

**CHINA POLICY ON GIVING FOREIGN AID IN THE FORM OF GRANTS TO
INDONESIA IN 2016**

**By: Aditya Pangestu
ditya1796@gmail.com**

Mentor: Dr. Tri Joko Waluyo, M.Si

**Bibliografi: 12 Books, 12 Journal, 37 Internet
Hubungan Internasional**

**Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik – Universitas Riau
Kampus Bina Widya km. 12,5 Simpang Baru – Pekanbaru 28293
Telp. (0761) 63277, 23430**

Abstract

This study aims to analyze the China foreign policy which giving a grant of 30 million RMB yuan to Indonesia. in 9 May 2016 China agreed on economic and technical assistance with Indonesia for infrastructure development in Indonesia. at the same time, in 2015 China has started the implementation of the Belt and Road initiative (BRI) project and Indonesia is included in one part of the project. Then the author tries to reveal the motive for China foreign aid in giving these grants.

This study uses the concept of foreign policy and the motive of foreign assistance, using the theory of foreign aid by Degnbol-Martinussen and Engberg-Pedersen and the methodology used in this study is a qualitative explanative method. This method is carried out by collecting data by researching, compiling, interpreting and explaining the data or phenomena that occur, then continued by trying to reveal and analyze the phenomenon or incident related to the problem under study.

The research results show that China's foreign policy has a motive towards Indonesia, which every year there is also an increase in loans and investment in the development sector of China projects in Indonesia. To accelerate the work on projects whose funds come from China loans and investments, China in 2016 giving foreign assistance in the form of a 30 million RMB yuan grant to Indonesia for economic and technical assistance. because Indonesia is included in the Belt and Road Initiative (BRI) project, the motive for the grant is intended for infrastructure development related to BRI. and in giving these grants China made its image better and then it would make Indonesia dependent on its infrastructure development.

Keywords: *Foreign Aid, Belt and Road Initiative (BRI), China Motive, Infrastructure Development*

PENDAHULUAN

Dalam hubungan internasional, kebijakan luar negeri merupakan salah satu instrumen yang sering dilakukan negara untuk mencapai dari sebuah kepentingannya. Kebijakan luar negeri berada di bawah politik luar negeri dan dalam hal ini, kebijakan luar negeri menjadi acuan bagi negara dalam berinteraksi dengan negara lainnya. Seiring berjalannya era globalisasi, interaksi antar negara menjadi meningkat sehingga analisis kebijakan luar negeri dibutuhkan tidak hanya untuk mengetahui secara detail kebijakan suatu negara tetapi juga memperhitungkan konsekuensi yang dapat dihadapi oleh negara.

Fenomena bantuan luar negeri (*Foreign AID / FA*) merupakan salah satu kajian dalam studi hubungan internasional. Bantuan luar negeri atau bantuan pembangunan, merupakan salah satu instrumen ekonomi yang umum digunakan oleh negara-negara maju untuk mencapai tujuan kebijakan luar negeri, Morgenthau di dalam tulisannya juga memiliki bahasan terhadap bantuan luar negeri dimana ia menjabarkan ke beberapa aspek mengenai bantuan luar negeri dan di beberapa aspek tersebut mempunyai persamaan yakni pengiriman uang, barang, dan jasa dari suatu negara ke negara lain. beberapa tipe yang masuk dalam aspek bantuan luar negeri ialah bantuan kemanusiaan, *subsistence foreign aid*, bantuan militer, penyediaan, *prestige foreign aid*, dan bantuan luar negeri untuk pembangunan ekonomi.¹

Salah satu investasi terbesar Tiongkok selama dekade ini adalah pembangunan *One Belt One Road* (OBOR). *One Belt One Road* (OBOR), atau yang saat ini telah diubah menjadi *Belt Road Initiative* (BRI). *Belt Road Initiative* (BRI) diinisiasikan oleh presiden

Tiongkok Xi Jinping pada tahun 2013 yang tujuannya menghubungkan ekonomi eurasia dengan infrastruktur, perdagangan, dan investasi. BRI terdiri dari 2 komponen utama yaitu *the silk road economic belt* dan *the 21st century maritime silk road*. *Silk road economic belt* sebagai jalur darat bertujuan menghubungkan provinsi tertinggal bagian barat Tiongkok dengan Eropa melalui asia tengah. Sedangkan *the 21st century maritime silk road* sebagai rute jalur laut dengan tujuan menghubungkan provinsi pesisir Tiongkok yang kaya dengan kawasan asia tenggara hingga Afrika melalui pelabuhan dan jalur kereta api.² Dengan menghubungkan Tiongkok dengan berbagai belahan dunia maka Xi Jinping memimpikan sebuah jalan sutera bagi Tiongkok beserta kepentingannya.

Pada 9 mei 2016 pemerintah Indonesia dan Tiongkok pun sepakat menandatangani MoU berupa bantuan ekonomi dan teknis. Sesuai dengan kebutuhan Indonesia, pemerintah Tiongkok setuju dalam pemberian bantuan berupa hibah dana sebesar 30 juta yuan RMB kepada pemerintah Indonesia. Hibah dana dimaksud akan dimanfaatkan untuk penilaian dan perencanaan proyek pembangunan infrastruktur yang besar dan penting yang disepakati oleh pemerintah kedua negara. Pengaturan terperinci akan dituangkan dalam perjanjian terpisah untuk dilaksanakan lebih lanjut. Kementerian keuangan republik Indonesia dan bank pembangunan nasional Tiongkok akan membuat rekening bebas bunga atas nama pihak lainnya sebagai rekening bantuan hibah dana dalam mata uang yuan RMB, untuk mencatat aliran hibah yang

¹ Hans Morgenthau, 1962, "A Political Theory Of Foreign Aid", *The American Political Science Review*, Vol. 56 No.62 hal 301

² Peter Cai. (2017, Maret). *Understanding China's Belt and Road Initiative*, *Lowy Institute For International Policy*, hal. 2. Diakses melalui: https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/documents/Understanding%20China%E2%80%99s%20Belt%20and%20Road%20Initiative_WEB_1.pdf

disebut sebagai "Rekening Bantuan Hibah No. 1/2015". Dalam upaya proses pencairan bantuan hibah dana tersebut, kedua pihak akan membuat pembukuan sesuai dengan prosedur pembukuan bank pembangunan nasional Tiongkok dan akan melaporkan secara rutin perkembangan dalam penggunaan rekening kepada pemerintah kedua negara.³ Tiongkok memiliki agenda *Belt Road Initiative* (BRI) dimana salah satu tujuannya memberikan bantuan luar negeri kepada negara-negara berkembang dan negara mitranya dalam pembangunan infrastruktur, terdapat beberapa kerjasama ekonomi Indonesia dan Tiongkok terus mengalami peningkatan khususnya dalam investasi proyek-proyek infrastrukturnya di Indonesia. Bahkan, Tiongkok memberikan hibah dana langsung untuk mengawasi jalannya pembangunan infrastruktur investasi Tiongkok di Indonesia. Dalam penelitian ini, peneliti akan mengkaji mengenai motif kebijakan Tiongkok dalam pemberian bantuan luar negeri ke Indonesia dan kaitannya dengan agenda *Belt Road Initiative* (BRI).

KERANGKA TEORI

Bantuan luar negeri menurut John Degenbol-Martinussen dan Poul Engberg-Pedersen, merupakan proses dari keterlibatan aktor donor dalam kerjasama pembangunan yang dilatarbelakangi oleh motif dan kepentingan tertentu. Berdasarkan motif dan kepentingan ini, aktor donor kemudian menyusun pencapaian dan strategi pembangunan yang dapat merealisasikan tujuannya dalam memberikan bantuan.⁴ Bantuan luar negeri atau bantuan pembangunan,

merupakan salah satu instrumen ekonomi yang umum digunakan oleh negara-negara maju untuk mencapai tujuan kebijakan luar negeri, Morgenthau didalam tulisannya juga memiliki bahasan terhadap bantuan luar negeri dimana ia menjabarkan ke beberapa aspek mengenai bantuan luar negeri dan di beberapa aspek tersebut mempunyai persamaan yakni pengiriman uang, barang, dan jasa dari suatu negara ke negara yang lain. Dalam bantuan luar negeri terdapat beberapa tipe yang masuk ke dalam beberapa aspek bantuan luar negeri, yaitu: bantuan kemanusiaan, *subsistence foreign aid*, bantuan militer, penyusunan, *prestige foreign aid*, dan bantuan luar negeri untuk pembangunan ekonomi.⁵

Dalam menentukan aktor donor dan penerima, John Degenbol dan Paul Pedersen menggunakan asumsi bahwa aktor donor merupakan aktor yang menentukan sebagian besar agenda dan persyaratan dari kerjasama pembangunan tersebut. Aktor donor tidak hanya merupakan negara, namun juga dapat merupakan organisasi internasional, dan NGO. Sama halnya dengan aktor penerima, dapat merupakan negara, NGO, kelompok sasaran, dan lain-lain.⁶

Salah satu motif umum yang muncul dalam pemberian bantuan luar negeri adalah motif Ekonomi dan Politik. Secara sederhana dapat diidentifikasi sebagai berikut, antara lain:⁷

1. Donor berharap negara penerima dapat menunjukkan rasa terimakasihnya dengan cara mendukung kepentingan dari negara donor, terutama dalam tata kelola dunia internasional.

³ http://treaty.kemlu.go.id/uploads-pub/5965_CHN-2016-0180.pdf Diakses pada tanggal 17 desember 2017.

⁴ John Degenbol-Martinussen dan Poul Engberg-Pedersen, *Aid: Understanding International Development Cooperation* (London & New York: Zed Books Ltd, 2003), 1.

⁵ *Ibid.*, 2.

⁶ *Ibid.* hal 1

⁷ Degenbol-Martinussen, John dan P. Engberg-Pedersen. 2003. *AID: Understanding International Development Cooperation*. London: Zed Book.

2. Negara penerima dapat meningkatkan perdagangan dengan negara donor, dan sekali lagi untuk mendukung kepentingan donor akan sebuah produk.
3. Negara donor peduli dengan negara penerima dan berharap negara tersebut dapat memberikan penghidupan yang layak kepada warganya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kebijakan Bantuan Luar Negeri Tiongkok

Tiongkok perekonomiannya terus berkembang dengan cepat setelah pemerintahan Deng Xiaoping membuka perekonomiannya yang pada awalnya terpusat dan tertutup pada tahun 1979. Di era sebelumnya, yaitu pada masa Mao Zedong yang memimpin dengan cara konservatif dan terlalu tertutup, Tiongkok seolah terasingkan dari dunia internasional. Perekonomian yang semakin menurun, bahkan kebijakan "*the great leap forward*" yang dilakukan oleh Mao Zedong pada tahun 1958 yaitu berupa suatu program industrialisasi yang radikal mengalami kegagalan. Dikonferensi Lushan 1959, Mao Zedong pun dikecam karena kegagalan kebijakan tersebut yang berdampak pada pengunduran dirinya sebagai presiden yang hanya bisa bertahan lima tahun. Namun demikian, ketika rezim Mao Zedong berakhir lalu digantikan oleh Deng Xiaoping, Tiongkok pun mulai mengalami kemajuan dari berbagai bidang termasuk dalam bidang ekonomi.

Tiongkok pada tiga puluh tahun yang lalu mempunyai jejak kaki kecil dalam pengaruhnya di ekonomi global, kecuali di beberapa negara yang memiliki hubungan militer dan politik yang dekat dengan Tiongkok. Kemampuan dari ekonomi yang masih tergolong relatif kecil tidak membuat Tiongkok menyerah begitu saja. Secara letak geografis Tiongkok sendiri merupakan negara

terbesar ketiga di dunia dengan luas dari wilayahnya sekitar 9,69 juta km dan Tiongkok merupakan negara yang mempunyai jumlah penduduk terpadat di dunia. Penduduk Tiongkok 85% tinggal di wilayah perdesaan dan 90% dari padanya menempati seperenam wilayah di Tiongkok. Dari total seluruh luas wilayah Tiongkok, hanya 15% yang mempunyai potensi untuk pertanian.

Menurut Jae Ho Chung salah seorang analis dari Korea Selatan, mengatakan ada beberapa hal yang menjadi dasar kebijakan yang dilakukan oleh Tiongkok, dalam pencapaian usaha suksesnya perekonomian di Tiongkok, kelima dari kebijakan itu adalah, Pertama, desentralisasi. Sejak pada tahun 1990-an Tiongkok telah melakukan pendesentralisasian kekuasaan administratif maupun otoritas perencanaan anggaran kepada pemerintah daerah, baik di tingkat provinsi maupun di tingkat bawahnya. Hal ini juga kemudian menghasilkan pelaksanaan kebijakan ekonomi yang dapat dilakukan secara langsung, tertib dan tidak sentralistik. Kedua, marketisasi. Tiongkok dalam hal ini telah melakukan proses marketisasi dengan upaya memperkecil peran negara, terutama didalam pembuatan suatu rencana anggaran belanja dari pemerintah pusat. Ketiga, diversifikasi. Tiongkok juga melakukan diversifikasi suatu kepemilikan perusahaan dengan berbagai jenis kombinasi. Sebagai negara sosialis, masalah dalam kepemilikan inipun menjadi salah satu masalah paling peka dan paling sulit, namun demikian hasilnya Tiongkok juga mampu menemukan suatu formula kompromi. Keempat, liberalisasi. Tiongkok dalam hal inipun juga berhasil melakukan liberalisasi pemikiran yang membuat orang-orang Tiongkok mampu keluar dari cengkaman ideologi (sosialis).⁸ Kebangkitan perekonomian

⁸Wahyu Iryana. "Kebangkitan Perekonomian Cina".

<https://www.academia.edu/14200773/Kebangkitan>

Tiongkok disebabkan dari proses pengambilan kebijakan yang tepat, yang membuat tiongkok mengalami berbagai macam dinamika dalam mencapai

kebijakan yang telah dilakukan.

Tiongkok memberikan bantuan luar negeri kepada negara-negara berkembang hampir di seluruh kawasan di dunia, seperti kawasan Afrika, Asia, Amerika Latin dan Karibia. Jika dijumlahkan, Tiongkok telah memberikan bantuan luar negeri kepada 161 negara di seluruh dunia. 30 diantaranya adalah negara yang berada di kawasan Asia, 51 negara Afrika, 18 negara Latin Amerika dan Karibia, 12 negara Oceania dan 12 negara Eropa Timur.⁹ Tiongkok telah membuktikan kekuatan ekonominya sebagai yang terbesar.

Bantuan luar negeri Tiongkok dapat dibagi menjadi enam yaitu, (a) hibah dan pinjaman tanpa bunga yang dikelola oleh kementerian perdagangan, (b) hibah yang dikelola oleh departemen yang bertanggung jawab dalam bantuan luar negeri, (c) beasiswa yang disediakan oleh departemen pendidikan, (d) jumlah subsidi bunga pinjaman lunak yang dikurangkan dari jumlah total bantuan, (e) pembayaran untung dan rugi dari pinjaman lunak sebagai bantuan bilateral, dan (f) bantuan multilateral yang didefinisikan sebagai jumlah pengeluaran kumulatif oleh 44 departemen dengan dana untuk organisasi internasional.¹⁰ Dalam keenam aspek ini tiongkok memberikan bantuan luar negerinya dan menetapkan secara rinci bagaimana kebijakan bantuan luar negeri bagi negara-negara di dunia.

tan_Perekonomian_Cina. Diakses pada 17 November 2019 diakses 20 februari 2020

⁹ State Council Information Office of the PRC, 2011, "White Paper on tiongkok's Foreign Aid".

¹⁰ Naohiro Kitano dan Yukinora Harada. *Estimating China's Foreign Aid 2001-2013. Comparative Study on Development Cooperation Strategies, Working Paper No. 78, Juni 2014, JICA Research Institute.* Hal. 6

Distribusi pemberian bantuan luar negeri Tiongkok dapat dilihat dalam tabel di bawah ini:

Tabel 2.2

Figure 1: Geographical Distribution of China's Foreign Assistance Funds, 2010-2012

NO.	STATE	Percentage
1	Afrika	51,8 %
2	Asia	30,5 %
3	Latin America and the Caribbean	8,4 %
4	Oceania	4,2 %
5	Others	3,4 %
6	Europe	1,7 %

Sumber: State Council Information Office of the PRC, 2011, "White Paper on China's Foreign Aid". Data telah diolah kembali

Sebagian besar negara penerima terbanyak bantuan luar negeri Tiongkok adalah negara-negara yang kaya akan sumber daya alam, termasuk minyak, gas, batubara, permata dan emas, seperti negara-negara Afrika, khususnya Angola yang merupakan negara yang paling banyak menerima bantuan luar negeri dari Tiongkok untuk kawasan Afrika. Saat ini Angola telah menerima lebih dari 12 miliar dolar Amerika Serikat bantuan luar negeri dari Tiongkok sejak tahun 2000, diikuti oleh Sudan, Ghana dan Ethiopia yang menerima bantuan kurang lebih sebesar 10 miliar dolar Amerika Serikat pada periode yang sama.¹¹ Selain untuk mengamankan sumber daya alam di Afrika, aliran dana dari Tiongkok ke negara-negara Afrika juga menciptakan kesempatan bisnis untuk perusahaan-perusahaan Tiongkok seperti perusahaan

¹¹ *Visualizing China's Aid to Africa* <https://www.chinafile.com/infographics/visualizing-chinas-aidtoafrica> diakses pada 26 Januari 2017.

konstruksi, perusahaan jasa kontraktor dan lain lain.

Di kawasan Asia, pembangunan bantuan luar negeri Tiongkok paling banyak dialirkan kepada negara-negara di kawasan Asia Tenggara karena kawasan ini berbatasan langsung dengan Tiongkok dan merupakan kawasan yang paling penting bagi Tiongkok secara geopolitik. Sebagai kawasan yang berdekatan dengan Tiongkok, Asia Tenggara memang memiliki arti khusus bagi Tiongkok. Meskipun hubungan Tiongkok dengan beberapa negara Asia Tenggara tidak selalu berjalan dengan baik, namun Tiongkok tetap konsisten dalam memberikan porsi bantuan luar negeri yang besar untuk negara-negara di kawasan Asia Tenggara. Selama beberapa dekade Tiongkok telah menjadi negara donor bagi Myanmar, Kamboja, Vietnam, Laos, Indonesia dan Filipina.¹² Beberapa negara Asia Tenggara memang masih memiliki ketergantungan yang tinggi terhadap bantuan luar negeri. Hal ini disebabkan karena masih rendahnya pembangunan di negara-negara tersebut.

Proyek Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung

Proyek kereta cepat Jakarta-Bandung dimiliki oleh PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC), sebuah perusahaan patungan antara PSBI dan Beijing Yawan. Kepemilikan PSBI di KCIC sebesar 60 persen dan Beijing Yawan sebesar 40 persen. PSBI sendiri merupakan konsorsium yang terbentuk dari empat BUMN, yaitu PT Wijaya Karya (Wika), PT Kereta api indonesia, PT Perkebunan nusantara VIII dan PT Jasa marga dengan kepemilikan masing-masing sebesar 38 : 25 : 25 : 12 persen. Kontraktor dari proyek kereta cepat Jakarta Bandung adalah konsorsium EPC dimana Wika memegang saham sebesar 30 persen, dan

sisanya terdiri atas CRIC, CREC, Sinohydro, CRRC, CRSC, dan CRDC. Skema pembiayaan proyek kereta cepat ini sebesar 75 persen pinjaman dari *china development bank* dan 25 persen ekuitas dari KCIC.¹³ Struktur proyek dan pembiayaan dari kereta cepat Jakarta Bandung dapat dilihat pada gambar berikut

¹² John F. Copper. 2016. *China's Foreign Aid and Investment Diplomacy II*. (New York: Palgrave Macmillan). hal. 1.

¹³Laporan Kunjungan Kerja Komisi VI DPR RI ke Provinsi Jawa Barat Masa Persidangan II Sidang Tahun 2018-2019



sumber foto : <https://mediaindonesia.com/read/detail/67042-operator-mulai-kebut-pembangunan-kereta-cepat>

Struktur proyek dan pembiayaan kereta cepat Jakarta Bandung total ekuitas yang disediakan oleh KCIC untuk membiayai proyek kereta cepat Jakarta-Bandung mencapai Rp 20,2 triliun yang merupakan 25 persen dari total investasi yang dibutuhkan. Ekuitas ini berasal dari empat BUMN yang menjadi konsorsium pemodal PSBI dan Beijing yawan. Pertanggal 28 november 2018 realisasi suntikan modal sudah mencapai Rp 11,128 triliun dimana Rp 6,877 triliun berasal dari PSBI dan Rp 8,11 triliun berasal dari Beijing yawan. Realisasi penanaman modal dari PSBI dan Beijing yawan pernovember 2018 6 jalur kereta cepat Jakarta Bandung direncanakan akan mencapai jarak 142,3 kilometer yang terdiri atas 4 stasiun (Halim, Karawang, Walini, Tegalluar). Stasiun halim dan walini direncanakan berupa *elevated station*, sedangkan stasiun Karawang dan Tegalluar berupa *ground station*.¹⁴ *Overview* dari jalur kereta cepat Jakarta-Bandung dapat dilihat pada gambar berikut:

Overview jalur kereta cepat Jakarta-Bandung B. Permasalahan-permasalahan yang ditemui oleh anggota kunker spesifik Komisi VI DPR RI pada pertemuan dengan direksi PT Adhi Karya (Persero), Tbk, Konsorsium PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia, PT Wijaya Karya (Persero), Tbk., PT Jasa Marga (Persero), Tbk, dan PT Waskita Karya (Persero), Tbk adalah sebagai berikut:

1. Tenaga kerja asing, khususnya dari Tiongkok, yang bekerja di proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Proyek kereta cepat Jakarta-Bandung mengutamakan tenaga kerja dari dalam negeri. Dari total 1946 tenaga kerja yang terlibat, 1388 merupakan tenaga kerja lokal dan 558 tenaga kerja asing (berasal dari Tiongkok). Komposisi tenaga kerja lokal dan asing dari masing-masing anggota konsorsium di proyek kereta cepat Jakarta-Bandung.

2. IRR kereta cepat Jakarta-Bandung yang hanya mencapai 5,1 persen (dalam dolar AS) Terkait dengan IRR, *cost of money* yang diperoleh perusahaan hanya sebesar 2 persen, sehingga IRR 5,1 persen masih cukup menguntungkan. Namun hal yang harus diperhatikan adalah pengembalian pinjaman dalam bentuk dolar sehingga sangat rentan terhadap fluktuatif nilai tukar rupiah terhadap dolar.

3. *Feasibility study* dari proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung yang

¹⁴ *Ibid.*

dilakukan pada Tahun 2015 dimana nilai tukar rupiah terhadap dolar AS masih di angka Rp 13.600. Sementara seluruh indikator keekonomisan termasuk pengembalian pinjaman dalam bentuk dolar AS. Terkait dengan keekonomisan proyek, dengan kondisi nilai tukar rupiah terhadap dolar AS saat ini (Rp 14.500-Rp 15.000 per dolar AS), maka *payback* periode dari 25 tahun akan menjadi 45 tahun.

4. Tahap proyek LRT yang masih mengalami permasalahan dalam pembangunan. Proyek LRT masih menghadapi permasalahan pembebasan lahan untuk depok di Bekasi timur. Kemudian PT adhi karya belum memperoleh penetapan rute untuk lintasan Setiabudi-Dukuh Atas (jarak 2 kilometer), karena dari pihak kementerian perhubungan dan pemerintah provinsi DKI Jakarta belum mengeluarkan keputusan terkait rute ini.¹⁵

Proyek Kawasan Industri Morowali

Kawasan industri Morowali, Sulawesi Tengah akan menghasilkan *stainless steel* hingga tiga juta ton pertahun pada 2018. Di tahun 2017, kawasan tersebut menargetkan produksi hingga dua juta ton. Kapasitas produksi bisa meningkat karena beberapa industri pengolahan dan pemurnian (*smelter*) berbasis nikel di kawasan tersebut telah menyatakan minat perluasan usaha dalam waktu dekat. Kawasan yang dikelola oleh PT IMIP tersebut juga meminta agar ditetapkan sebagai obyek vital nasional. Diharapkan, status tersebut dapat memberikan jaminan keamanan dan kelancaran bagi investasi dan kegiatan

¹⁵Laporan Kunjungan Kerja Komisi VI DPR RI ke Provinsi Jawa Barat Masa Persidangan II Sidang Tahun 2018-2019

produksi industri, termasuk perlindungan para karyawan.

Merujuk data PT IMIP, proyek baru di kawasan industri Morowali yang dilaksanakan pada tahun 2017-2018, antara lain pabrik *stainless steel* PT. Sulawesi *mining investment* untuk kapasitas produksi *stainless steel slab* sebesar satu juta ton pertahun dengan nilai investasi mencapai \$62 juta. Selanjutnya, PT IMIP akan membangun PLTU dengan kapasitas 2x350 MW senilai \$500 juta.¹⁶

Sementara itu, kementerian perindustrian mencatat, kawasan industri Morowali dengan luas 2.000 hektar akan menarik investasi sebesar \$6 miliar atau mencapai Rp 80 triliun dengan menyerap tenaga kerja langsung sekitar 26 ribu orang dan tidak langsung sebanyak 80 ribu orang hingga tahun 2019. Target ini akan terealisasi apabila pabrik *stainless steel* berkapasitas dua juta ton dan beberapa industri hilir lainnya telah beroperasi. Hingga desember 2016, kebutuhan tenaga kerja pelaksana di kawasan terintegrasi tersebut mencapai 11.257 orang dan untuk tenaga kerja level *supervisor* atau *engineer* sebanyak 1.577 orang. Sementara itu, diproyeksikan pada tahap kedua periode tahun 2017-2020, penambahan kebutuhan tenaga kerja pelaksana mencapai 10.800 orang dan untuk tenaga kerja level *supervisor* atau *engineer* sebanyak 1.620 orang.¹⁷

Toll Road Development of Cileungsi-Sumedang-Dawuan Phase II

¹⁶<https://www.kemenperin.go.id/artikel/17210/Kawasan-Industri-Morowali-Target-Produksi-Stainless-Steel-3-Juta-Tahun-2018>. Diakses pada 3 Maret 2020.

¹⁷ *Ibid.*

Toll road development of Cileungsi-Sumedang-Dawuan (Cisumdawu) bagian II tahap II merupakan tanggung jawab pemerintah Indonesia yang mana akan dibangun 11 km bersama dengan bagian I dan bagian II tahap I. Jumlah anggaran belanja pemerintah untuk bagian proyek ini sebesar Rp. 348,6 miliar. Dalam rancangan tersebut, pemerintah akan mendirikan perusahaan swasta yang mengundang dari sebuah operasi transfer yang mendukung. Operasi jalan tol diatur menuju 2019. Proyek ini akan meningkatkan kapasitas jalan dari kota Bandung-Sumedang-Cirebon, sehingga memberikan kontribusi pada kegiatan perkotaan berkelanjutan. Ini juga akan melengkapi fungsi jalan tol radial dan akses bandara kertajati. Tujuan proyek ini adalah untuk meningkatkan distribusi fisik yang berasal dari daerah Bandung, Sumedang, Cirebon dan untuk mendukung penggunaan lahan yang lebih baik di daerah Jawa Barat.¹⁸

Toll Road Development of Manado-Cibitung CSU 01 Project

Hingga akhir September 2019, presiden direktur PT JMB George IMP manurung menjelaskan bahwa Paket 2 telah berkembang menjadi 50,27%, sementara pembebasan lahan telah mencapai 93,20%. Perkembangan konstruksi untuk Segmen 2A (Air Madidi-Danowudu) dan Segmen 2B (Danowudu-Bitung) masing-masing adalah 89,40%, dan 31,20%. Saat ini sedang dikejar proses penyelesaian pekerjaan pertukaran Kauditan, kantor dan gerbang di Segmen 2A, serta jembatan, persimpangan, drainase, jalan

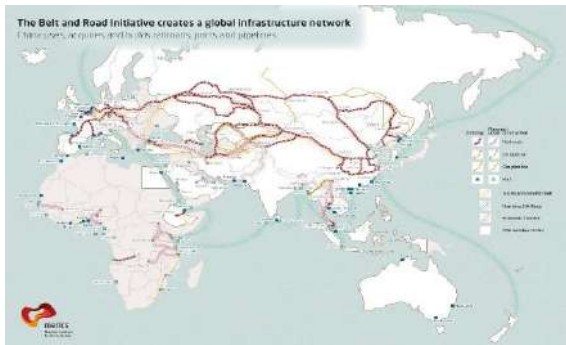
¹⁸<https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/cileunyi-sumedang-dawuan-toll-road-section-2-phase-2/2eeeff8-8ea2-46de-b6db-96772ff59d59/>. Diakses pada 3 Maret 2020.

utama, dan danowudu *interchange* di Segmen 2B.

MOTIF TIONGKOK MEMBERIKAN HIBAH DANA KE INDONESIA TAHUN 2016

Di tahun pertamanya sebagai presiden Tiongkok, Xi Jinping mengumumkan serangkaian kebijakan ekonomi yang ambisius. Salah satu inisiatif yang menarik perhatian dunia internasional adalah *Belt and Road Initiative* (BRI) pada tahun 2013 yang bertujuan untuk menghubungkan ekonomi Eurasia dengan infrastruktur, perdagangan dan investasi. Inisiatif “*one belt, one road*” mencakup dua komponen utama, yaitu sabuk ekonomi jalur sutera dan jalur sutera maritim abad 21. Sebagai jalur darat, *silk road economic belt* bertujuan untuk menghubungkan provinsi-provinsi tertinggal di Tiongkok barat dengan Eropa melalui Asia Tengah. Pada saat yang sama, jalur sutera maritim abad 21, sebuah rute maritim, bertujuan untuk menghubungkan provinsi pesisir Tiongkok yang kaya dengan Asia Tenggara ke Afrika melalui pelabuhan dan rel kereta api.¹⁹ Dengan menghubungkan Tiongkok dengan berbagai belahan dunia maka Xi Jinping memimpikan sebuah jalan sutera besi bagi Tiongkok beserta kepentingannya. Dan proyek BRI ini melewati jalur di kawasan negara-negara Asia Tenggara khususnya Indonesia.

¹⁹ Peter Cai. (2017, Maret). Understanding China's Belt and Road Initiative, Lowy Institute For International Policy, hal. 2. Diakses melalui: https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/documents/Understanding%20China%E2%80%99s%20Belt%20and%20Road%20Initiative_WEB_1.pdf



Peta mega proyek Belt Road Initiative yang digagas Tiongkok. (Sumber: Mercator Institute for China Studies)²⁰

Sumber Daya Alam (SDA) Indonesia yang dibutuhkan Tiongkok

Indonesia adalah salah satu negara yang kaya akan sumber daya alam dan terus menjadi pemain penting dalam industri pertambangan global dengan produk utama batu bara, tembaga, emas, timah, bauksit, dan nikel. Indonesia menjadi salah satu penghasil batu bara terbesar di dunia. Sementara, Tiongkok merupakan tujuan utama ekspor batu bara Indonesia. Ekspor batu bara Indonesia ke Tiongkok terus meningkat selama dua tahun terakhir dan memiliki potensi untuk tumbuh. Pada 2018, ekspor batu bara ke Tiongkok mencapai US\$6 miliar dengan pangsa hampir 25 persen dari total ekspor Indonesia ke dunia. Selain sebagai sumber energi untuk pembangkit listrik, batu bara memainkan peran penting dalam mendukung perekonomian Indonesia.²¹ Pemerintah Indonesia memiliki komitmen kuat dalam mempromosikan perdagangan berkelanjutan dengan mendorong peningkatan produk pertambangan bernilai tambah dan

²⁰ <https://www.merics.org/en/bri-tracker/mapping-the-belt-and-road-initiative>.

²¹ <https://www.wartaekonomi.co.id/read256541/partisipasi-ciie-2019-indonesia-raup-us41-miliar/2>. Diakses pada 3 Maret 2020.

membuat peraturan pendukung untuk memberikan peluang pendirian pabrik pengolahan serta pemurnian mineral di Indonesia. Sumber daya dan cadangan mineral dan batu bara Indonesia masih prospektif di masa depan, baik untuk industri hulu maupun industri hilir. Namun demikian, industri batu bara Indonesia masih membutuhkan investasi untuk memaksimalkan potensinya.

Kerjasama Indonesia – Tiongkok sebagai Mitra Dagang Ekonomi

Ekonomi merupakan salah satu alasan utama mengapa suatu negara mau bekerjasama. Di era globalisasi, kemudahan dalam bertransaksi dan sistem transportasi yang memadai membuat proses ekspor maupun impor barang dari suatu negara ke negara lain menjadi sangat cepat dan mudah. Dampaknya banyak negara yang memulai hubungan kerjasama dalam berbagai bidang umumnya berawal dari kerjasama ekonomi. Bahkan perkembangan di level ekonomi dan industri suatu negara dapat di pergunakan untuk mengejar tujuan politik luar negerinya. Pada tahun 2011 lalu, dalam acara 2011 *Academic Summer Program* di Tiongkok, ketika para peserta menanyakan tentang bagaimana perbandingan hubungan perdagangan Indonesia-Tiongkok dan Indonesia-Amerika, Dubes Indonesia saat itu Imron Cotan menyampaikan bahwa sesuai dengan kepentingan nasional dan politik luar negeri Indonesia yang pragmatis, hubungan Indonesia-Tiongkok lebih diarahkan untuk menggali potensi kerjasama saling menguntungkan dan berimbang di bidang ekonomi, dan tidak akan *compromising* hubungan Indonesia-Amerika dengan pertimbangan yang nyata bahwa Amerika Serikat adalah

kekuatan adidaya yang eksistensi dan peranannya sangat berpengaruh terhadap kepentingan geo-strategis dan geopolitik Indonesia secara bilateral maupun multilateral.²² Tiongkok merupakan mitra dagang yang penting bagi Indonesia, begitupun sebaliknya.

Tiongkok merupakan mitra dagang terbesar Indonesia selama delapan tahun terakhir. Pada 2018, total perdagangan kedua negara mencapai US\$72,6 miliar. Ekspor Indonesia ke Tiongkok tercatat sebesar US\$27,1 miliar. Produk ekspor utama Indonesia ke Tiongkok adalah gas bumi, batu bara, minyak kelapa sawit, dan bubur kayu. Sementara, produk impor Indonesia dari Tiongkok adalah produk elektronik, bawang putih, mesin, besi, dan baja.²³

Dalam sektor ekonomi, ketersediaan sumber daya alam, tenaga kerja yang murah hingga jumlah populasi penduduk yang terbilang cukup banyak menjadikan Indonesia memiliki keunggulan tersendiri bagi kerjasama ekonomi antara Indonesia-Tiongkok. Disisi lain Tiongkok memainkan berbagai peran sebagai konsumen, penyalur, pesaing, pembaharu inovator dan penyedia sumber daya manusia yang handal. Hal tersebut dibuktikan dengan kemajuan ekonomi yang terus meningkat tiap tahunnya. Dengan saling bekerjasama di bidang ekonomi akan memberikan keuntungan bagi masing-masing negara.

Jenis komoditi ekspor dan impor antara Indonesia-Tiongkok juga beragam, mulai dari produk pertanian seperti minyak kelapa sawit hingga produk pertambangan seperti batu bara, bijih tembaga, bijih nikel dan bijih besi. Dalam bidang investasi, Tiongkok merupakan investor yang cukup berpengaruh di Indonesia. Investasi yang dilakukan oleh pengusaha hingga pemerintah Tiongkok juga ada diberbagai bidang di Indonesia, contohnya investasi di bidang energi, pembangunan rekonstruksi rel kereta api berkecepatan tinggi, energi, maritim, pariwisata, dan pengembangan pembangunan industri pelabuhan.

Selain kerjasama secara bilateral, Indonesia - Tiongkok juga melakukan kerjasama multilateral. Hal ini terbukti dengan keanggotaan kedua negara dalam beberapa organisasi ekonomi dunia seperti ; WTO (*World Trade Organization*), ACFTA (*ASEAN-China Free Trade Agreement*), ASEAN+3, dan APEC (*Asia Pacific Economic Cooperation*), OECD (*Organisation for Economic Cooperation and Development*). Keanggotaan kedua negara dalam berbagai organisasi ekonomi dunia semakin menjelaskan tujuan ekonomi yang sama antara Indonesia-Tiongkok.

Dampak dari kesepakatan dan perjanjian dalam organisasi ekonomi yang diikuti membuat hubungan kerjasama ekonomi Indonesia-Tiongkok semakin intensif. Sebagai contoh sejak diterapkannya ACFTA pada 2010 lalu, perdagangan antara Indonesia dan Tiongkok mengalami kenaikan. Total perdagangan kedua belah pihak terus meningkat secara signifikan sejak ASEAN dan Tiongkok menyetujui untuk mengimplementasikan EHP (*Early Harvest Program*) yang mulai

²² Nabbs-Keller, G. 2011. *Growing Convergence, Greater Consequence: The Strategic Implications of Closer Indonesia-China Relations. Security Challenges*, Vol. 7, No. 3, hal. 28.

²³<https://www.wartaekonomi.co.id/read256541/partisipasi-ciie-2019-indonesia-raup-us41-miliar/2>. Diakses pada 3 Maret 2020.

berdampak diawal tahun 2005. Pada tahun 2003, perdagangan antara Indonesia -Tiongkok mencapai 3,8 milyar dolar Amerika dan terus mengalami kenaikan sejak 2006 dan di akhir tahun 2009 menjadi 10,5 milyar dolar Amerika. Dari perspektif Tiongkok, sejak 2010, ASEAN telah menjadi salah satu dari empat partner besar perdagangan setelah Uni Eropa, Jepang dan Amerika Serikat. Diantara anggota ASEAN, Indonesia adalah salah satu dari empat partner besar Tiongkok yang berdasarkan data pada bulan Mei 2010 dari kementerian perdagangan Republik Rakyat Tiongkok yang mencapai 12,4 milyar dolar Amerika sesudah Malaysia (22,2 milyar dolar Amerika), Singapura (17,9 milyar dolar Amerika) dan Thailand (15,7 milyar dolar Amerika). Antara tahun Mei 2009 dan Mei 2010, departemen dari urusan Asia kementerian perdagangan Tiongkok juga mencatat bahwa, terjadi defisit perdagangan dari 5,95 milyar dolar Amerika, Tiongkok melihat terjadi kenaikan sebanyak 57,7 persen pada nilai ekspor ke Indonesia dan 92,1 persen kenaikan nilai impor dari Indonesia.²⁴

Hubungan Proyek *Belt Road Initiative* (BRI) – Indonesia

Sejak digulirkan pada 2013 lalu, Tiongkok telah menggelontorkan dana sebesar 90 miliar dollar Amerika Serikat (AS) atau sekitar Rp 1.200 triliun dalam bentuk pinjaman luar negeri kepada negara-negara peserta dalam mewujudkan BRI yang diproyeksikan selesai seutuhnya pada 2049 mendatang. Bank Dunia mencatat, perdagangan negara-negara yang mengikuti proyek pembangunan BRI dapat meningkat 3.6% dan memacu

²⁴ *Ibid.* Hal. 31.

perdagangan global hingga 2.4%.²⁵ BRI dinilai sebagai satu bentuk *grand strategy* yang akan mengurangi jurang ekonomi antara kawasan timur dan barat. Sekaligus untuk *rebalancing* kekuatan ekonomi dan politik AS di Asia. Secara ekonomi, BRI dapat memberikan keuntungan bagi Pemerintah Indonesia.

BRI sejalan dengan kepentingan nasional dalam visi Poros Maritim Dunia Indonesia. Hal ini berkaitan dengan tiga dari lima pilar yang terdapat pada visi Poros Maritim Dunia Indonesia, yaitu konektivitas maritim, ekonomi maritim, dan budaya maritim. Pembangunan infrastruktur maritim tersebut diharapkan dapat meningkatkan konektivitas jalur-jalur maritim di seluruh pelosok nusantara, yang kemudian berdampak terhadap kegiatan ekonomi maritim Indonesia. Jalur inilah yang kelak digunakan untuk lebih mempercepat proses pembangunan, sekaligus pemeratakan hasil pembangunan. Sehingga, hal ini dapat mendongkrak pertumbuhan ekonomi Indonesia.²⁶ Dengan sejalanannya visi Poros Maritim Indonesia dengan visi Tiongkok untuk membangun *maritime silk*, maka Tiongkok merasa tepat untuk memberikan bantuan luar negeri kepada Indonesia demi kepentingan percepatan terlaksananya *Belt Road Initiative* (BRI).

KESIMPULAN

Secara garis besar, berbagai program dalam BRI Tiongkok menerapkan dua paradigma utama yaitu

²⁵Syaiful Anam. 2020. "Kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) Tiongkok pada Masa Pemerintahan Xi Jinping". E-Journal.

²⁶<http://www.bin.go.id/internasional/detil/489/5/07/08/2019/era-baru-kebijakan-one-belt-one-road>

percepatan pertumbuhan ekonomi suatu negara (kawasan) dengan pengembangan infrastruktur melalui pendanaan bersama antara sumber negara dan swasta, dan perluasan pertumbuhan ekonomi dengan mengacu pada integrasi pasar secara internasional dan produksi yang masih rendahnya konektivitas inter-koridor, intra-koridor dan antar koridor di dalam wilayah ekonomi Tiongkok dengan sistem ekonomi di wilayah internasional. BRI Tiongkok dengan usulan programnya hendak melakukan upaya pembangunan infrastruktur dalam program perluasan ekonomi Tiongkok (dan pengaruh sosial-politik yang akan juga mereka bawa) dengan menfokuskan pada perluasan area yang nantinya akan menghubungkan pusat-pusat ekonomi dunia.

Indonesia sebagai negara yang sedang berkembang membutuhkan dana besar untuk melakukan pembangunan dan perbaikan pembangunan yang telah tercapai sebelumnya. Akan tetapi pembangunan memerlukan dana yang sangat besar guna tercapainya pembangunan tersebut, karenanya kebijakan pemerintahan Indonesia berusaha agar dapat mengumpulkan dana yang bisa digunakan membiayai pembangunan, agar tercapainya pemulihan ekonomi, salah satu caranya adalah dengan meningkatkan penyerapan dana melalui investasi asing maupun dalam negeri. Dana dari luar negeri atau investasi asing sangatlah membantu dalam mencapai pembangunan suatu negara, jika suatu pembangunan memerlukan dana yang besar dan negara tersebut tidak memiliki dana maka investasi asing dapat dilakukan. Investasi asing berdampak positif terhadap kemajuan perekonomian suatu negara, karena dari investasi asing membawa efek domino

yang berupa transfer of *technology*, investasi asing bukan hanya mengatasi kekurangan dana pembangunan tetapi mengefisienkan pembangunan. Adanya program BRI ini menjadi peluang bagi Indonesia untuk pembiayaan pembangunan infrastruktur yang terus dikembangkan oleh pemerintah Indonesia dengan keterbatasan biaya tentunya dibutuhkan kerjasama dengan negara lain yang memiliki kemampuan pembiayaan yang lebih besar

REFERENSI

Buku:

- Lidya Christin Sinaga, 2013. *Hubungan Indonesia – Cina dalam dinamika politik, pertahanan-keamanan dan ekonomi di Asia Tenggara*. Jakarta: LIPI Press. Hal. 2
- R. Soeprapto, 1997, *Hubungan Internasional Sistem, Interaksi dan Perilaku*. (Jakarta: Raja Grafindo Persada). Hal. 167.
- John F. Copper. 2016. *China's Foreign Aid and Investment Diplomacy II*. (New York: Palgrave Macmillan). Hal. 1.
- K.J. Holsti. 1995. *International Politics : Framework of Analysis*. Prentice Hall: New Jersey. Hal.182.
- P. Anthonius Sitepu. 2011. *Studi Hubungan Interasional*. Yogyakarta: Graha Ilmu. Hal 163.
- Bagong Suyanto. 2011. *“Metode Penelitian Sosial”, Berbagai Alternatif Pendekatan*. Jakarta : Kencana Prenada Media Group. Hal. 51.

- Ikbar, Yanuar. 2002 *Ekonomi Politik Internasional: Studi Pengenalan Umum. Bandung: Jurusan Hubungan Internasional* : Universitas Padjadjaran.
- Umar Suryadi Bakry, 2016. *Metode Penelitian Hubungan Internasional*. Pustaka Pelajar: Yogyakarta. Hal. 18
- Martin Jacques. 2011. *When China Rules The World*. Jakarta. Hal. 221.
- Justin Yifu Lin. 2011. *New Structural Economics*. Jakarta: Penerbit Erlangga. Hal. 97
- Degnbol-Martinussen, John dan P. Engberg-Pedersen. 2003. *AID: Understanding International Development Cooperation*. London: Zed Book. Hal. 1.
- Wang Yiwei. 2016. *The Belt and Road Initiative: What Will China Offer The World in its Rise*. New World Press: Beijing. Hal. 132.
- Jurnal:**
Eudia Monica Sri hadi, 2013, “Investasi China dalam Bidang Infrastruktur di Jawa Barat”. Vol 1, No 2, 2013, Hal. 492.
- Primadiana Yunita. Pemilihan Kazakhstan sebagai Mitra Kerjasama China dalam Sektor Energi Minyak tahun 2003-2010. *Jurnal Ilmiah Transformasi Global* 2, 2, Hal. 102-103.
- Muhammad Yamin, 2017, “Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung sebagai Mercusuar Hubungan Indonesia-Tiongkok”, *Jurnal Politik Profetik*. Vol. 5, No 2, 2017, Hal 2013.
- Straszheim, Donald H. 2008. China Rising, *World Policy Journal*, 25 (3) : 157-170.
- Shenkar, Oded. 2006. China’s Economic Rise and the New Geopolitics, *International Journal*, 6 (2) : Hal. 313-319.
- Grienda Qomara. “Kebangkitan Tiongkok dan Relevansinya terhadap Indonesia”. *Jurnal Hubungan Internasional_tahun VIII*, No.2,Juli – Desember 2015.
- Nabbs-Keller, G. 2011. Growing Convergence, Greater Consequence: The Strategic Implications of Closer Indonesia-China Relations. *Security Challenges*, Vol. 7, No. 3, Hal. 28.
- Sigit Setiawan, 2012, Asean-China FTA: Dampaknya terhadap Ekspor Indonesia dan Cina, *Buletin Ilmiah Litbang Perdagangan*, Vol. 6, No. 2. Hal.18.
- Syaiful Anam. 2020. “Kebijakan Belt and Road Initiative (BRI) Tiongkok pada Masa Pemerintahan Xi Jinping”. *E-Journal*.
- Wicaksana, I.G. Wahyu. 2009. The Constructivist Approach Towards Foreign Policy Analysis. *Indonesian Journal of Social Sciences*. Hal. 3.
- Raphael ZiroMwatela & Zhao Changfeng. Africa in China’s One Belt One Road Initiative: A

Critical Analysis. *IOSR Journal of Humanities and Social Science (IOSR-JHSS)* 21, 2 ver 1 pp.11.

Xiaoxiong Yi. 2005. Chinese Foreign Policy in Transition: Understanding Tiongkok's "Peaceful Development", *The Journal of East Asian Affairs*, vol. 19, no. 1. Hal. 76.

SITUS WEB dan MEDIA Lainnya:

Abd. Malik Rusman, Kebijakan Luar Negeri Tiongkok Terhadap Amerika Serikat Dalam Kaitannya Dengan *Trans-Pacific Partnership* (Skripsi Mahasiswa Departemen Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin Tahun 2016).
https://nanopdf.com/download/kebijakan-luar-negeri-tiongkok-terhadap-amerika_pdf.

Peter Cai. (2017, Maret). Understanding China's Belt and Road Initiative, Lowy Institute For International Policy, hal. 2. Diakses melalui: https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/documents/Understanding%20China%E2%80%99s%20Belt%20and%20Road%20Initiative_WEB_1.pdf.

Scott Enright & Associates, *One Belt One Road: Insights for Finland (Team Finland Future Watch Report, January 2016)*.
<https://www.slideshare.net/futurewatch/one-belt-one-road-insights-for-finland-team-finland-future-watch-report-january-2016>.

Lotta, Raymond. 2009. *China Rise in the World Economy, Economy and Political Weekly*.

<https://www.jstor.org/stable/40278526>.

State Council Information Office of the PRC, 2011, "White Paper on Tiongkok's Foreign Aid".

Naohiro Kitano dan Yukinora Harada. *Estimating China's Foreign Aid 2001-2013. Comparative Study on Development Cooperation Strategies, Working Paper No. 78, Juni 2014, JICA Research Institute*.
https://www.jica.go.jp/jica-ri/publication/workingpaper/estimating_chinas_foreign_aid_2001-2013.html.

Laporan Kunjungan Kerja Komisi VI DPR RI ke Provinsi Jawa Barat Masa Persidangan II Sidang Tahun 2018-2019.
<https://www.dpr.go.id/akd/index/id/Kunjungan-Kerja-Komisi-VI>.

Hans Morgenthau, 1962, "A Political Theory Of Foreign Aid", *The American Political Science Review*, Vol. 56 No.62.
<https://condevcenter.org/Portals/0/Block%203.pdf>.

Sara Lengauer. *China's Foreign Aid Policy: Motive and Method. (The Bulletin of The Centre For East-West Cultural and Economic Studies, 2011)*.
<https://silo.tips/download/china-s-foreign-aid-policy-motive-and-method>.