

# IMPLEMENTASI PROYEK *BELT AND ROAD INITIATIVE* (BRI) DI MYANMAR TAHUN 2018 – 2020

**Author: Pindi Gayatri**

**[pindi.gayatri@xlfutureleaders.com](mailto:pindi.gayatri@xlfutureleaders.com)**

**Pembimbing: Faisyal Rani, S.IP.,MA**

**Bibliografi: 17 Jurnal, 13 Buku, 81 Website dan Artikel**

Jurusan Hubungan Internasional

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Riau

Kampus Bina Widya Jl. H. R. Soebrantas Km. 12,5 Simp.Baru Pekanbaru 28293

Telp/Fax: 07561-63277

## ***Abstract***

*The purpose of this study is to find out how the implementation of the Belt and Road Initiative (BRI) project by China in Myanmar. BRI is a foreign policy of the Chinese state. BRI is a mega project that will connect China with countries in Asia, Europe and Africa. China is building an economic corridor, one of which is in Myanmar. In this project, various infrastructures are built that can support the Myanmar economy and build connectivity for China.*

*This study uses the perspective of Liberalism. Liberalism believes that cooperation is a rationality characteristic of human nature, positive changes in international relations can be achieved by cooperative cooperation. This research is also guided by the theory of National Interest. The method used is a qualitative method. Data collection techniques include literature studies from several journals, books, documents and websites.*

*This research shows that the implementation of the BRI project in Myanmar is slow. China has proposed 40 projects under the China and Myanmar economic corridor but until 2020 only 9 projects have been confirmed from the Myanmar side. The causes of the slow pace of the BRI project are among others caused by economic, socio-political and environmental factors, both internal and external in Myanmar.*

***Key Words: BRI, CMEC, China, Myanmar.***

## **PENDAHULUAN**

Penelitian ini akan mengkaji tentang masalah Implementasi proyek *Belt and Road Initiative* (BRI) di Myanmar Tahun 2018-2020 yang ditinjau dari kajian studi ekonomi politik internasional yang merupakan konsentrasi dari penulis. Pada tahun

2013 Presiden Xi Jinping meluncurkan proyek *Belt and Road Initiative* (BRI) yang merupakan salah satu kebijakan luar negeri dari Tiongkok.<sup>1</sup> Melalui

---

<sup>1</sup>Syaiful Anam, Ristiyani. 2018. Kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) Cina pada Masa

proyek ini Tiongkok melaksanakan pembangunan infrastruktur melalui jalur darat dan jalur laut yang akan menghubungkan negara-negara di kawasan Asia, Eropa dan Afrika.<sup>2</sup> BRI ini merupakan agenda ekspansi strategis bagi Tiongkok dalam upaya peningkatan perdagangan dalam kerjasama internasional, investasi dan arus modal pada skala global.<sup>3</sup> Program BRI ini melewati jalur sutra kuno dan memanfaatkan infrastruktur seperti jalan, rel kereta api, jaringan pipa, koridor ekonomi yang akan meningkatkan konektivitas antara negara Tiongkok dan negara lainnya. Pembangunan proyek BRI ini akan terdiri dari dua jalur yaitu jalur darat atau yang disebut *Silk Road Economic Belt* dan jalur laut atau *21st Maritime Silk Road*.

Semenjak program BRI dicetuskan pada tahun 2013, Myanmar sebagai salah satu negara berkembang di Asia Tenggara memberikan respon positif terhadap adanya program tersebut. Myanmar juga merupakan salah satu dari tujuh belas anggota pendiri dari AIIB (*Asian Infrastructure Investment Bank*). AIIB, *China Development Bank*, *Silk Road Fund* ini merupakan bagian dari Bank Pembangunan yang dibuat oleh Tiongkok untuk membiayai pembangunan infrastruktur, koridor ekonomi, jalur kereta cepat dan proyek lainnya dalam BRI.

---

Pemerintahan Xi Jinping. *Jurnal Ilmiah Hubungan Internasional*, Vol.14, No.2

<sup>2</sup>Council on Foreign Relations, *China's Massive Belt Road Initiative* dari <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative> (Diakses pada 11 September 2020, 11.31 WIB)

<sup>3</sup> Man Hung Thomas Chan. 2018. The Belt and Road Initiative – the New Silk Road: a research agenda, *Journal of Contemporary East Asia Studies*, Vol.7, No.2

Myanmar pertama kali membuka perdagangan perbatasan dengan Tiongkok pada Januari 1989 sebelum negara tetangga lainnya. Peningkatan hubungan bilateral semakin meningkat dengan kunjungan Tiongkok ke Myanmar pada Oktober 1989 selama 12 hari. Kemudian pada tahun 1992, investasi langsung dari Tiongkok diizinkan masuk ke Myanmar. Pada tahun 1997 perekonomian Myanmar secara bertahap memasuki ketergantungan ekonomi pada Tiongkok.<sup>4</sup> Dalam hal infrastruktur Myanmar adalah satu negara yang paling terbelakang di Asia karena hanya 38,9 persen jaringan jalan raya yang diaspal dan hanya 37 persen penduduk yang memiliki akses listrik. Menurut *Asian Development Bank* tahun 2014 kesenjangan investasi di Myanmar bisa mencapai US\$ 80 miliar pada tahun 2030 atau setara US\$ 4,7 miliar per tahun.<sup>5</sup> Untuk mendorong perkembangan ekonomi dalam konteks global pemerintah Myanmar melakukan beberapa kebijakan berupa membuka investasi langsung asing dalam perdagangan eceran dan grosir serta bisnis asuransi dan investasi besar dalam proyek infrastruktur. Sumber utama investasi sebagian besar bergantung pada Singapura, Tiongkok dan Thailand.

Pada 8 November 2014 Presiden Myanmar U Thein Sein bertemu dengan Presiden Xi Jinping dalam “Dialog tentang Memperkuat Kemitraan

---

<sup>4</sup>Andrzej Bolesta. 2018. Myanmar-China peculiar relationship: Trade, investment and the model of development. *Journal of International Studies*, Vol.11, No.2

<sup>5</sup>KBR, *Penyebab Pembangunan Infrastruktur di Myanmar Tertinggal* dari [https://kbr.id/indonesia/112017/penyebab\\_pembangunan\\_infrastruktur\\_di\\_myanmar\\_tertinggal\\_/93642.html](https://kbr.id/indonesia/112017/penyebab_pembangunan_infrastruktur_di_myanmar_tertinggal_/93642.html) (Diakses pada 20 September 2020, 11.36 WIB)

Konektivitas” di Tiongkok. Pada pertemuan tersebut kedua negara mengintegrasikan proyek *Belt and Road Initiative*, mempromosikan proyek kerjasama pada konektivitas Tiongkok dan Myanmar dan stabilitas kawasan. Pada 19 November 2017 Penasihat Negara Tiongkok dan Menteri Luar Negeri Wang Yi mengusulkan pembentukan *China-Myanmar Economic Corridor* (CMEC) yang bertujuan untuk mempromosikan integrasi ekonomi dengan menghubungkan tiga pusat ekonomi penting di Myanmar; yaitu, Mandalay, Kota Baru Yangon, dan Kawasan Ekonomi Khusus.

Dalam pelaksanaan program BRI Tiongkok telah mengusulkan 40 proyek di bawah Koridor Ekonomi Tiongkok dan Myanmar. Tetapi dari 40 proyek tersebut hanya sembilan proyek yang telah disetujui dengan pihak Myanmar. Kemudian hanya tiga dari sembilan proyek yang telah dikonfirmasi secara terbuka yaitu KEK Kyaukphyu, pengembangan tiga zona ekonomi perbatasan di Negara Bagian Kachin dan Shan dan Proyek Rel Kereta Api Muse-Mandalay.

Berdasarkan pemaparan latar belakang di atas maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian ilmiah dengan mengambil rumusan masalah “*Bagaimana Pengimplementasian Proyek Belt and Road Initiative (BRI) di Myanmar Tahun 2018-2020?*”

## KERANGKA TEORI

Dalam penelitian ini penulis menggunakan perspektif liberalisme. Perspektif liberalisme muncul setelah Perang Dunia I berakhir. Liberalisme sendiri muncul akibat rasa trauma manusia atas perang-perang yang telah terjadi yang menyebabkan begitu banyak korban dan kerusakan sehingga manusia merasa membutuhkan sesuatu

untuk meraih perdamaian dunia. Berbeda dengan perspektif realisme, pendekatan perspektif liberalisme berfokus pada optimisme sifat positif manusia. Pada abad ke-18, liberalisme dikemukakan oleh Adam Smith di Inggris. Pemikiran dasar dari perspektif ini ialah bahwa adanya saling ketergantungan antara negara dengan negara lainnya dan masyarakat dengan masyarakat lainnya yang termasuk dalam bagian human nature. Ketergantungan terutama pada sektor ekonomi saling mendorong negara untuk selalu bekerjasama sehingga melalui proses ini akan mencegah negara dari konflik dan perang. Relasi ekonomi yang terjadi antara manusia ini mengintegrasikan perbedaan dengan kekuatan pendamai dalam hubungan internasional. Ekonomi pasar merupakan sumber utama dalam kemajuan, kesejahteraan dan kerjasama.<sup>6</sup>

Asumsi dasar dari perspektif liberalisme ini yang pertama adalah manusia merupakan makhluk yang rasional yang mana rasionalitas ini digunakan untuk mencapai kepentingan mereka sendiri dan hidup dengan hukum dan ketentuan yang berlaku. Kedua, kerja sama melalui institusi-institusi internasional merupakan hal yang penting. Ketiga, demokrasi dan kebebasan individu. Keempat, distribusi kekuatan diantara aktor-aktor hubungan internasional. Kelima, percaya akan kemajuan dalam hubungan internasional. Asumsi-asumsi dasar liberalis ini sebagai pedoman bagi kaum liberal dalam memahami negara dan power, institusi-institusi internasional, perdamaian dan keamanan.

Teori yang digunakan dalam melihat pendekatan atas permasalahan

<sup>6</sup> Robert Gilpin. 1987. *The Political Economy of International Relations*. Princeton: Princeton University Press

dalam penelitian ini adalah teori kepentingan nasional.<sup>7</sup> Kepentingan nasional adalah suatu tujuan yang hakiki dan merupakan faktor penentu akhir yang memberikan arahan bagi para pembuat keputusan dari suatu negara dalam membuat dan merumuskan kebijakan luar negerinya. Menurut Hans J. Morgenthau, kepentingan nasional mencakup perlindungan terhadap identitas fisik yang bermakna bisa mempertahankan integritas teritorialnya, perlindungan terhadap identitas fisik yang bermakna bisa mempertahankan rezim ekonomi dan politiknya, kemudian perlindungan terhadap kultur yang bermakna mampu mempertahankan linguistik dan sejarahnya.

Dalam perspektif liberalisme, teori kepentingan nasional tidak hanya terletak pada keamanan negara melainkan pada stabilitas ekonomi dan pasar yang juga harus dijadikan acuan. Berjalannya mekanisme pasar di dalam kehidupan masyarakat dengan dapat melakukan aktivitas ekonomi dengan lancar merupakan tujuan dari kepentingan nasional yang dicapai. Kepentingan nasional disini tidak hanya dilekatkan pada negara tetapi juga pada pasar. Negara merupakan penyedia infrastruktur yang menjami kebebasan bagi warga negara. Kedaulatan negara merupakan kedaulatan pasar.<sup>8</sup>

Untuk unit analisa, peneliti menggunakan negara bangsa. Analisa negara bangsa berasumsi bahwa setiap pembuat keputusan, dimanapun berada, akan berperilaku yang sama jika menghadapi situasi yang sama pula. Analisa ini juga difokuskan pada proses pembuatan keputusan tentang hubungan

internasional, melalui politik luar negeri suatu negara. Dengan demikian, analisa ini menekankan pada perilaku negara bangsa karena hubungan internasional pada dasarnya didominasi oleh perilaku kedua objek ini.<sup>9</sup>

Menurut Mochtar Mas'ood terdapat lima kelompok atau lima kategori dalam menentukan tingkat analisa yang tepat dalam sebuah penelitian terutama dalam penelitian studi ilmu hubungan internasional antara lain yaitu:

1. Perilaku individu, tingkat ini melihat bahwa fenomena hubungan internasional yang terjadi adalah akibat dari perilaku individu-individu yang saling berinteraksi didalamnya. Fokus utamanya adalah sikap dan perilaku dari tokoh-tokoh utama pembuat keputusan, seperti kepala pemerintahan, menteri luar negeri, penasehat keamanan dan lain-lain.

2. Perilaku kelompok, fokus utamanya adalah mempelajari bagaimana perilaku kelompok-kelompok kecil dan organisasi-organisasi yang terlibat dalam hubungan internasional.

3. Negara-bangsa, fokus utama pada tingkatan ini adalah pembuat keputusan yang ditekankan pada perilaku dari unit negara-bangsa, agar dimanapun berada akan berperilaku sama apabila menghadapi situasi yang sama. Dengan kata lain, yang harus dipelajari adalah proses pembuatan keputusan tentang hubungan internasional yaitu politik luar negeri, oleh suatu negara bangsa sebagai suatu unit yang utuh.

4. Kelompok negara, anggapannya adalah seringkali negara-bangsa tidak

---

<sup>7</sup> *Ibid*

<sup>8</sup> Ahmad Rizky Mardhatillah Umar. 2005. The National Interest in International Relations Theory. *Indonesia Journal of International Studies (IJIS)*, Vol.1, No.2

---

<sup>9</sup> J.D Singer. 1961. The Level of Analysis Problem in International Relations. *Theoretical Essay. Worlds Politic*, Vol.14, No. 1, hal. 82 – 87.

bertindak sendiri-sendiri melainkan sebagai sebuah kelompok.

5. Sistem internasional, berfokus kepada sistem internasional itu sendiri. Anggapannya adalah perubahan atau dinamika di dalam sistem internasional menentukan perilaku aktor-aktor hubungan internasional.<sup>10</sup>

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Hubungan Bilateral antara Negara Tiongkok dan Myanmar

Hubungan bilateral antara negara Tiongkok dan Myanmar telah terjalin sudah lama semenjak tahun 1950. Myanmar merupakan negara non komunis pertama yang mengakui kemerdekaan Republik Rakyat Tiongkok tahun 1949.<sup>11</sup> Pada akhir 2000-an volume perdagangan dengan Tiongkok meningkat sehingga menjadikan Tiongkok mitra dagang terbesar pada tahun 2011. Pada tahun 2013, Myanmar mencapai volume perdagangan US \$ 10,6 miliar dengan pangsa 34,6 %. Tiongkok menjadi mitra impor terbesar bagi Myanmar dan mitra ekspor kedua setelah Thailand dengan pangsa 24,5 %. Hubungan kedua negara semakin meningkat dengan intensitas kunjungan kedua pemimpin negara.

Potensi geografis yang dimiliki oleh Myanmar menjadikan negara Myanmar sebagai lokasi yang strategis untuk melakukan perdagangan antar negara. Bagi Tiongkok, negara yang memiliki perbatasan langsung seperti

Myanmar menjadi prioritas utama untuk mempertahankan geopolitiknya di Asia Tenggara. Myanmar yang berbatasan dengan Samudera Hindia dimanfaatkan oleh Tiongkok untuk melakukan pengiriman minyak mentah untuk mendapatkan potongan harga.<sup>12</sup> Posisi geografis Myanmar merupakan titik vital dalam Strategi Untaian Permata Tiongkok (*China's Pearl Chain Strategy*) yang merupakan strategi Tiongkok dalam mempertahankan keamanan lautnya. Akses-akses pelabuhan Myanmar akan mempermudah Tiongkok dalam mengekspansi perdagangan maritim di Eurasia. Oleh karena itu, Myanmar menjadi pintu gerbang bagi Tiongkok dalam melakukan perdagangan internasional.<sup>13</sup>

### Tinjauan Umum Mengenai *Belt and Road Initiative* (BRI)

Pada masa pemerintahan Presiden Xi Jinping dicetuskan sebuah program kebijakan luar negeri dari Tiongkok yaitu *One Belt One Road* (OBOR) pada tahun 2013. OBOR sendiri mengacu pada kata "*Belt*" yang berarti jalur darat dan "*Road*" yang berarti jalur laut. Kemudian penamaan OBOR ini diganti dengan *Belt and Road Initiative* yang berasal dari bahasa Mandarin yaitu "*yi dai yi lu*". BRI ini terbagi dari dua jalur yaitu yang

<sup>10</sup>Mohtar Mas'ood. 1990. *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi*. Jakarta: PT.Pustaka LP3ES Indonesia. Hal. 41

<sup>11</sup>Wilson Center, *Reassessing China-Myanmar Relations during the Cold War* dari <https://www.wilsoncenter.org/publication/reassessing-china-myanmar-relations-during-the-cold-war> (Diakses pada 26 April 2021, 16.46 WIB)

<sup>12</sup>Hong Zhao. 2011. "China-Myanmar Energy Cooperation and Its Regional Implications". *Journal Of Current Southeast Asian Affairs*, Vol.30, No.4

<sup>13</sup>Motokazu Matsui, Myanmar's strategic location attracts China's energy giants dari <https://asia.nikkei.com/Business/Myanmar-s-strategic-location-attracts-China-s-energy-giants> (Diakses pada 26 April 2021, 16.35 WIB)

pertama *Silk Road Economic Belt* dan *21st Century Maritime Silk Road*.<sup>14</sup>

BRI adalah program kebijakan dan investasi jangka panjang lintas benua yang bertujuan untuk pembangunan infrastruktur dan percepatan integrasi ekonomi bagi negara-negara di sepanjang Jalur Sutera. BRI merupakan inisiatif global dengan membangun Jalur Sutra dan berfokus pada negara-negara di kawasan Asia, Eropa, dan Afrika. BRI sendiri secara umum bertujuan untuk mempromosikan konektivitas benua Asia, Eropa dan Afrika dan laut yang berdekatan, membangun dan memperkuat kemitraan diantara negara-negara di sepanjang Sabuk dan Jalan, dan mewujudkan pembangunan yang beragam, mandiri, seimbang, dan berkelanjutan di negara-negara tempat pelaksanaan proyek BRI.<sup>15</sup> Garis-garis besar mengenai BRI dikeluarkan oleh Kementerian Luar Negeri Tiongkok, *National Development and Reform Commission* (NDRC), Kementerian Perdagangan Republik Rakyat Tiongkok dengan otorisasi dewan negara.<sup>16</sup>

Dalam sumber pendanaan dalam pelaksanaan program *Belt And Road initiative*, Presiden Xi Jinping mengumumkan pembentukan Yayasan Jalur Sutra (*The Silk Road Fund*) dan Bank Penanaman Modal Infrastruktur

Asia (*Asian Infrastructure Investment Bank-AIIB*). Pembentukan ini merupakan upaya pemerintah Tiongkok melakukan kerjasama multilateral dalam bidang keuangan sebagai sarana untuk menekan biaya transaksi. *The Silk Road Fund* ini membiayai investasi dibidang pembangunan infrastruktur, sumber daya, industri dan kerjasama keuangan di Asia. Sedangkan AIIB berfokus pada tata kelola pemerintahan dan pembangunan global, infrastuktur termasuk sektor energi dan pembangkit listrik, transformasi dan telekomunikasi, pembangunan budidaya pertanian, pasokan air bersih dan sanitasi perlindungan lingkungan hidup dan pembangunan perkotaan dan logistik. Adapun tujuan dari dibentuknya *Belt and Road Initiative* ini adalah:

1. Pertumbuhan melalui Konektivitas
2. Koordinasi kebijakan
3. Perdagangan Bebas
4. Integrasi Keuangan
5. Ikatan Antar Masyarakat

Di dalam BRI terdapat dua jalur perdagangan yang pertama yaitu jalur darat atau *Silk Road Economic Belt* adalah jalur perdagangan dalam BRI yang membentang dari Tiongkok ke Barat menuju Asia Barat, Asia Tengah membentang sampai ke Rusia dan Eropa. Tujuan dari pembentukan jalur darat ini adalah pertama untuk memperluas dan menghubungkan jaringan transportasi dan pasar. Kedua, meningkatkan kapasitas produk Eurasia dan ketiga untuk memfasilitasi transit barang, modal, energi bahan mentah dan juga untuk pertukaran informasi dan budaya. Proyek yang dilaksanakan melalui jalur darat ini antara lain adalah jaringan rute kereta api, jaringan pipa minyak dan gas, jalan raya dan berbagai proyek infrastruktur lainnya. Melalui jalur darat ini akan dibangun beberapa koridor ekonomi.

---

<sup>14</sup> Europe Bank for Reconstruction and Development, *Belt and Road Initiative* dari <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html> (Diakses pada 15 Februari 2021, 15.30 WIB)

<sup>15</sup>State Council the People's Republic of China, *The Belt and Road Initiative* dari <http://english.www.gov.cn/beltAndRoad/> (Diakses pada 15 Februari 2021, 15.14 WIB)

<sup>16</sup> BRI, *Belt and Road Initiative* dari <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/> (Diakses pada 15 Februari 2021, 15.11 WIB)

Jalur perdagangan yang kedua yaitu Jalur Laut atau *21st Maritime Silk Road*, Jalur ini diperkenalkan oleh Presiden Xi Jinping pada Oktober 2013 di Indonesia juga diperkenalkan oleh Li Keqiang dalam KTT ASEAN dan Tiongkok ke-16 di Brunei Darussalam. Pembangunan jalur perdagangan melalui jalur laut bertujuan untuk menghubungkan Tiongkok ke Asia Tenggara, India, Semenanjung Arab, Somalisa, Mesir dan Eropa meliputi Laut Tiongkok Selatan, Selat Malaka, Samudra Hindia, Teluk Benggala, Laut Arab, Teluk Persia dan Laut Merah. Dengan adanya Jalur Maritim Sutra ini akan terbentuk pembangunan jalur melalui kerjasama infrastruktur, integrasi dan kerjasama regional.

Adapun proyek yang dibangun melalui jalur laut ini adalah pelabuhan, perbaikan saluran. Melalui Jalur Maritim Sutra, Tiongkok bisa meningkatkan akses perdagangan karena melalui jalur ini Tiongkok akan terhubung dengan tiga zona ekonomi yaitu Asia Tenggara, Asia Selatan dan Timur Tengah. Wilayah yang dilalui oleh jalur ini kaya akan sumber daya alam seperti minyak, tembaga, dan bijih besi. Jalur Sutra Maritim berpusat pada pemanfaat pelabuhan pesisir Tiongkok untuk menghubungkan Tiongkok dengan Eropa melalui Laut Cina Selatan dan Samudra Hindia dan menghubungkan Tiongkok dengan Samudra Pasifik Selatan melalui Laut Tiongkok Selatan.

### **Implementasi Proyek *Belt and Road Initiative* (BRI) di Myanmar**

*China-Myanmar Economic Corridor* (CMEC) merupakan salah satu koridor ekonomi dalam program *Belt and Road Initiative*. Koridor ekonomi ini merupakan strategi investasi Tiongkok untuk mendiversifikasi sumber energi dan meningkatkan

integrasi ekonomi khususnya dengan Myanmar dan negara-negara di kawasan Asia Tenggara.<sup>17</sup> *Mommandum of Understanding* (MoU) mengenai CMEC ditandatangani oleh kedua negara di Beijing pada 9 September 2018. Penandatanganan MoU ini dilakukan oleh Menteri Perencanaan dan Keuangan Myanmar U Soe Win dan He Lifeng sebagai ketua *National Development and Reform Commission* (NDRC). Melalui koridor ekonomi ini akan dibentuk pola kerjasama yang dimulai dari utara Provinsi Yunnan Tiongkok, kemudian ke selatan yaitu kota Mandalay di Myanmar tengah, melebar ke timur ke kota baru Yangon dan dibagian barat ke kawasan ekonomi khusus Kyaukpadaung yang mana koridor ekonomi tersebut membentang sepanjang 1.700 km. CMEC ini merupakan kontribusi penting bagi Myanmar untuk pembangunan negara, infrastruktur, peluang investasi dan membuka lapangan pekerjaan. Bagi Tiongkok sendiri CMEC ini sebagai konektivitas ke Samudera Hindia dan bisa memajukan perkembangan ekonomi di provinsi yang terkurung oleh daratan yaitu Provinsi Yunnan dengan dibangunnya berbagai infrastruktur dan transportasi yang bisa menggerakkan kegiatan ekonomi di daerah tersebut.

Pada tanggal 25 sampai dengan 27 April Penasihat Negara Myanmar Daw Aung San Suu Kyi bertemu dengan Presiden China Xi Jinping di Beijing saat menghadiri *Belt and Road Forum* ke-2. Pada pertemuan tersebut disepakati tiga dokumen penting, yang pertama yaitu MoU tentang China-Myanmar Cooperation Plan (2019-2030), Kesepakatan Kerjasama Ekonomi dan Teknis, dan MoU tentang

<sup>17</sup> Zhao Hang, Yang Mu. 2012. China-Myanmar Economic Corridor and Its Implication. *East Asian Policy*, Vol.4, No.2.

perumusan Program Pembangunan Lima Tahun untuk kerjasama ekonomi dan perdagangan. Setelah Myanmar dan Tiongkok menandatangani tiga dokumen penting tersebut, seminar dan KTT investasi dilaksanakan untuk mendukung pelaksanaan proyek dibawah CMEC. Pada Mei 2019 diadakan *China-Myanmar First Economic Cooperation and Development Promotion Association* dan *China Myanmar Economic Corridor First Investment Submit* bertempat di Yangon.

Berbagai proyek infrastruktur telah dirancang oleh kedua negara, Tiongkok sendiri telah mengusulkan 40 proyek kepada Myanmar. Tetapi tidak semua proyek tersebut sudah dikonfirmasi oleh pihak Myanmar. Dari empat puluh proyek tersebut hanya sembilan proyek yang dikonfirmasi. Berdasarkan data dan fakta yang ditemukan oleh penulis, dari sembilan proyek tersebut hanya satu proyek yang telah beroperasi yaitu proyek pipa minyak dan gas. Ada dua proyek dalam studi kelayakan yaitu Proyek Kereta Api Muse-Mandalay dan Zona Pengembangan Ekonomi Myikytina. Setelah itu ada dua proyek dalam tahap pengoptimalisasian operasi yaitu Zona Ekonomi Khusus Kyaukphyu dan Zona Pengembangan Ekonomi Tiga Perbatasan. Kemudian ada dua proyek dalam tahap pembangunan yaitu Kota Baru Yangon dan Pembangkit Listrik Turbin Gas Siklus Gabungan 135 MW dan yang terakhir ada satu proyek yang ditangguhkan yaitu Proyek Myitsone Dam Hydropower.

Pembangunan mega proyek BRI merupakan sebuah prestasi besar bagi Tiongkok dalam bidang ekonomi. Tiongkok akan menjadi pusat perekonomian dunia dan akan terhubung secara langsung dari negara di hampir seluruh penjuru dunia

khususnya di kawasan Asia, Eropa dan Afrika. Tiongkok telah berhasil membuat 120 negara di dunia bergabung dalam proyek BRI. Hubungan internasional yang terjalin antara Tiongkok dan pemimpin dunia dalam forum Belt and Road yang menghadirkan para pemimpin dari 37 negara, hadir hampir 5.000 perwakilan dari 90 organisasi internasional yang tersebar di 150 negara yang bisa meningkatkan konektivitas bagi negara Tiongkok.

BRI merupakan program investasi jangka panjang, Tiongkok telah mengeluarkan dana sebesar \$1 triliun dan menginvestasikan \$300 milyar. Keuntungan tersebut akan diperoleh oleh Tiongkok sehingga bisa meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan perdagangan internasional bagi Tiongkok. Presiden Xi Jinping sendiri juga menegaskan pentingnya multilateralisme dan percepatan globalisasi dalam perdagangan. Melalui pembangunan proyek BRI, Tiongkok bisa meningkatkan dirinya melalui ekonomi dan politik. Keuntungan proyek BRI ini sesuai dan selaras dengan lima tujuan awal dibangunnya proyek BRI. Melalui jalur perdagangan darat dan laut Tiongkok bisa meningkatkan pertumbuhan ekonominya melalui konektivitas, hubungan yang terjalin antar negara bisa menciptakan koordinasi kebijakan yang baik, kemudian kerjasama yang terjalin akan menciptakan perdagangan bebas sehingga bisa mempercepat arus perdagangan dan investasi. Keuntungan dalam proyek ini tidak hanya untuk Tiongkok tapi bagi semua negara yang terlibat dalam proyek sehingga bisa terwujudnya integrasi keuangan. Kemudian selama pembangunan proyek ini komunikasi yang terjadi akan terjadi ikatan antar masyarakat sehingga akan membuat adanya pertukaran informasi

dan budaya sehingga Tiongkok dan negara lain bisa saling memperkenalkan dan mempromosikan pariwisata dan budayanya.

## KESIMPULAN

Proyek BRI ini adalah megaprojek yang dicetuskan pada tahun 2013. Tiongkok akan terhubung dengan negara-negara di Asia, Eropa, Afrika. Saling terhubungnya antar negara di dunia melalui proyek infrastruktur ini akan menciptakan konektivitas yang besar, arus perdagangan internasional antar benua dan yang terpenting adalah akan menjadikan Tiongkok sebagai pusat pasar dunia. Ini sesuai dengan misi Tiongkok yaitu “*Chinese Dream*” dengan tujuan modernisasi Tiongkok menjadi negara yang berkembang secara komprehensif pada tahun 2049 sebagai 100 tahun peringatan hari jadi Republik Rakyat Tiongkok.

Selama dua tahun setelah proyek BRI dilaksanakan di Myanmar, perkembangan dari setiap proyek tersebut tergolong lambat. Adapun proyek-proyek yang sudah dikonfirmasi adalah Zona Ekonomi Khusus Kyaukphyu dan Pelabuhan Laut, Proyek Kereta Api Muse-Mandalay, Zona Kerjasama Ekonomi Tiga Perbatasan, Kota Baru Yangon, Proyek Myitsone Dam *Hydropower*, Zona Pengembangan Ekonomi Myitkyina, Proyek Pipa minyak dan gas, Pembangkit Listrik Turbin Gas Siklus Gabungan 135 MW. Ada beberapa faktor yang mempengaruhi dalam pelaksanaan proyek BRI di Myanmar mulai dari faktor ekonomi, politik, sosial, dan lingkungan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anam, Syaiful, Ristiyani. 2018. Kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) Cina pada Masa Pemerintahan Xi Jinping. *Jurnal Ilmiah Hubungan Internasional*, Vol.14, No.2
- Bolesta, Andrzej. 2018. Myanmar-China peculiar relationship: Trade, investment and the model of development. *Journal of International Studies*, Vol.11, No.2
- Chan, Thomas, Man Hung. 2018. The Belt and Road Initiative – the New Silk Road: a research agenda, *Journal of Contemporary East Asia Studies*, Vol.7, No.2
- Singer, J.D.1961. The Level of Analysis Problem in International Relations. Theoretical Essay. *Worlds Politic*, Vol.14, No. 1
- Umar, Ahmad Rizky Mardhatillah. 2005. The National Interest in International Relations Theory. *Indonesia Journal of International Studies (IJIS)*, Vol.1, No.2
- Zhao, Hang, Yang Mu. 2012. China-Myanmar Economic Corridor and Its Implication. *East Asian Policy*, Vol.4, No.2
- Zhao, Hang. 2011. “China–Myanmar Energy Cooperation and Its Regional Implications”. *Journal Of Current Southeast Asian Affairs*, Vol.30, No.4
- Gilpin, Robert. 1987. *The Political Economy of International Relations*. Princeton: Princeton University Press
- Mas’oed, Mohtar. 1990. *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi*. Jakarta: PT.Pustaka LP3ES Indonesia. Hal. 41

cold-war (Diakses pada 26 April 2021, 16.46 WIB)

BRI, *Belt and Road Initiative* dari <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/> (Diakses pada 15 Februari 2021, 15.11 WIB)

Council on Foreign Relations, *China's Massive Belt Road Initiative* dari <https://www.cfr.org/background-er/chinas-massive-belt-and-road-initiative> (Diakses pada 11 September 2020, 11.31 WIB)

Europe Bank for Reconstruction and Development, *Belt and Road Initiative* dari <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html> (Diakses pada 15 Februari 2021, 15.30 WIB)

KBR, *Penyebab Pembangunan Infrastruktur di Myanmar Tertinggal* dari [https://kbr.id/indonesia/112017/penyebab\\_pembangunan\\_infrast\\_ruktur\\_di\\_myanmar\\_tertinggal\\_/93642.html](https://kbr.id/indonesia/112017/penyebab_pembangunan_infrast_ruktur_di_myanmar_tertinggal_/93642.html) (Diakses pada 20 September 2020, 11.36 WIB)

Motokazu Matsui, Myanmar's strategic location attracts China's energy giants dari <https://asia.nikkei.com/Business/Myanmar-s-strategic-location-attracts-China-s-energy-giants> (Diakses pada 26 April 2021, 16.35 WIB)

State Council the People's Republic of China, *The Belt and Road Initiative* dari <http://english.www.gov.cn/beltAndRoad/> (Diakses pada 15 Februari 2021, 15.14 WIB)

Wilson Center, *Reassessing China-Myanmar Relations during the Cold War* dari <https://www.wilsoncenter.org/publication/reassessing-china-myanmar-relations-during-the->