

Analisis Masuknya *Belt and Road Initiative* Tiongkok ke Asean dan Identitas yang Dipromosikan Tiongkok

Muhammad Rizki Agustian¹, Yusnarida Eka Nizmi², Tri Joko Waluyo³

^{1,2,3}Program Studi Magister Ilmu Politik

Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Riau

Email : rizkiagustian1008@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini merupakan sebuah studi yang mendalami dan menelaah program global *Belt and Road Initiative* Tiongkok terkait masuknya ke wilayah ASEAN dan identitas yang ia tonjolkan; khususnya terkait keselarasan antara identitas tersebut dengan fakta yang ada dari negara yang terlibat secara langsung dalam program tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk memperdalam pemahaman mengenai potensi dari sebuah program global bernilai triliunan dollar setingkat *Belt and Road Initiative* dan keselarasan antara identitas dan nilai-nilai yang mereka promosikan melalui program tersebut dengan fakta yang terjadi. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif sementara teknik pengumpulan data yang digunakan adalah menggunakan studi kepustakaan yang mengutamakan data sekunder. Dari penelitian ini ditemukan bahwa identitas yang disodorkan Tiongkok ke ASEAN memiliki dasar yang panjang dan komprehensif dalam bentuk Lima Jalur BRI dan Lima Jenis Konektivitas BRI. Mereka mempromosikan identitas Tiongkok yang ingin membangun masa depan bersama melalui BRI, dimana tidak akan ada eksploitasi dan ketimpangan baik itu secara ekonomi atau kekuatan politik. Kedaulatan tiap negara akan dihormati. Namun, terlihat bahwa respon ASEAN terkait identitas ini beragam dimana ada yang positif dan negatif. Melihat kenyataan yang dimunculkan dari Laos dan proyek *China-Laos Railway*, ditemukan bahwa ada deviansi yang muncul dari praktek di lapangan dengan identitas yang dijual Tiongkok melalui BRI. Keuntungan akan lebih banyak dirasakan Tiongkok dimana Laos hanya dimanfaatkan untuk kepentingan strategis geopolitik. Deviansi dari identitas tersebut menunjukkan bahwa langkah yang lebih teliti dan hati-hati harus diambil dalam menyikapi BRI. Respon-respon khawatir dan ragu-ragu akan BRI dan manfaatnya adalah respon yang terjustifikasi.

Kata Kunci : *Tiongkok, Belt and Road Initiative, ASEAN, Identitas*

Abstract

This research is a study that explores and examines China's global Belt and Road Initiative program related to its entry into the ASEAN region and the identity that it emphasizes; particularly regarding the alignment between these identities and the existing facts of countries directly involved in the program. This study aims to deepen understanding of the potential of a trillion-dollar global program at the level of the Belt and Road Initiative and the alignment between the identities and values they promote through the program and the realities of what is happening. The research method used is descriptive qualitative while the data collection technique used is literature study which prioritizes secondary data. From this study, it was found that the identity that China was proposing to ASEAN had a long and comprehensive basis in the form of Five BRI Lines and Five Types of BRI Connectivity. They promote a Chinese identity that wants to build a common future through BRI, where there will be no exploitation and inequality be it economic or political power. The sovereignty of each country will be respected. However, it can be seen that the ASEAN responses regarding this identity vary, with some being positive and negative. Looking at the reality that emerged from Laos and the China-Laos Railway project, it was found that there was a deviation that emerged from the practice in the field with the identity that China sold through BRI. The

benefits will be felt by China where Laos is only used for geopolitical strategic interests. The deviation from this identity indicates that more thorough and careful steps must be taken in dealing with BRI. The responses of worry and doubt about BRI and its benefits are justified responses.

Keywords: *China, Belt and Road Initiative, ASEAN, Identity*

PENDAHULUAN

Salah satu strategi besar yang banyak menarik perhatian publik dan dapat dikategorikan sebagai salah satu bukti nyata akan ambisi Tiongkok untuk berkembang lebih jauh adalah strategi “*One Belt, One Road*,” (Satu Sabuk, Satu Jalur) atau yang belakangan ini lebih dikenal dengan sebutan “*Belt and Road Initiative*” (Inisiatif Sabuk dan Jalur). *Belt and Road Initiative* (seterusnya disingkat BRI) (*National Development and Reform Commission* 2019) adalah strategi pembangunan global yang diadopsi oleh pemerintah Tiongkok yang berencana melibatkan pengembangan infrastruktur dan investasi di 152 negara, entitas, dan organisasi internasional di kawasan Asia, Eropa, Afrika, Timur Tengah, dan Amerika. Kata Belt (Sabuk) mengacu pada rute darat untuk transportasi jalan dan kereta api, yang disebut “*The Silk Road Economic Belt*” (Jalur Ekonomi Jalur Sutera); sedangkan Road mengacu pada rute laut, atau “*21st Century Maritime Silk Road*” (Jalur Sutera Maritim Abad 21) (Kuo 2018). Penamaan dan besarnya cakupan rencana ini memperlihatkan motivasi mereka untuk mengangkat tema jalur dagang *Silk Road* yang dulu pernah ada, dan juga memperlihatkan keinginan mereka untuk berperan lebih besar di dalam dunia internasional dewasa ini.

Melalui perspektif BRI, Tiongkok memandang ASEAN sebagai bagian penting dari BRI karena sejumlah negara yang tergabung dalam institusi regional tersebut dilalui oleh *21st Century Maritime Silk Road*, atau yang lebih dikenal dengan hanya *Maritime Silk Road* (seterusnya MSR) yang merupakan jalur laut dari BRI; dan juga menghubungkan *China-Indochina Peninsula Economic Corridor* (Koridor Ekonomi Semenanjung Tiongkok-Indochina) (Chernyaev et al. 2020). MSR merupakan salah satu jalur utama dari BRI yang direncanakan akan menghubungkan beberapa benua, yaitu Asia, Eropa, dan Afrika. *Proyek China-Indochina Peninsula Economic Corridor* (seterusnya disingkat CICPEC) mencakup wilayah yang lebih spesifik dimana ia menghubungkan Tiongkok dengan Semenanjung Indochina dan melintasi Vietnam, Laos, Kamboja, Thailand, Myanmar, dan Malaysia, dengan harapan bahwa ia dapat memudahkan dan meningkatkan hubungan kerjasama Tiongkok dengan negara-negara ASEAN (*The State Council Information Office the People’s Republic of China* 2020).

Melalui perspektif ASEAN dan negara-negara anggotanya, BRI dapat dilihat sebagai salah satu jalan terbaik untuk meningkatkan konektivitas dengan pembangunan infrastruktur yang akan meningkatkan perdagangan dan investasi melalui peningkatan logistik. Oleh karena itu, banyak negara anggota ASEAN yang bersedia bekerja sama dengan entitas-entitas dari Tiongkok untuk mengembangkan proyek-proyek infrastruktur, terutama melalui usaha kerjasama dengan segala pihak yang terkait.

Namun masuknya BRI ke ASEAN bukan hanya perkara yang diproyeksikan penuh nilai-nilai positif dan manfaat. BRI menuai pro dan kontra terkait manfaatnya bagi negara-negara yang ingin berpartisipasi beserta kontribusi mereka terhadap menguatnya Tiongkok di dalam struktur politik internasional. Tudingan Tiongkok sebagai aktor “neo-kolonial” yang hanya ingin menggunakan BRI sebagai alat ekspansi kekuasaan mereka pun muncul, terutama dari negara-negara Afrika yang dianggap paling rentan terhadap program-program Tiongkok dan praktek *debt trap* atau jebakan hutang (Kelly 2017). Hal serupa ditakutkan akan juga dapat terjadi di ASEAN dan negara-negara anggotanya jika tidak berhati-hati.

Untuk meredam dan meminimalisir keraguan-keraguan tersebut, Tiongkok mengambil langkah yang spesifik dalam mendorong kerjasama dan mempromosikan diri mereka ke dunia, dan tentunya termasuk ke wilayah ASEAN, di bawah bendera *Belt and Road Initiative*. Mereka memposisikan diri mereka sebagai rekan yang ingin membangun kerjasama untuk masa depan yang lebih cerah, bukan sebagai pemberi bantuan seperti

negara-negara maju dari barat (Fang & Nolan 2019).

Penelitian ini menggunakan Teori Konstruktivisme, dimana salah satu isu sentral dari konstruktivisme adalah identitas dan minat. Konstruktivis menyatakan bahwa negara dapat memiliki banyak identitas yang dibangun secara sosial melalui interaksi dengan aktor lain. Identitas adalah representasi dari pemahaman aktor tentang siapa mereka, yang pada gilirannya menandakan minat mereka. Tindakan suatu negara harus selaras dengan identitasnya. Suatu negara tidak dapat bertindak bertentangan dengan identitasnya karena ini akan mempertanyakan validitas identitas tersebut.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini, metode yang akan diterapkan dan dianggap paling sesuai dengan topik dan pokok pembahasan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Metode Penelitian Deskriptif Kualitatif

Pencarian fakta melalui penafsiran yang paling akurat. Penelitian deskriptif menelaah permasalahan-permasalahan yang berkemungkinan timbul dalam masyarakat, diiringi oleh tata cara yang berlaku dalam masyarakat serta situasi spesifik, dimana termasuk diantaranya tentang relasi kegiatan, perilaku, perspektif serta proses yang sedang berlangsung dan pengaruh dari suatu fenomena.

Metode ini dianggap sebagai metode yang paling sesuai digunakan di dalam penelitian ini karena penelitian ini berurusan dengan pengamatan terhadap perbandingan antara identitas yang dijual oleh suatu aktor dan realita tindakan yang diambil oleh aktor tersebut. Pencarian fakta dan interpretasi data merupakan hal-hal yang diprediksi akan menjadi metode yang paling relevan di dalam penelitian ini. Oleh karena itu, metode penelitian deskriptif dianggap sebagai metode penelitian yang paling sesuai dengan topik yang telah dipilih.

Selain dari metode penelitian yang telah dijelaskan diatas, jenis penelitian yang akan digunakan di dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

2. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan merupakan jenis penelitian yang menelusuri informasi dan data resmi yang sudah ada dimana data-data yang diperoleh merupakan data-data sekunder. Teknik penelitian ini akan dilaksanakan dengan cara mengakses database jurnal-jurnal terkait, situs-situs resmi yang relevan, dan data-data resmi dari pemerintahan dan organisasi-organisasi internasional terkait.

Dari penjelasan diatas, dapat dilihat bahwa jenis penelitian yang akan dilakukan disini adalah studi kepustakaan. Oleh karena itu, data yang akan dikumpulkan di dalam penelitian ini berupa data sekunder.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Identitas yang ditonjolkan tiangkok melalui BRI dan dinamika lebih lanjut antara BRI dan ASEAN

Lima Jalur BRI dan Lima Jenis Konektifitas BRI

Penjabaran resmi dari identitas BRI dan ekspektasi aktor-aktor atau negara-negara yang berminat untuk bergabung dapat dilihat pada Lima Jalur BRI dan Lima Jenis Konektifitas BRI (Fang & Nolan 2019). Pada *Belt and Road Forum for International Cooperation* yang diselenggarakan pada 14 Mei 2017 di Beijing, Presiden Xi Jinping menyampaikan pidato utama yang berjudul "Bekerja Sama Membangun Sabuk Ekonomi Jalur Sutra dan Jalur Sutra Maritim Abad 21". Ia menunjukkan bahwa langkah pertama yang solid telah diambil dalam mengejar BRI, dan menekan keharusan untuk membangun momentum yang baik yang dihasilkan untuk mengarahkan BRI menuju kesuksesan yang lebih besar. Dengan latar belakang seperti itulah, Presiden Xi Jinping mengusulkan untuk membangun BRI menjadi "jalan perdamaian, kemakmuran, keterbukaan dan inovasi, serta jalan yang menghubungkan berbagai peradaban." Penjelasannya adalah sebagai berikut:

Road of Peace (Jalur Perdamaian)

Perdamaian adalah prinsip dan tujuan mendasar dari BRI serta prasyarat untuk pertukaran, kerja sama, pembangunan, dan kemakmuran. Hanya dalam lingkungan yang damai dan stabil visi tersebut dapat terpenuhi dan membawa manfaat bagi orang-orang dari semua negara. BRI menjunjung *Five Principles of Peaceful Coexistence* (Lima Prinsip Hidup Berdampingan Secara Damai), yaitu: saling menghormati kedaulatan dan integritas wilayah, saling tidak agresif, saling tidak campur tangan dalam urusan internal satu sama lain, kesetaraan dan saling menguntungkan, dan hidup berdampingan secara damai.

Road of Prosperity (Jalur Kemakmuran)

Di Jalan Kemakmuran, Presiden Xi Jinping menekankan bahwa pembangunan memegang kunci utama untuk menyelesaikan semua masalah. Dalam mengejar BRI, dimana fokus harus diarahkan pada masalah mendasar pembangunan, melepaskan potensi pertumbuhan berbagai negara dan mencapai integrasi ekonomi dan pembangunan yang saling terkait dan memberikan manfaat bagi semua.

Road of Openness (Jalur Keterbukaan)

Di Jalan Keterbukaan, Presiden Xi Jinping menekankan, “Pembukaan membawa kemajuan sementara isolasi menghasilkan keterbelakangan”; “Peradaban berkembang dengan keterbukaan dan negara makmur melalui pertukaran”. BRI harus terbuka, dan dengan demikian akan mencapai pertumbuhan ekonomi dan pembangunan yang seimbang.

Road of Innovation (Jalur Inovasi)

BRI itu sendiri disebut sebagai upaya terobosan dan bukti semangat inovasi. Dengan membangun pencapaian sejarah Jalur Sutra kuno, BRI mengambil implikasi baru dari tren zaman sekarang. BRI adalah model kerja sama jenis baru yang menganut prinsip mencari manfaat melalui konsultasi dan kolaborasi. Dengan saling melengkapi antara strategi pembangunan negara-negara BRI dan tren liberalisasi dan fasilitasi perdagangan dan investasi. Inisiatif ini mendasarkan upayanya pada konektivitas fisik, kerjasama kapasitas produksi, pertukaran orang-ke-orang, dan kerjasama yang saling menguntungkan di bidang keuangan. Untuk mempromosikan lebih banyak kerja sama bilateral dan regional.

Road Connecting Different Civilizations (Jalur Penghubung Peradaban-peradaban Berbeda)

Saat membangun “Jalur Penghubung Peradaban-peradaban Berbeda,” Presiden Xi Jinping menekankan bahwa ketika menyangkut peradaban yang berbeda, pertukaran akan menggantikan keterasingan, saling belajar akan menggantikan bentrokan, dan koeksistensi akan menggantikan rasa superioritas. Setelah Lima Jalur BRI tersebut, terdapat juga Lima Jenis Konektivitas BRI yang menjadi satu lagi pondasi pembentukan identitas Tiongkok dan BRI. Penjelasananya adalah sebagai berikut:

Policy Coordination (Koordinasi Kebijakan)

Meningkatkan koordinasi kebijakan disebut sebagai jaminan penting bagi pelaksanaan BRI. Cara yang dianggap sebagai cara utama untuk meningkatkan koordinasi kebijakan adalah dengan mempromosikan kerja sama antar pemerintah dan membangun mekanisme komunikasi dan pertukaran kebijakan makro antar pemerintah. Ini harus diambil sebagai tujuan utama untuk memperluas kepentingan bersama, meningkatkan kepercayaan politik bersama, dan mencapai konsensus kerjasama baru.

Connectivity of Infrastructure (Konektivitas Infrastruktur)

Infrastruktur biasanya mencakup transportasi, pos dan telekomunikasi, air dan pasokan listrik, layanan komersial, penelitian ilmiah dan layanan teknis, lansekap, perlindungan lingkungan, budaya dan pendidikan, kesehatan dan utilitas kota lainnya serta fasilitas layanan kehidupan publik. Konektivitas fasilitas adalah arah utama, dan juga area prioritas untuk mengimplementasikan Inisiatif.

Unimpeded Trade (Perdagangan Tanpa Hambatan)

Perdagangan tanpa hambatan dikategorikan sebagai salah satu tugas utama dalam membangun BRI. Dalam “Visi dan Tindakan Bersama Membangun Sabuk Ekonomi Jalur Sutra dan Jalur Sutra Maritim Abad 21” yang dikeluarkan oleh pemerintah Tiongkok, diusulkan bahwa “harus berusaha untuk meningkatkan fasilitasi investasi dan perdagangan,

dan menghilangkan hambatan investasi dan perdagangan untuk menciptakan lingkungan bisnis yang sehat di dalam wilayah dan di semua negara terkait.”

Financial Integration (Integrasi Keuangan)

Integrasi keuangan adalah salah satu sorotan dan landasan penting untuk menerapkan BRI. Juga dari “Visi dan Aksi Bersama Membangun Sabuk Ekonomi Jalur Sutra dan Jalur Sutra Maritim Abad 21”, terdapat elaborasi integrasi keuangan dari aspek kerjasama keuangan dan stabilitas keuangan.

Understanding Between People (Pengertian Antar Warga)

Pemahaman antara orang-orang memberikan dukungan publik untuk melibatkan diri dalam BRI. Lagi-lagi merujuk kepada “Visi dan Tindakan Bersama Membangun Sabuk Ekonomi Jalur Sutra dan Jalur Sutra Maritim Abad 21,” fokus khusus ditempatkan pada poin terakhir yaitu pemahaman antar manusia. Mempererat pemahaman antara orang-orang memiliki makna yang luas: meneruskan semangat kerja sama yang bersahabat di Jalur Sutra dengan mempromosikan pertukaran budaya dan akademik yang luas, pertukaran dan kerja sama personel, kerja sama media, pertukaran pemuda dan wanita, serta layanan sukarelawan, sehingga untuk memenangkan dukungan publik untuk memperdalam kerjasama bilateral dan multilateral.

ASEAN, Tiongkok, dan Dinamika yang Terbentuk dari Masuknya BRI

Tiongkok menyodorkan diri sebagai mitra pembangunan yang bersahabat dan berpegang pada konsep *common destiny*, atau takdir bersama. Kepemimpinan Tiongkok telah menekankan perlunya sinergi antara BRI dan *Master Plan for ASEAN Connectivity 2025*, (MPAC 2025) (Kantor Informasi Dewan Negara, Republik Rakyat Tiongkok 2015) atau Rencana Induk Kawasan Konektivitas ASEAN 2025. ASEAN secara kolektif menunjukkan harapan agar BRI dapat melengkapi dan mendukung proyek multilateral dan regional mereka dengan meningkatkan konektivitas dan bersama-sama mengerjakan prioritas bersama yang diidentifikasi dalam MPAC 2025 dan BRI Tiongkok (Zhao 2016). Namun, BRI tetap dianggap sebagai sesuatu yang dapat menimbulkan permasalahan-permasalahan tertentu bagi ASEAN dan negara-negara anggotanya.

Salah satu kekhawatiran yang timbul dari pihak ASEAN secara kolektif maupun per negara anggota adalah kekhawatiran bahwa BRI dapat merusak sentralitas dan kesatuan ASEAN karena pendekatan bilateral yang lebih sering ditempuh oleh Tiongkok (Acharya 2017). Dalam upaya Tiongkok mendekati diri ke ASEAN melalui BRI, mereka lebih sering melakukan pendekatan bilateral dengan negara-negara anggota daripada menempuh pendekatan multilateral dengan ASEAN. Hal ini dianggap dapat melemahkan model regionalisme yang dipimpin ASEAN saat ini dan ditakutkan dapat mengarah pada model regionalisme yang Tiongkok-sentris. Tiongkok sendiri menganggap dialog bilateral sebagai ‘saluran utama untuk komunikasi kebijakan,’ meskipun di saat yang sama ‘sangat mementingkan menjaga dan meningkatkan peran mekanisme multilateral dan melakukan dialog melalui platform multilateral.’ (Office of the Leading Group for the Belt and Road Initiative 2017) Dilihat dari proyek-proyek konkret yang ada sejauh ini membuktikan bahwa kerjasama bilateral masih mendominasi kerjasama antara negara-negara ASEAN dan Tiongkok (Gong 2019).

Selain kekhawatiran yang disebutkan diatas, meningkatnya ketidakseimbangan perdagangan dianggap menguntungkan Tiongkok juga menyebabkan meningkatnya kekhawatiran di ASEAN atas pengaruh Tiongkok secara strategis. Ada pandangan umum di kawasan dan institusi tersebut bahwa saling ketergantungan ekonomi asimetris akan semakin menjadi-jadi dan memungkinkan Tiongkok untuk merubah kekuatan ekonominya menjadi kekuatan politik demi kepentingan strategisnya (He 2008). Dari perspektif berbagai analis Asia Tenggara, jaringan perdagangan yang didominasi Tiongkok telah muncul dan BRI akan semakin memperluas pengaruh perdagangan Tiongkok di kawasan tersebut. Sebagai salah satu contoh, defisit perdagangan negara-negara ASEAN mencapai USD 80.988,99 juta pada 2016 (Gong 2019). Potensi BRI sebagai faktor yang semakin memperbesar ketidakseimbangan perdagangan sehingga lebih menguntungkan Tiongkok menambah kekhawatiran negara-negara ASEAN (terkecuali Thailand dan Malaysia yang

surplus ke Tiongkok) akan meningkatnya defisit perdagangan ke Tiongkok. Meningkatnya defisit dan ketergantungan ekonomi pada Tiongkok dapat secara signifikan mempengaruhi ekonomi domestic, kedaulatan, dan kemandirian negara-negara tersebut (Das 2018).

Satu lagi poin kekhawatiran kolektif ASEAN adalah pada investasi Tiongkok dalam proyek-proyek yang signifikan secara strategis, dimana ia ditakuti dapat mengarah pada 'diplomasi jebakan utang' yang dapat membawa negara-negara mitra berhutang ke Tiongkok sehingga menguatkan pengaruh politik Tiongkok (Baviera 2016). Pengembalian modal dan ekonomi dari investasi dalam proyek infrastruktur skala besar pada umumnya diketahui lambat dan berisiko. Menurut analisis dari Kamboja, Laos, Myanmar, Filipina, dan Vietnam, tingkat bunga pinjaman dari Tiongkok tidaklah rendah (Le 2018). Dalam hal ini, negara-negara mitra yang merupakan negara-negara berkembang yang berhutang banyak, menyadari bahwa beban utang yang signifikan dapat menyebabkan penyerahan aset nasional utama ke kendali Tiongkok. Oleh karena itu, banyak proyek telah dibatalkan, ditangguhkan, atau sedang ditinjau.

Perbandingan penerapan nyata BRI di ASEAN dengan identitas yang dipromosikan Tiongkok

Terkait proyek yang akan menjadi fokus dari analisa dan penelitian ini, akan diambil proyek yang melibatkan negara yang sudah ada secara nyata bekerja sama dengan Tiongkok di bawah BRI. Terkait keterkaitan terhadap proyek BRI di ASEAN, tingkat ketertarikan negara-negara tertentu dapat dibagi ke dalam tiga kategori, yaitu: paling antusias, butuh tapi berhati-hati, dan sangat berhati-hati (Ujvari 2019). Disitu disebutkan bahwa negara-negara ASEAN yang paling antusias dalam menerima BRI adalah negara-negara miskin seperti Laos, Myanmar, dan Kamboja. Negara-negara ini dianggap memiliki insentif terbesar dan kekuatan tawar paling kecil terhadap BRI, sehingga paling rentan terhadap eksploitasi dari pihak Tiongkok. Oleh karena itu proyek *China-Laos Railway* yang dianggap paling sesuai dan merupakan proyek kerja sama Tiongkok dengan Laos yang akan diberikan perhatian lebih lanjut.

Penerapan BRI di Laos dan kesesuaiannya dengan identitas yang ditonjolkan Tiongkok melalui BRI

Disebut sebagai salah satu proyek paling penting di dalam BRI, *China-Laos Railway* akan menghubungkan ibu kota Laos, Vientiane dengan Tiongkok melalui kota perbatasan Boten dengan jarak 417 km (Rowedder 2020). Proyek ini mulai dibangun pada tahun 2016 dan diharapkan selesai pada akhir 2021. Kereta ini akan mengangkut penumpang dan kargo dengan kecepatan maksimum masing-masing 160 km/jam dan 120 km/jam, melalui negara yang belum pernah melihat atau merasakan infrastruktur perkeretaapian yang signifikan sebelumnya. Berliku menembus 72 terowongan dan melewati 170 jembatan, "jalan sutra baja" ini (Zhang et al. 2018), yang pada akhirnya dimaksudkan untuk menghubungkan Kunming dengan Singapura, tidak hanya akan mengubah fisik Laos, tetapi diproyeksikan juga merubah aspek sosial dan ekonomi Laos secara signifikan.

Proyek ini dibingkai secara positif melalui bahasa pembangunan yang saling menguntungkan sebagai bagian dari keseluruhan konseptualisasi Tiongkok tentang BRI sebagai jalur alternatif menuju "globalisasi inklusif." (Liu et al. 2018)

MOU antara Tiongkok dan Laos untuk membangun kereta api mendahului BRI. Ia ditandatangani pada tahun 2010, tiga tahun sebelum BRI dicetuskan. Perjanjian awal ini memungkinkan pinjaman Tiongkok untuk menutupi seluruh biaya proyek sebesar US\$7 miliar sementara Laos akan mendapatkan kepemilikan penuh atas kereta api – dijamin dengan pendapatan dan aset proyek serta royalti dari operasi penambangan Tiongkok (Radio Free Asia 2012). Setelah beberapa putaran penundaan dan negosiasi baru, kesepakatan baru dicapai pada 2016, yang akhirnya mengarah pada awal konstruksi.

Kekhawatiran yang meliputi elit politik Laos bahwa proyek tersebut akan didominasi oleh pihak Tiongkok diredam dengan konfigurasi *joint-venture* dari *Laos-China Railway Company* dengan 70% ekuitas Tiongkok dan 30% ekuitas Laos, sementara perkiraan biaya proyek diturunkan menjadi US\$5,95 miliar (Rowedder 2020). *The China Railway Group*

adalah pemangku kepentingan terkemuka, yang bertanggung jawab penuh atas konstruksi melalui anak perusahaannya. Pada tahap pertama saat ini, Tiongkok menginvestasikan US\$1,67 miliar. Bagian Laos sebesar 715 juta USD dibiayai dari anggaran saat itu, yaitu sejumlah 250 juta USD, dan oleh pinjaman konsesi *China Export-Import Bank* sebesar 465 juta USD dengan tingkat bunga 2,3% selama 35 tahun dan masa tenggang 5 tahun (Morris 2019). Namun, mengingat bahwa pemerintah Laos perlu menanggung sekitar 300 juta USD tambahan untuk kesepakatan pemukiman kembali dan kompensasi, dan pembiayaan yang belum selesai sekitar US\$1 miliar untuk fase kedua, kekhawatiran tentang hutang jangka panjang Laos semakin menjadi. Tanpa menghiraukan peringatan potensi utang berlebihan oleh IMF dan Bank Dunia, Perdana Menteri Laos, Thongloun Sisoulith meyakinkan bahwa dia “tidak terlalu khawatir tentang beban utang atau pembangunan jalur kereta api berkecepatan tinggi.” (Tani 2018) Namun, jika melihat kenyataannya, tidak ada jalur yang jelas bagi Laos untuk bisa mengumpulkan dana untuk membayar hutang tersebut.

Pada tahun 2017, “Pusat Penelitian tentang Tiongkok” yang baru didirikan di Universitas Nasional Laos menerbitkan “*A Study on Benefits of China-Laos High-Speed Railway Construction*,” yang berarti Penelitian Manfaat-Manfaat Konstruksi Kereta Api Cepat Tiongkok-Laos. Motif dibalik pusat penelitian ini adalah untuk mengambil pelajaran dari Tiongkok untuk mengembangkan Laos, dan mendapatkan dukungan oleh kedutaan Tiongkok (Rowedder 2020). Oleh karena itu, tidak terlalu mengejutkan bahwa potensi dampak negatif dari proyek tersebut disebutkan secara singkat, namun diposisikan hanya sebagai masalah yang berada di bawah tanggung jawab tunggal pemerintah Laos tanpa campur tangan Tiongkok.

Pada umumnya, studi Pusat Penelitian tentang Tiongkok tersebut lebih berfokus pada daftar beberapa manfaat jangka pendek (Rowedder 2020). Peningkatan konektivitas antara Tiongkok dan Thailand berada di peringkat pertama, dengan pendapatan dari biaya transit sebagai manfaat utama. Selain itu, peningkatan infrastruktur transportasi dikatakan meningkatkan pendapatan dari perluasan pariwisata dan investasi (khususnya dari Tiongkok), menciptakan lapangan kerja, dan menghasilkan transfer teknologi untuk jalur Laos menuju industrialisasi dan pertanian maju. Manfaat lain termasuk munculnya pekerjaan baru yang berhubungan langsung dengan perkeretaapian dan akses pendidikan yang lebih baik.

Pada kenyataannya, manfaat jangka pendek yang disampaikan disini juga dipertanyakan, terutama dalam peningkatan tenaga kerja. Terkait tenaga kerja yang dipekerjakan untuk kereta api, pemerintah Laos kesulitan untuk memastikan bahwa proyek tersebut akan menghasilkan pekerjaan sebanyak mungkin bagi warga Laos. Sayangnya, Tiongkok justru mempekerjakan tenaga kerjanya sendiri, mengklaim bahwa orang-orang Laos tidak terampil sehingga perusahaan konstruksi kereta api perlu mengimpor pekerja Tiongkok. Hingga Desember 2018, sebanyak 17.115 pekerja dipekerjakan untuk pembangunan rel kereta api, terowongan, dan kebutuhan lainnya. Hanya 4.032 pekerja Laos yang dipekerjakan dalam proyek tersebut, sisanya didominasi warga negara Tiongkok (Jarabejo 2019).

Laos juga kesulitan untuk mengembangkan tenaga kerja ahli untuk menangani kebutuhan operasi dan layanan kereta api, dimana jika proyek tersebut lebih banyak mempekerjakan warga Laos, masalah tersebut akan berkurang (Voros & Somsack 2020). Diatas itu ada juga kekhawatiran bahwa perkeretaapian justru akan memberikan tekanan ekonomi yang lebih besar pada industri dalam negeri dengan membuka pasar lokal untuk impor Tiongkok. Jika produsen lokal tidak cukup siap untuk bersaing dengan produsen di kawasan Asia yang lebih luas, perkeretaapian hanya akan membawa persaingan yang lebih ketat dan menyulitkan ke pasar domestik; dan melihat kenyataan ekonomi domestik di Laos, hal itu berkemungkinan tinggi (Voros & Somsack 2020).

Tidak adanya pembangunan dan perencanaan jangka panjang yang memiliki manfaat berkelanjutan bagi Laos merupakan salah satu masalah penting yang timbul dari proyek ini. Ia dilihat hanya akan mungkin berkembang sebagai “negara lintas”, bukan negara mitra yang terhubung dengan daratan (Rowedder 2020). Fungsi Laos, dengan

pembangunan dan perencanaan yang ada sejauh ini hanyalah sebagai jalan bagi visi eksternal yang lebih besar dari integrasi ekonomi regional Tiongkok, yang sekarang semakin dipercepat oleh mereka (Sun 2017). Kota-kota besar di luar Laos, seperti Bangkok, Hanoi, Kuala Lumpur, dan Singapura yang dianggap akan mendapat manfaat terbesar dari proyek infrastruktur perkeretaapian tersebut dan bagi Laos hanya akan mendatangkan utang dalam jumlah besar sekaligus memberikan keuntungan yang tidak proporsional bagi Tiongkok (Morris 2019). Oleh karena itu, muncul anggapan bahwa mungkin ini dirancang untuk melayani kebutuhan perdagangan Tiongkok dan menguntungkan aktifitas ekonominya dengan ekonomi-ekonomi ASEAN yang lebih relevan, dimana negara-negara yang paling butuh bantuan tidak diperdulikan dan hanya dimanfaatkan (Voros & Somsack 2020).

Dari penjelasan terkait penerapan BRI di Laos diatas, dapat dilihat bahwa Tiongkok menggunakan BRI dan pengaruh ekonominya untuk mencapai tujuan strategis dan geopolitiknya, bukan untuk “membangun masa depan bersama” dan menyokong hubungan saling membantu bebas eksploitasi. Keuntungan-keuntungan yang diraup, meskipun ada bagi kedua belah pihak, lebih condong ke Tiongkok, dan Laos terkesan sebagai pihak yang hanya dimanfaatkan oleh Tiongkok. Penggunaan tenaga kerja Tiongkok sebagai mayoritas dalam proyek *China-Laos Railway* memperlihatkan sebuah maksud tersirat untuk mengedepankan kepentingan Tiongkok. Dan Laos hanya terlihat sebagai penghubung kepentingan-kepentingan Tiongkok yang lebih besar dengan negara-negara ASEAN lainnya berdasarkan tingkat kepentingan mereka. Dari sini dapat dilihat bahwa terjadi deviansi dari penerapan BRI di lapangan terhadap identitas yang dipromosikan BRI.

SIMPULAN

Tiongkok membentuk dan mempromosikan identitas yang sangat positif melalui BRI. Meminjam konsep historis Jalur Sutra dan menjunjung tinggi pesan pembangunan global bersama yang menguntungkan menunjukkan niat mereka menarik minat dari negara-negara di dunia, terutama yang dilalui jalur tersebut.

Muncul reaksi beragam dari BRI dan identitas yang disodorkan oleh Tiongkok ini, baik dari yang positif maupun negatif. ASEAN, sebagai salah satu tujuan utama BRI juga demikian. Terdapat hal-hal positif yang berpotensi muncul sehingga mungkin identitas BRI tersebut dapat dibilang benar adanya, tetapi terdapat juga hal-hal negatif yang menimbulkan kekhawatiran. Menggunakan salah satu negara rentan eksploitasi di ASEAN, Laos, sebagai pusat perhatian, maka ditemukan bahwa kekhawatiran tersebut sebenarnya terjustifikasi.

Tiongkok bukan aktor mulia yang ingin membangun dunia bersama dan menjalin hubungan saling membantu dengan negara-negara di dunia, melainkan aktor yang memiliki kepentingan dan strategi geopolitik tersendiri. Dalam kerja sama mereka dengan Laos, kebijakan-kebijakan dan perjanjian-perjanjian yang mereka dorong dan mereka buat akan lebih menguntungkan dan memajukan agenda regional dan bahkan global Tiongkok. Kepentingan dan bantuan terhadap Laos terlihat tidak terlalu diperdulikan disini, asalkan tujuan dan kepentingan Tiongkok tercapai, nasib Laos tidak diberi perhatian lebih.

Dari sini dapat dilihat bahwa identitas yang ditonjolkan oleh Tiongkok, cara mereka mengemas program BRI dan menjualnya ke dunia internasional, tidak sesuai dengan tindakan dan keputusan yang mereka ambil. Oleh karena itu, posisi hati-hati dan khawatir yang diambil oleh banyak negara di dunia dianggap sebagai posisi yang paling tepat, termasuk di ASEAN. Banyak keuntungan yang bisa diraih oleh negara-negara anggota ASEAN dan institusi regional ASEAN itu sendiri dengan masuknya BRI. Namun ketelitian dan analisa yang lebih tajam dianjurkan agar aspek-aspek negatif dan positif baik itu jangkak pendek ataupun jangkak panjang lebih jelas dan dapat dipertimbangkan secara lebih efektif.

DAFTAR PUSTAKA

- Acharya, A. 2017. The myth of ASEAN centrality? *Contemporary Southeast Asia*, 39(2), pp. 273 – 279.
- Baviera, A. 2016. China's strategic foreign initiatives under Xi Jinping: An ASEAN perspective. *China Quarterly of International Strategic Studies*, 2(1), 51 – 79.

- Das, S. 2018. Do the economic ties between ASEAN and China affect their strategic partnership? ISEAS Perspective, 32. Singapore: Yusof-Ishak Institute.
- Fang, C & Nolan, P. 2019. Routledge Handbook of the Belt and Road. London: Routledge.
- Gong, X., 2019. "The belt & road initiative and China's influence in Southeast Asia." The Pacific Review, 32(4), pp.635-665.
- He, K. 2008. Institutional balancing and international relations theory: Economic interdependence and balance of power strategies in Southeast Asia. European Journal of International Relations, 14(3), 489 – 518.
- Jarabejo, J. 2019. Urbanization in Southeast Asia: Field Notes from Laos. datadrivenlab.org/data/urbanization-in-southeast-asia-field-notes-from-laos/
- Kantor Informasi Dewan Negara, Republik Rakyat Tiongkok. 2015. Li Keqiang: Jadikan BRI bersinergi dengan MPAC 2025. [Diterjemahkan dari bahasa Mandarin] <http://www.scio.gov.cn/>.
- Kelly, Ryan. 2017. How China's Soft Power is Building a Neo-colonial System in Africa. Ketag Media, October 9, <http://www.ketagalanmedia.com/2017/10/09/how-chinas-soft-power-is-building-a-neo-colonial-system-in-africa/>
- Le, H. 2018. The Belt and Road Initiative in Vietnam: Challenges and prospects. ISEAS Perspective, 18. Singapore: Yusof-Ishak Institute.
- Liu, W, Dunford, M, & Gao, B. 2018. "A Discursive Construction of the Belt and Road Initiative: From Neo-liberal to Inclusive Globalization." Journal of Geographical Science 28 (9): 1199 – 1214.
- Morris, S. 2019. The Kunming-Vientiane Railway: The Economic, Procurement, Labor, and Safeguards Dimensions of a Chinese Belt and Road Project. CGD Policy Paper 142. Washington DC: Center for Global Development.
- Office of the Leading Group for the Belt and Road Initiative. 2017. Building the Belt and Road: Concept, practice and China's contribution. Beijing: Foreign Language Press.
- Radio Free Asia. 2012. "Ambitious Rail Plan Opposed." <https://www.rfa.org/english/news/laos/train-10262012140516.html>
- Rowedder, S., 2020. Railroading land-linked Laos: China's regional profits, Laos' domestic costs? Eurasian Geography and Economics, 61(2), pp.152-161.
- Sun, Y. 2017. "Winning Projects and Hearts? Three Cases of Chinese Mega-Infrastructure Projects in Southeast Asia." The Asan Forum Special Forum, September – October. <http://www.theasanforum.org/category/special-forum/?dat=September%20%E2%80%93%20October,%202017>
- Tani, S. 2018. "Laos 'Not Concerned' about Debt from China's Belt and Road." Nikkei Asian Review, June 12. <https://asia.nikkei.com/Spotlight/The-Future-of-Asia-2018/Laos-not-concerned-about-debt-from-China-s-Belt-and-Road>
- Ujvari, B., 2019. The Belt and Road Initiative—the ASEAN Perspective. Egmont Security Policy Brief No. 107,
- Voros, Z. and Somsack, P., 2020. Laos and the Belt and Road Initiative: An Interconnector Helping the Chinese Needs? FOREIGN POLICY REVIEW, 13, pp.24-38.
- Zhang, T, Hui, Y, & Rong, Z. 2018. Report on China-Laos Cooperation Opportunities under the Belt and Road Initiative in 2018. Beijing: China Economic Information Service, Xinhua Silk Road Department.
- Zhao, H. 2016. Can China's OBOR Initiative synergize with AEC Blueprint 2025? ISEAS Perspective, 62. Singapore: ISEAS: Yusof Ishak Institute.