

Tantangan Jalur Sutra Tiongkok



O I e h

IGEDE WAHYU WICAKSANA*

Di luar hiruk-pikuk politik pilkada dan nasional saat ini, ada satu perkembangan eksternal penting yang berpotensi menimbulkan dampak terhadap posisi Indonesia sebagai pemimpin di Asia Tenggara. Yakni, gerak maju mengesankan dari proyek global Tiongkok untuk membangun konektivitas yang menghubungkan wilayah barat Tiongkok dengan Asia Tenggara, Samudra Hindia, dan menuju ke Eurasia, dikenal sebagai *China's silk road* atau jalur sutra Tiongkok.

Sejak jalur sutra dideklarasikan Presiden Xi Jinping pada Oktober 2013, Tiongkok secara bertahap dan pasti menjalin kemitraan di sektor infrastruktur transnasional dengan berbagai negara yang dilalui jalur sutra. Dengan negara-negara ASEAN, jalur sutra dirancang untuk bersinergi dengan visi konektivitas ASEAN 2025 yang meliputi keterhubungan darat serta laut dengan Vietnam, Laos, Thailand, Kamboja, Myanmar, Malaysia, Singapura, dan Indonesia.

Mulai 2009, Tiongkok adalah mitra dagang terbesar ASEAN, sedangkan ASEAN hanya menempati posisi tiga besar sebagai mitra dagang Tiongkok terhitung mulai 2010. Merespons kesenjangan level capaian kemitraan, pada 11 September 2016, ASEAN dan Tiongkok menyelenggarakan *expo* dan pertemuan bisnis serta investasi di Guangxi.

Kata kunci kebijakan Tiongkok adalah sinergi. Konsep sinergi sendiri menjadi populer karena pendekatan interregional Tiongkok yang menggandeng kekuatan ekonomi politik utama dalam desain jalur sutra dengan tanpa batasan ideologi politik maupun orientasi ekonomi. Dengan Rusia, Tiongkok menginisiasi kombinasi jalur sutra dengan Uni Ekonomi Eurasia. Bersama Uni Eropa, Tiongkok mengembangkan skema investasi strategis Asia-Eropa tanpa melibatkan organisasi multilateral tradisional di Eropa seperti forum Trans-Atlantik. Pesaing lama, yakni India, pun diajak untuk menggabungkan jalur sutra dengan proyek *Indian act east* atau India bergerak ke timur yang dimuat dalam agenda tandingan jalur sutra berupa jalur rempah-rempah.

Masuk ke ASEAN, Tiongkok gencar melakukan koordinasi, konsultasi, dan kolaborasi untuk menyelaraskan strategi dan rencana pembangunan ekonomi. Hasilnya terbukti efektif. Tiongkok bersama Laos dan Thailand mengonstruksi rel kereta cepat lintas negara-negara Asia Tenggara bagian utara. Tiongkok membangun berbagai pusat industri manufaktur di Kamboja, Vietnam, Thailand, dan Malaysia yang disesuaikan dengan peta jalan industrialisasi lokal. Dengan kapasitas produksi domestik yang meningkat, implikasinya adalah Tiongkok men-

jadi lebih aktif dan sukses mengelola proyek penyatuan ekonomi Asia Tenggara melalui sinergi jalur sutra.

Sementara itu, untuk mencapai hasil sebagaimana visi 2025, ASEAN harus mengatasi tantangan yang cukup sulit dan rumit terutama muncul karena kontradiksi internal akibat ketidakselarasan kebijakan pembangunan antar anggota dan ketimpangan kapasitas ekonomi antar anggota di bagian utara dan selatan. Kamboja, Laos, Myanmar, dan Vietnam sangat membutuhkan bantuan perbaikan infrastruktur agar dapat menarik investasi asing, sehingga dapat mengejar keteringgalan dari kolega ASEAN lain.

Di tengah permasalahan tersebut, Tiongkok hadir dengan komitmen bantuan teknologi dan modal memadai melalui aneka formula kerja sama jalur sutra. Hasilnya mulai terlihat sekarang. Derap pembangunan infrastruktur di empat negara itu cepat dan intensif.

Karena itu, tidaklah berlebihan jika diklaim bahwa hambatan terbesar integrasi ekonomi ASEAN adalah kelemahan mekanisme institusional untuk memobilisasi sumber daya internal guna mempersempit disparitas dan mengurangi komponen perbedaan kebijakan ekonomi antar anggota. Masalah tersebut sudah lama eksis, bahkan sebelum krisis ekonomi Asia Timur

1997-1998 yang melemahkan kepemimpinan Indonesia. Pasca-2010, kelemahan internal kian tampak seiring pembertukaran kemitraan ekonomi komprehensif ASEAN dengan Tiongkok yang membuat negara-negara anggota lebih bebas dan nyaman, tidak perlu sembunyi-sembunyi lagi dalam mengembangkan hubungan ekonomi bilateral dengan Tiongkok, yang pada gilirannya memomorduakan sentralitas ASEAN sebagai fasilitator integrasi regional.

Alih-alih mengupayakan penguatan koordinasi intra-ASEAN demi akselerasi gerak ekonomi kolektif, Jakarta lebih fokus pada proyek ambisius konektivitas infrastruktur tanpa memperhitungkan kapabilitas sumber daya dan sumber dana ASEAN. Untuk menuju penyatuan ekonomi ASEAN, diperlukan integrasi jalur transportasi. Tetapi, yang jadi persoalan adalah dengan cara apa modalitas itu wujudkan visi 2025 akan diperoleh secara mandiri? Apakah akan terus menerima dari Tiongkok? Dengan alasan apa pun pertanyaan-pertanyaan itu ditanggapi, realitas lapangan menunjukkan, Tiongkok yang lebih kuat sedang dan sangat mungkin semakin meluaskan pengaruh di ASEAN lewat proyek-proyek jalur sutra.

*) Dosen pada Departemen Hubungan Internasional FISIP Unair