terutama Asia Pasifik adalah sebuah kondisi yang tidak dapat dielak oleh Amerika Serikat. Tiongkok memiliki kekuatan ekonomi dan ambisi yang sangat besar untuk mengalihkan kekuatan Amerika Serikat. Sebagai penguasa ekonomi politik global, Tiongkok harus mempertimbangkan kekuatan Amerika Serikat di berbagai kawasan khususnya Asia Pasifik. Maka, dengan adanya program OBOR (*One Belt One Road*) ini diharapkan akan meminimalisir secara politis dan ekonomis keuntungan yang di peroleh Amerika Serikat. Hal ini juga didukung oleh respon positif yang didapatkan oleh Tiongkok terkait dengan realisasi program OBOR (*One Belt One Road*).

Munculnya inisiatif baru OBOR (*One Belt One Road*) jelas menunjukkan bahwa Amerika Serikat ‘menyerahkan’ pengaruh ekonominya di kawasan Asia Pasifik kepada Tiongkok. Rencana ambisius infrastruktur OBOR (*One Belt One Road*) Tiongkok diimplementasikan dalam pembangunan bendungan, jalan, pemukiman, konstruksi kereta api berkecepatan tinggi yang akan mengintegrasikan wilayah Selatan dan Barat Tiongkok. Dalam pengertian ini, Asia Pasifik dapat dikatakan telah ‘didominasi’ oleh Tiongkok. Dengan perkembangan konstruksi jalur kereta api Asia, negara seperti Kazakhstan, Uzbekistan dan Turkmenistan akan mendapatkan akses komersial laut melalui pelabuhan Iran. Dengan cara ini, OBOR (*One Belt One Road*) bahkan dapat dikatakan membuka kembali rute kereta api Indo-Pasifik dengan kendali di bawah Tiongkok.¹³¹

¹³¹ Ibid, hal. 157.

OBOR (*One Belt One Road*) adalah strategi tingkat atas pemerintah Tiongkok untuk meningkatkan hubungan luar negeri. Hal ini bertujuan untuk mempromosikan hubungan Tiongkok dengan negara-negara lain dan bentuk tanggung jawab Tiongkok sebagai kekuatan besar yang bisa memberikan keuntungan bagi negara-negara lain. Dalam kapasitas demikian, secara implisit, Tiongkok tidak memiliki niat untuk membentuk aliansi militer melawan Amerika Serikat, namun secara eksplisit, memandang dirinya sebagai “pembangun perdamaian dunia, kontributor pembangunan global, dan pembela tatanan internasional”. Tiongkok dengan strategi OBOR (*One Belt One Road*) nya sedari awal berfokus pada bidang ekonomi dan budaya. Melalui OBOR (*One Belt One Road*) ini, Tiongkok menganggap kerjasama adalah satu-satunya cara untuk memperkuat kerjasamanya dan memberikan keuntungan bagi negara-negara lain. Tiongkok tidak mengejar keeksklusifan dalam proses membangun OBOR (*One Belt One Road*) di kawasan. Ini juga mencerminkan filosofi Tiongkok tradisional dan pemerintahan global, yang dicirikan dengan “mencari kesamaan dan mengesampingkan perbedaan”.¹³²

OBOR (*One Belt One Road*) adalah salah satu program dari kebijakan luar negeri Tiongkok yang disebut dengan “*China Dream*”. Rencana pembangunan OBOR (*One Belt One Road*) merupakan program yang sangat mendukung terwujudnya cita-cita Tiongkok di atas. Impian Tiongkok membawa nilai-nilai sejarah yang besar. Pembangunan OBOR (*One Belt One Road*) juga tidak

¹³²Sudarto. (2018, Maret 24). *Menakar Pengaruh Indo-Pasifik AS dan OBOR Tiongkok dan Dampaknya bagi Indonesia*. Retrieved September 04, 2018, from The Global Review: <http://theglobal-review.com/menakar-pengaruh-indo-pasifik-dan-obor-Tiongkok-dan-dampaknya-bagi-indonesia/>

dapat dilepaskan dari fase sejarah yang pernah dilalui oleh Tiongkok. Program rancangan pembangunan OBOR (*One Belt One Road*) tersebut merupakan perwujudan paling nyata dalam pencapaian tujuan kebangkitan bangsa Tionghoa. Tiongkok ingin membangkitkan kembali kebanggaan dan kejayaan yang pernah dicapai melalui adanya Jalur Sutra.¹³³

Kebijakan luar negeri juga merupakan sikap atau perilaku, ideologi, dan norma yang dimiliki suatu negara untuk diperjuangkan. Dalam hal ini, Tiongkok memperjuangkan kebijakan luar negerinya agar cita-cita Tiongkok untuk mewujudkan kebangkitan besar bangsa Tionghoa dapat tercapai. Dalam rangka mewujudkan kebangkitan bangsa Tionghoa tersebut, harus dibangun sebuah negara yang kuat, bangsa yang sejahtera, dan masyarakat yang bahagia. Xi juga menyatakan bahwa Impian Tiongkok bukan hanya milik bangsa Tionghoa saja. Kesejahteraan yang ingin dicapai melalui Impian Tiongkok diharapkan dapat dirasakan oleh seluruh masyarakat di dunia. Salah satu program yang dilakukan oleh Tiongkok demi mewujudkan cita-cita tersebut adalah dengan pembangunan OBOR (*One Belt One Road*).¹³⁴

Kenaikan perekonomian yang dialami oleh Tiongkok tentu saja memberikan nilai kepercayaan diri yang lebih kepada Tiongkok sebagai negara yang menguasai ekonomi politik di dunia. Maka, momentum ini dijadikan oleh Tiongkok untuk melakukan diplomasi kepada negara-negara lain dengan membangun konektivitas demi kepentingan realisasi Jalur Sutra kuno menjadi Jalur Sutra baru.

¹³³Nufus, H. (2014). *China Dream : Chinese Nationalism Across Borders In China Development*. *Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia*, 49.

¹³⁴ *Ibid*, hal. 44.

Transformasi jalur ini tentu saja akan memudahkan negara-negara lain dalam melakukan distribusi dan mobilisasi barang. Jika dianalisa dengan perspektif realisme, aktor internasional akan mengejar kepentingan nasionalnya secara rasional. Maka dalam hal ini, Tiongkok mewujudkan kebijakan luar negerinya melalui program OBOR (*One Belt One Road*) untuk mencapai kepentingan nasionalnya agar dapat melampaui dominasi Amerika Serikat. Keberhasilan Tiongkok dalam mendominasi ekonomi politik dunia tentu saja memberikan peluang yang besar bagi Tiongkok mendominasi banyak kawasan. Sehingga, apabila OBOR (*One Belt One Road*) meraih kesuksesan, kemungkinan besar Tiongkok akan menjadi negara yang memiliki kekuatan besar di dunia, seperti Inggris dan Amerika Serikat.

OBOR (*One Belt One Road*) adalah manifestasi paling nyata dari gagasan kebangkitan Tiongkok untuk melegitimasi langkahnya dalam menguasai perekonomian dunia dan menggeser posisi Amerika Serikat. OBOR (*One Belt One Road*) adalah alat ekonomi yang digunakan oleh Tiongkok untuk memanfaatkan sebesar-besarnya potensi yang ada di kawasan di sekitarnya dan alat politik luar negeri Tiongkok untuk menjalin hubungan di tingkat internasional.¹³⁵

Melalui program ini, tercermin bahwa Tiongkok dan Amerika Serikat dalam keadaan perang menggunakan *soft power*, misalnya dagang. Tiongkok telah menyiapkan kondisi ini dari jauh-jauh hari. Sebelumnya, Tiongkok adalah negara yang menutup dirinya dari dunia luar. Namun, saat ini posisi Tiongkok dapat

¹³⁵ Ibid, hal. 53.

diperhitungkan karena ekonominya yang tumbuh dengan pesat dan menguasai hampir separuh lebih ekonomi dunia.

Saat ini semua produk di dominasi oleh produk Tiongkok. Apalagi dengan strategi OBOR (*One Belt One Road*), Tiongkok membangun Jalur Sutra perdagangannya di seluruh dunia. Sepak terjang Tiongkok inilah yang membuat Amerika Serikat mendeklarasikan perang dagang dengan Tiongkok dengan menaikkan bea tarif masuk produk Tiongkok yang sangat tinggi, dan Tiongkok pun membalas dengan menaikkan bea tarif masuk produk Amerika Serikat yang masuk ke Tiongkok. Perang dagang memang tidak sama dengan perang senjata seperti perang dunia pertama dan kedua. Tiongkok telah mengambil langkah yang luar biasa untuk mendominasi dunia. Tiongkok tidak mau gagal seperti Uni Soviet pada saat perang dingin dengan Amerika Serikat, yang melakukan perlombaan senjata besar-besaran. Tiongkok lebih memilih untuk menggunakan *soft power* dalam upayanya untuk menguasai dunia, melalui penguatan ekonomi dan perluasan wilayah perdagangannya. Amerika Serikat sendiri telah mengakui bahwa Tiongkok ingin menggeser Amerika Serikat sebagai kekuatan *super power* baru. Perang dagang ini tentunya akan berdampak pada kehidupan global, regional, dan nasional.¹³⁶

Maka, dapat disimpulkan bahwa faktor internasional yang mempengaruhi Tiongkok melakukan transformasi Jalur Sutra kuno

¹³⁶Mulyanto, H. (2018, Juli 24). *Perang Dagang US dan China, Indonesia Harus Rumuskan Strategi Proteksi*. Retrieved September 21, 2017, from Tribun: <http://www.tribunnews.com/tribunners/2018/07/24/perang-dagang-us-dan-China-indonesia-harus-rumuskan-strategi-proteksi>

menjadi Jalur Sutra baru adalah sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh K.J Holsti yaitu suatu tindakan yang dilakukan untuk menghadapi negara lain untuk mencapai tujuan tertentu, dalam hal ini adalah Tiongkok mencanangkan program OBOR (*One Belt One Road*) dikarenakan rivalitas nya dengan Amerika Serikat. Tiongkok ingin melalui program ini dapat memperkuat pengaruhnya di dunia sehingga dapat menghadapi Amerika Serikat sebagai negara adidaya.