

BAB II

GAGASAN ONE BELT ONE ROAD (OBOR)

Dalam bab ini, penulis akan memfokuskan pembahasan terkait dengan gagasan *One Belt One Road* (OBOR). Penulis mengawalinya dengan membahas terkait dengan kebangkitan China yang menjadi titik awal China ingin semakin memperluas pengaruhnya dengan berbagai macam regulasi dan kebijakan yang ada. Namun, penulis lebih memfokuskannya pada kebijakan OBOR yang digagas oleh Presiden Xi Jinping.

2.1 Kebangkitan China

Sejarah mencatat bahwa China menjadi negara miskin dan terisolasi sekitar 40 tahun yang lalu.¹ Namun, hal tersebut berubah ketika pemerintahan Deng Xiaoping mengambil langkah untuk mereformasi ekonomi secara masif yang membawa China menjadi kekuatan ekonomi besar. Untuk mendukung reformasi tersebut China mulai membuka diri dan menunjukkan eksistensinya pada masyarakat internasional dengan bergabung dengan organisasi ekonomi dunia yakni *International Monetary Fund* (IMF), *World Bank*, dan *General Agreement on Tariffs* (GATT).² Selain itu, reformasi bidang pertanian dan penempatan wilayah ekonomi khusus juga turut andil dalam peningkatan ekonomi China.

Kebangkitan China menjadi salah satu perkembangan paling signifikan secara global dalam 2 dekade terakhir. Kemajuan yang dicapai China tidak terlepas dengan adanya perubahan dan pembukaan diri yang dilakukan oleh

¹Ross Garnaut, Ligang Song, Cai Fang, “*China’s 40 Years of Reform and Development*”, (Australia: the ANU Press, 2018), p.5.

² Harold K. Jacobson & Michel Oksenberg, “*China’s Participation in the IMF, World Bank, and GATT*”, (USA: The University of Michigan, 1990).

China. Keterbukaan China saat ini serta keputusan untuk bergabung dengan tata kelola ekonomi dunia menjadi suatu pilihan baik untuk China bagi kepentingan nasionalnya. China memanfaatkan seluruh potensinya baik secara sumber daya alam maupun sumber daya manusianya serta diakomodasi dengan berbagai strategi dan kebijakan yang terencana yang membuat China perlahan-lahan menjadi raksasa ekonomi baru di kawasan Asia.

Pada pemerintahan Xi Jinping setelah setahun menjabat sebagai Presiden China, Xi Jinping telah mengeluarkan serangkaian langkah strategis dan taktis. Sebagai bentuk kepentingan nasionalnya, China mengeluarkan inisiatif yang menarik perhatian seluruh dunia internasional yang diberi nama *Belt and Road Initiative* (BRI). Sebagai bukti nyata kebangkitan China di abad 21, China melakukan ekspansi ekonomi di sejumlah kawasan melalui inisiatif BRI ini yang menunjukkan bahwa China mulai bergerak menjadi kekuatan baru (*new emerging power*). BRI menjadi sangat penting untuk implementasi grand strategic China yang bertujuan guna menghubungkan ekonomi China ke dalam kawasan Eurasia melalui infrastruktur, perdagangan dan investasi.³

2.2 Inisiatif *One Belt One Road* (OBOR)

Sejak zaman dinasti, Jalur Sutra China merupakan jalur perdagangan yang sangat penting bagi China untuk melakukan pengembangan perekonomian. Berkaca pada sejarah pentingnya Jalur Sutra bagi China di masa lalu, sehingga perlu bagi pemerintah China guna membangun serta menghidupkan kembali Jalur

³Syaiful Anam & Ristiyani, (2018), "*Kebijakan Belt and Road (BRI) Tiongkok pada Masa Pemerintahan Xi Jinping*", Jurnal Ilmiah Hubungan Internasional China, <https://journal.unpar.ac.id/index.php/JurnalIlmiahHubunganInternasiona/article/view/2842/2623>, diakses pada 31 Mei 2022

Sutra tersebut di abad 21. Tidak dapat terbantahkan jika sejarah telah mencatat Jalur Sutra sebagai tanda bagi kekuatan dan kesuksesan China di masa lalu. Di abad 21 ini Presiden Xi ingin kembali berusaha untuk mengingatkan akan kejayaan yang pernah dimiliki oleh China di masa lalu pada dunia internasional. Sehingga pada tahun 2013 dalam pidatonya di Kazakhstan dan Indonesia, Presiden Xi Jinping mencetuskan kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) atau yang dikenal juga dengan *One Belt One Road* (OBOR) berasal dari bahasa mandarin yakni 一带一路 (yi dai yi lu). Kata OBOR dapat dipahami “*Belt*” yang mengacu pada jalur darat dan kata “*Road*” mengacu pada jalur laut. Fokus dari kebijakan ini ialah guna menciptakan peluang bisnis China dan menciptakan koridor ekonomi skala global yang membentang di lebih 60 negara.

Alasan Presiden Xi memilih menyampaikan gagasan terkait inisiatif OBOR di Indonesia serta Kazakhstan tidaklah tanpa alasan. Indonesia dan Kazakhstan menjadi negara yang memiliki potensi besar untuk China. Di Kazakhstan, China dapat menghubungkan negaranya dengan negara-negara di Asia Tengah lainnya. Kemudian sumber daya alam yang dimiliki negara-negara di kawasan Asia Tengah juga melimpah. Lalu di Indonesia, China menganggap bahwa letak geografis Indonesia berada pada jalur strategis perairan internasional. Perairan Indonesia juga menjadi salah satu perairan internasional dengan lalu lintas yang padat. Sehingga China melihat adanya keunggulan yang besar

terhadap Indonesia melihat wilayah perairannya yang strategis untuk membangun jalur sutra maritimnya.⁴

Sebelumnya, inisiatif OBOR dipandang semata-mata hanya sebagai solusi bagi ekspor sektor manufaktur China oleh kementerian Perdagangan China, namun OBOR berhasil menjadi suatu kebijakan luar negeri China yang dapat menciptakan koridor ekonomi dengan menggabungkan antara kekuatan geopolitik dan geoekonomi negara-negara *middle east* di Asia, Afrika, dan Eropa, serta menjadikan China sebagai pusatnya. Sehingga guna mendukung pembangunan infrastruktur dalam kerangka OBOR, China telah menyiapkan dana sebanyak USD124 miliar (\pm Rp.1,649 triliun), diantaranya pada jalur darat guna pembangunan kereta api cepat dan pada jalur laut guna pembangunan dan pengembangan pelabuhan.⁵

Inisiatif OBOR merupakan kombinasi dari dua gagasan besar yang diusung oleh Presiden Xi untuk mempromosikan ekonomi dan investasi di sepanjang 2 rute utamanya. Di darat, China bertujuan untuk menghubungkan daerah terbelakangnya ke kawasan Eropa melalui Asia Tengah, dimana rute tersebut dijuluki *Silk Road Economic Belt*. Selain itu China juga membangun *21st Century Maritime Silk Route* yang menghubungkan China pada kawasan Asia Tenggara hingga Afrika melalui kerjasama ekonomi yang meliputi pembangunan infrastruktur (misalnya pembangunan pelabuhan dan kereta api), serta

⁴ Hayati Nufus, “*China Dream : Chinese Nationalism Across Borders In China Development*”, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia, p.49

⁵ Rafika Sari, “*Prospek Jalan Sutra Modern Bagi Perekonomian Indonesia*”, from Majalah Info Singkat Ekonomi dan Kebijakan Publik Vol. IX, No. 10/II/Puslit/Mei/2017, p. 14.

meningkatkan upaya kerjasama di bidang keamanan.⁶ *21st Century Maritime Silk Route* sendiri bertujuan untuk memperbaiki hubungan China dengan negara-negara di kawasan Asia Tenggara dan Asia Selatan dengan menekankan pada kerjasama dalam bidang keamanan jalur perdagangan maritim.

Melalui 2 rute tersebut, China akan membangun dua jalur perdagangan melalui darat dan laut. Perdagangan melalui darat dibangun melalui wilayah China daratan dan menyambungkan ke negara-negara di kawasan Asia Selatan, Asia Tengah dan Eropa. Sedangkan perdagangan jalur laut dimaksudkan untuk mengamankan jalur logistik laut dari ancaman-ancaman yang akan mengganggu perekonomian China.

Dalam *Vision and actions on jointly building Belt and Road*, sebuah dokumen yang berfungsi sebagai pengenalan dan panduan menyeluruh terkait OBOR. Dalam dokumen tersebut tercantum 5 prioritas utama dalam inisiatif OBOR yakni:

1. Koordinasi kebijakan :Mempromosikan kerjasama antar pemerintah dan membangun mekanisme untuk mempromosikan pertukaran dan komunikasi kebijakan.
2. Konektivitas infrastruktur :Memperkuat perencanaan dan konstruksi infrastruktur dan mencapai konektivitas fasilitas.
3. Perdagangan bebas (barang dan jasa) :Meningkatkan fasilitasi investasi dan perdagangan, dan menghilangkan hambatan investasi dan

⁶ Peter Cai, *Understanding China's belt and road initiative*", Lowy Institute Of International Policy, 22 Maret 2017, [26](https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative#:~:text=China's%20Belt%20and%20Road%20Initiative%20(also%20known%20as%20One%20Belt,building%20throughout%20China's%20neighbouring%20regions., diakses pada 9 Februari 2022</p></div><div data-bbox=)

perdagangan untuk menciptakan lingkungan bisnis yang sehat di semua negara terkait.

4. Kerjasama keuangan :Memperdalam kerja sama keuangan dan mempromosikan pengembangan sistem keuangan
5. People-to-people :Untuk mempromosikan hubungan people-to-people untuk bertukar dan kerjasama yang ramah.⁷

Kebijakan OBOR dirancang untuk meningkatkan konektivitas dan interaksi ekonomi antara kawasan Asia, Eropa dan Afrika.⁸ Visi Presiden Xi dalam program OBOR ini ialah proyek ambisius pembangunan infrastruktur dan jalur transportasi darat maupun laut guna menghubungkan wilayah yang perbatasan China yang kurang berkembang dengan negara-negara tetangga. Kebijakan OBOR ini dapat dikatakan sebagai salah satu rencana pengembangan pembangunan terbesar dalam sejarah modern.⁹

Selain itu, untuk mendukung implementasi OBOR, pemerintah China telah membentuk tiga lembaga keuangan, yaitu *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB), *BRICS Development Bank* dan *Silk Road Fund*.¹⁰ AIIB merupakan sebuah bank multilateral yang memiliki misi untuk membangun ekonomi dan

⁷ Belt and Road Forum for International Cooperation, “*Full Text: Vision and actions on jointly building Belt and Road*”, <http://www.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0410/c22-45-3.html>, diakses pada 31 Mei 2022

⁸ Benjamin Robbins, “*One Belt, One Road and the History of the Maritime Silk Route*”, *E-International Relation*, 26 maret 2017, <https://www.e-ir.info/2017/03/26/one-belt-one-road-and-the-history-of-the-maritime-silk-route/#:~:text=The%20Belt%20%26%20Road%20strategy,st%20Century%20Maritime%20Silk%20Route>. diakses pada 9 februari 2022

⁹ Peter Cai, p.2

¹⁰ Lee Jun Yeop & Kim Hwa Joong. “*One Belt One Road Initiative and Its implications for the Global Economy.*” *Journal of International Logistics and Trade*. Volume 15 Issue 1, pp. 8-9.

sosial di wilayah Asia dengan 100 anggota.¹¹ Meskipun bersifat multilateral dengan banyak anggota, namun China tetap memiliki peran besar di dalam AIIB. Hal ini terlihat dari keberadaan kantor pusat dari AIIB yang terletak di Beijing, China. Dorongan untuk pendirian AIIB, berasal dari kekecewaan terhadap tata kelola lembaga keuangan internasional, terutama yang tidak fokus pada infrastruktur yang tidak memadai, sehingga China mendirikan AIIB untuk menyediakan pendanaan kebutuhan infrastruktur di Asia dan wilayah tetangga. AIIB sendiri didirikan pada tahun 2013, dan beroperasi pada pertengahan 2016, memiliki lebih dari 50 negara pendiri, termasuk Indonesia, Australia, Selandia Baru, dan Korea Selatan.¹²

Selanjutnya Silk Road Fund merupakan dana yang berasal dari gabungan bank-bank milik negara China untuk mendorong implementasi OBOR.¹³ Silk Road Found memiliki dana awal sebesar \$ 40 miliar. Investasi awal berasal dari *China State Administration of Foreign Exchange (SAFE)*, *China Investment Corporation (CIC)*, *Export-Import Bank of China (EXIM Bank)* dan *China Development Bank (CDB)*. Dana tersebut dirancang untuk memberikan dukungan investasi dan pembiayaan kepada negara-negara di sepanjang jalur OBOR untuk proyek konektivitas seperti infrastruktur, pengembangan sumber daya, dan kerja sama industri dan keuangan. BRICS Development Bank didirikan oleh Brasil,

¹¹ AIIB, “*Who We Are*”, <https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html>, diakses pada 31 Mei 2022

¹² Martin A. Weiss, “*Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*”, Congressional Research Service, 3 Februari 2017, pp. 1

¹³ Indermit Gill, “*Future Development Reads: China’s Belt and Road Initiative.*” Future Development Blog. Washington: Brookings Institution. 22 September 2017, <https://www.brookings.edu/blog/future-development/2017/09/22/future-development-reads-chinas-belt-and-road-initiative/>, diakses pada 31 Mei 2022

Rusia, India, Cina, dan Afrika Selatan (BRICS) untuk mendukung proyek-proyek investasi infrastruktur di negara-negara tersebut.

OBOR memiliki tujuan untuk meningkatkan infrastruktur dan konektivitas di Asia, Afrika dan Eropa dalam berbagai aspek. Jaringan kereta api, jalan raya, pembangkit listrik, jaringan pipa minyak dan gas, pelabuhan dan bandara, hub logistik, dan zona perdagangan bebas menjadi beberapa prioritas OBOR untuk mendukung pembangunan infrastruktur dan konektivitas di negara-negara yang terlibat dalam inisiatif tersebut. Chatterjee dan Kumar, menyoroti tiga potensi terkait OBOR yakni pembangunan infrastruktur, biaya transportasi dan fasilitasi perdagangan.¹⁴ Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu tujuan utama yang menjadi alat bagi pelaksanaan OBOR. Peluang bagi kelompok usaha terutama dari China untuk terlibat dalam pembangunan infrastruktur di negara-negara yang tergabung dalam OBOR akan semakin terbuka lebar. Jalan, rel kereta api, pelabuhan, dan infrastruktur lainnya adalah beberapa proyek pembangunan yang akan diprioritaskan oleh inisiatif tersebut. Dimana hal ini akan menguntungkan bagi negara-negara yang mempunyai infrastruktur yang tidak memadai untuk pembangunan ekonomi mereka.

Potensi pengurangan biaya transportasi dan logistik menjadi aspek lain yang menjanjikan dari inisiatif ini. Sektor jasa transportasi dan logistik yang lebih efisien akan menciptakan pengurangan biaya perdagangan yang signifikan. Sebuah studi oleh The Brussels-based economic think tank menyatakan bahwa

¹⁴ Bipul Chatterjee & Saurabh Kumar, *“Promises and Pitfalls of the Belt and Road Initiative”*, Asia Pacific Bulletin, 18 Juli 2017 <https://www.eastwestcenter.org/publications/promises-and-pitfalls-the-belt-and-road-initiative>, diakses pada 31 Mei 2022

pengurangan biaya kereta api dan maritim sebesar 10% dapat meningkatkan perdagangan sebesar 2%.

Potensi lain dari OBOR adalah efek dinamis dari perspektif fasilitasi perdagangan. OBOR bisa menguntungkan China jika ada penurunan tarif yang signifikan melalui zona perdagangan bebas, terutama pada produk-produk dari negara-negara yang terlibat dalam OBOR. Prospek perusahaan asing yang menjalankan bisnis di China dan sebaliknya juga akan lebih menjanjikan karena akan ada pengurangan hambatan non-tarif. Oleh karena itu, OBOR akan menguntungkan China karena akan meningkatkan perdagangan internasional China dengan negara-negara peserta OBOR, serta mempromosikan China sebagai pusat produksi utama di kawasan Eurasia.

Dibalik inisiatif ini, bisa dikatakan bahwa China mempunyai keinginan untuk mengamankan kepentingan ekonominya di kawasan Asia-Pasifik dan dunia. Kekuatan ekonomi, politik dan keamanan yang China miliki memberikan jalan untuk dapat mempengaruhi negara-negara lain dalam melaksanakan kebijakan luar negeri mereka. Dengan kebijakan OBOR memperlihatkan kita bahwa China semakin memperluas pengaruhnya baik secara ekonomi maupun politik di dunia global.

2.3 Ambisi China dalam Kebijakan OBOR di Asia Tenggara

Dinamisme ekonomi Asia Tenggara, defisit infrastruktur yang substansial dan lokasinya yang strategis, yang berbatasan dengan provinsi-provinsi barat daya China dan menduduki jalur utama di Asia Pasifik telah menjadikan Asia Tenggara menjadi zona kritis bagi OBOR. OBOR memungkinkan China untuk

memperdalam hubungannya yang sudah ada di kawasan tersebut. Enam negara di kawasan Asia Tenggara seperti Kamboja, Singapura, Malaysia, Myanmar, Thailand, dan Vietnam merupakan diantara sepuluh negara yang paling terhubung ke China melalui perdagangan.

Sehingga OBOR telah menjadi inti dari diplomasi ekonomi China. Pada dasarnya, inisiatif ini digunakan untuk mempromosikan kesejahteraan ekonomi dan kerjasama ekonomi regional serta meningkatkan perdagangan. Menurut dokumen resmi “*Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*”, yang dirilis oleh Komisi Pembangunan dan Reformasi Nasional Tiongkok, Kementerian Luar Negeri, dan Kementerian Perdagangan, lima rute OBOR telah diusulkan meliputi: (1) *Central Asia-Russia*; (2) *Central Asia - West Asia*; (3) *mainland Southeast Asia - South Asia - Indian Ocean*; (4) *South China Sea - Indian Ocean*; dan (5) *South China Sea - South Pacific Ocean*.¹⁵

Melihat rute yang diusulkan, pentingnya Asia Tenggara bagi inisiatif OBOR, terbukti karena kawasan ini adalah ambang pintu China ke dunia. Asia Tenggara melintasi beberapa rute komersial maritim dan udara tersibuk di dunia yang merupakan kunci kebangkitan dan kelangsungan ekonomi China.

Selain itu, OBOR juga telah memperluas penggunaan renminbi oleh anggota ASEAN. Meskipun China telah memiliki perjanjian pertukaran mata uang dengan beberapa negara Asia Tenggara selama hampir satu dekade, kerjasama moneter antara *People’s Bank of China* (PBC) dan bank-bank nasional

¹⁵ “*Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*”, Belt and Road Forum for International Cooperation, 10 April 2017, <http://2017.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0410/c22-45-4.html>

di Asia Tenggara juga berkembang. Pada November 2018, Misalnya PBC menandatangani perjanjian pertukaran mata uang senilai \$28,8 miliar dengan Bank Indonesia, untuk mencegah jatuhnya rupiah.¹⁶ Pada tahun 2019 Beijing menerbitkan sebuah rencana bersama 13 lembaga pemerintahan China termasuk bank sentral, regulator valuta asing, pengawas sekuritas dan Kementerian Keuangan. Rencana tersebut bertujuan untuk mempromosikan integrasi keuangan antara China dan Asia Tenggara pada tahun 2023 melalui penyelesaian perdagangan lintas batas, transaksi mata uang, investasi dan pembiayaan renminbi.¹⁷

Sebagian besar investasi OBOR dalam hal transportasi dan logistik termasuk untuk membangun atau memperluas pelabuhan dan memperbaiki fasilitas pelabuhan. Hal ini meningkatkan kepentingan China dalam pengelolaan pelabuhan dan pembangunan pelabuhan di seluruh kawasan, termasuk di pelabuhan Kamboja Sihanoukville di Teluk Thailand, Melaka Gateway Malaysia di Selat Malaka dan pelabuhan Kyaukpyu Myanmar di Teluk Benggala. Dimana pelabuhan-pelabuhan ini melayani armada besar kapal-kapal komersial China dan kapal penangkap ikan. Selain itu, melalui pelabuhan juga meningkatkan kapasitas China untuk mengisi bahan bakar dan memasok kapal angkatan laut tanpa harus kembali ke fasilitas yang ada di China.¹⁸

¹⁶ Marchio Irfan Gorbiano, “*BI, PBC Extend Bilateral Currency Swap Agreement*”, The Jakarta Post, 19 November 2018, <https://www.thejakartapost.com/news/2018/11/19/bi-pbc-extend-bilateral-currency-swap-agreement.html>, diakses pada 16 Juni 2022

¹⁷ Reuters, “*China Unveils Plans for Use of Yuan Across Asean*”, New Strait Times, 11 Januari 2019, <https://www.nst.com.my/world/2019/01/449606/china-unveils-plans-use-yuan-across-asean> diakses pada 16 Juni 2022

¹⁸ Michael J. Green, Matthew Funaiolo, Jesse Barker Gale, Jonathan Hillman, Gurmeet Kanwal, Harsh V. Pant, Gregory B. Poling & Andrew Shearer, “*China's Maritime Silk Road: Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region*”, Center for Strategic & International Studies

OBOR juga mendukung pertumbuhan ekonomi China dan memberikan peluang untuk menginternasionalisasikan industri-industri utamanya. Secara umum, inisiatif ini dapat membantu memperkuat pertumbuhan China yang melambat sebagian dengan meningkatkan peluang bagi negara tersebut untuk meningkatkan kembali investasi, memanfaatkan kelebihan kapasitasnya dan meningkatkan lapangan pekerjaan pada sektor konstruksinya.¹⁹ Selain itu, provinsi barat daya China yang tertinggal secara ekonomi dan terkurung oleh daratan (*landlocked*) telah lama memiliki tujuan untuk terhubung ke Asia Tenggara dan pelabuhannya melalui jalan dan kereta api.

(CSIS), 2 April 2018, p. 3, <https://www.csis.org/analysis/chinas-maritime-silk-road>, diakses pada 16 Juni 2022

¹⁹ Shahid Yusuf, “*China Belt and Road Gamble: Can it Deliver?*”, SAIS Review, 9 Januari 2018, https://saisreview.sais.jhu.edu/chinas-belt-and-road-gamble-can-it-deliver/#_ftn2, diakses pada 16 Juni 2022