

BAB II

GARIS BESAR *ONE BELT ONE ROAD* (OBOR)

A. Sejarah One Belt One Road.

Berbicara mengenai *One Belt One Road*, kita harus memahami terlebih dahulu fakta historisnya dan memahami mengapa jalur ini sangat erat kaitannya dengan kondisi historis yang muncul pada masa itu. Secara umum Jalur Sutra dimulai dari Luoyang dan Chang'an dari Tiongkok kuno, melewati koridor Hexi, ke Terminal Dunhuang, sebelum dibagi kedalam tiga rute atau *trifurcating*. Rute Utara ke Pegunungan Tianshan dan Urumqi, rute tengah dari Turpan ke Barat, melalui Selatan Xinjiang, Hotan, ke Asia Tengah, kemudian dari Asia Tengah ke Persia atau yang sekarang lebih dikenal dengan nama Iran, dan akhirnya ke Eropa, dan rute Selatan sepanjang dataran Palmir ke Pakistan dan India. (Liu, 2018)

Dari sejarah terbentuknya Jalur Sutra, jalur ini dibentuk oleh beberapa orang dari berbagai bangsa. Tercatat oleh National and Development and Reform Commission, Kementerian Luar Negeri, dan Kementerian Perdagangan Republik Rakyat China, lebih dari 2000 tahun yang lalu, bangsa Eurasia yang cerdas, dan berani menjelajah dan membuka beberapa rute perdagangan dan pertukaran budaya yang menghubungkan peradaban besar Asia, Eropa, dan Afrika yang secara kolektif disebut sebagai Jalur Sutra oleh generasi berikutnya. Ini berkontribusi sangat besar dalam perkembangan kemakmuran Negara-negara di sepanjang Jalur Sutra. Melambangkan hubungan dan kerjasama antara Timur dan Barat, *Silk Road Spirit* merupakan sebuah warisan sejarah dan budaya yang dimiliki oleh semua Negara di dunia.

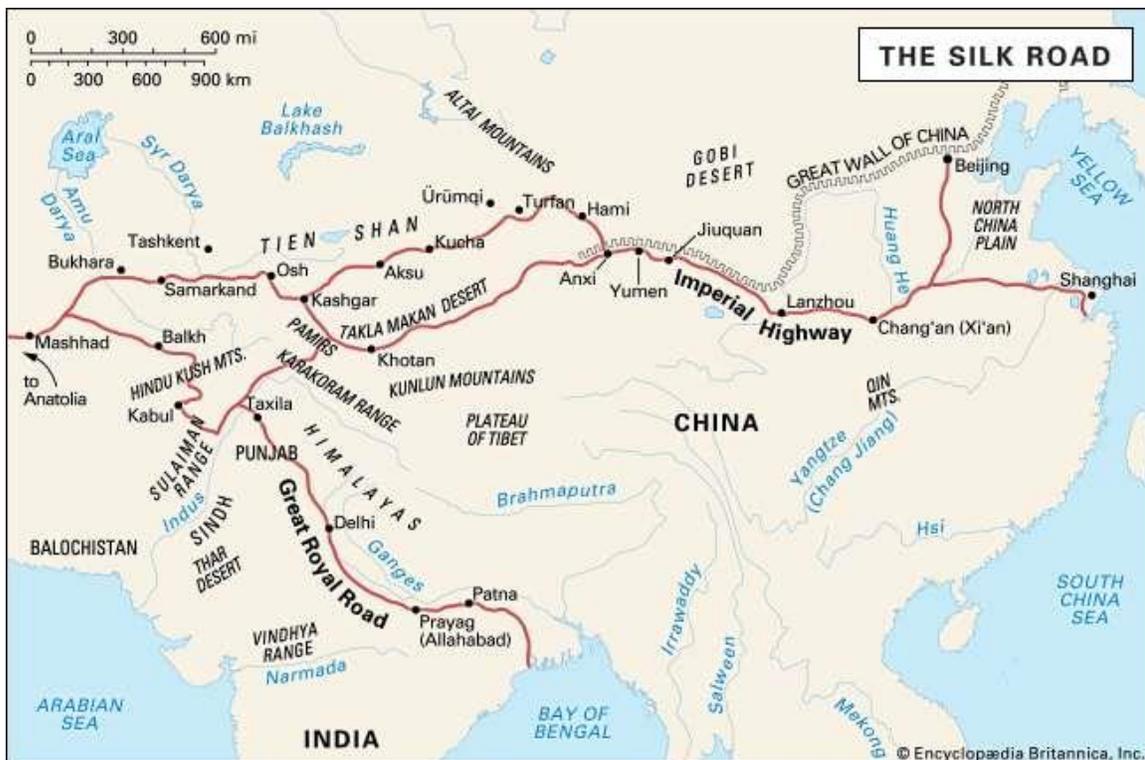
Dalam pembangunan Belt and Road ini sendiri juga tak bisa dilepaskan oleh faktor eksternal yang perlu diperhatikan. Dari sejarah keberadaan Jalur Sutra bukan berarti kita dapat membangun rute ekonomi seperti yang ada pada era saat ini, Jelas terdapat kesalahan dalam mengartikan sejarah dari Jalur Sutra itu sendiri. Kondisi yang ada di era saat ini sangat jauh berbeda dengan kondisi pada saat Jalur Sutra kuno hadir.. Pada hakikatnya China selalu menganggap diri mereka sebagai "Central of The World" atau "Pusat Dunia". (Liu, p. 5)

Namun dilihat dari segi historisnya bahwa China sebenarnya tidak berperan aktif dalam pemanfaatan Jalur Sutra atau bahkan mendapatkan manfaat besar dari berdirinya patung Zhang Qian yang melambangkan sebagai utusan atas perdagangan di Asia Tengah. Untuk menagktifkan

Jalur Sutera di era modern saat ini China harus lebih cermat dan teliti dalam memperoleh respon yang positif dan berkelanjutan dengan Negara-negara yang berada di dalam wilayah Jalur Sutera itu. China harus mengambil langkah yang tepat untuk memotivasi perdagangan. Dalam forum Boao, President Xi Jin Ping mneginisiasikan “win-win situation” dalam mencapai keuntungan bersama dan pembentukan komunitas yang memiliki kepentingan yang sama diantara Negara-negara yang bekerjasama dengan China. (Liu, p. 5)

Konsep One Belt One Road merupakan sebuah konsep jalur perdagangan yang telah lama ada sejak 2,000 tahun yang lalu yang disebut dengan Jalur Sutra (*Silk Road*). Jalur Sutra merupakan sebuah rute jaringan perdagangan yang menghubungkan China dan Timur Jauh (*Far East*) dengan wilayah Timur Tengah dan benua Eropa.

Jalur ini didirikan secara resmi sejak masa dinasti Han di China dan membuka perdagangan dengan Barat pada masa 130 SM. Rute Jalur Sutra tetap ini digunakan sampai 1453 M, Meskipun rute ini sudah 600 tahun sejak jalur sutra digunakan untuk perdagangan internasional, rute-rute tersebut memiliki dampak yang berkelanjutan pada perdagangan, budaya, dan sejarah, yang bergaung hingga hari ini. (History, 2017)



Gambar A1.1 The Silk Road.

Sebagaimana yang telah kita pelajari bahwa manusia selalu berpindah dari satu tempat ketempat yang lain guna menjamin kelangsungan hidupnya dengan berdagang, bertukar barang, ataupun gagasan dengan manusia lainnya. Sepanjang sejarah, wilayah Eurasia disilangi oleh sebuah rute atau jalur perdagangan dan komunikasi yang dihubungkan secara bertahap dan hingga akhirnya membentuk sebuah jalur yang dikenal hingga saat ini sebagai Jalur Sutera. Rute dari Jalur Sutera inipun melintasi jalur darat dan laut, dimana sutera dan barang komoditas lainnya banyak dipertukarkan antara orang-orang dari seluruh dunia. Rute maritim merupakan sebuah rute yang penting didalam jaringan ini, menghubungkan Timur dan Barat melalui laut, dan khususnya digunakan sebagai rute rempah-rempah dan kini banyak dikenal sebagai Rute Rempah.

Jaringan yang sangat luas ini membuat bukan hanya sekedar pergerakan barang atau suatu komoditas yang berharga saja, pergerakan dan pencampuran populasi yang konstan juga membawa perkembangan pengetahuan, gagasan, kepercayaan, dan kebudayaan yang membawa dampak secara langsung dalam perkembangan peradaban bangsa-bangsa di wilayah Eurasia. Para pedagang atau pelancong yang melalui Jalur Sutera ini tidak hanya tertarik dengan aktivitas pertukaran atau perdagangan barang yang terjadi di sekitar kota-kota di Jalur Sutera ini, tetapi mereka juga tertarik dalam pertukaran intelektual dan budaya yang terjadi di kota-kota sepanjang Jalur Sutera. Berbagai macam aspek seperti ilmu, seni, dan sastra, serta kerajinan dan teknologi dengan demikian disebarluaskan ke masyarakat di sepanjang rute ini dan dengan cara inilah bahasa, agama, dan budaya dikembangkan dan saling mempengaruhi.

“Jalur Sutera” sebenarnya merupakan sebuah istilah yang masih baru, dan untuk sebagian besar sejarah panjang mereka, jalan yang telah eksis dari ribuan tahun yang lalu ini tidak memiliki nama tertentu. Namun pada pertengahan abad ke-19, seorang ahli geologi Jerman, Baron Von Richthofen memamai jaringan perdagangan ini dengan sebutan “*Die Saitenstrasse*”, atau “Jalur Sutera”. (Silk Road, 2018)

Awal mula terbukanya rute perdagangan Timur-Barat antara China dengan Yunani terjadi pada awal abad pertama dan kedua SM. Kekaisaran Romawi dan Kekaisaran Kushan (yang memerintah wilayah yang sekarang disebut India utara) juga diuntungkan oleh perdagangan yang diciptakan oleh rute di sepanjang Jalur Sutra. Rute ini (Jalur Sutera) dibuka oleh Zhang Qian di Dinasti Han Barat dan rute-rute itu dibangun secara bertahap didalam masa Dinasti Han. Lalu pada masa berdirinya Dinasti Tang, dengan menyaksikan perkembangan perekonomiannya

yang tumbuh dengan sangat cepat, rute perdagangan ini mencapai tahap perkembangan yang sangat pesat dan termasuk yang paling makmur dalam sejarah. Lalu pada masa pemerintahan dinasti Yuan, perkembangan Jalur Sutera ini mengalami periode pertumbuhan terakhirnya.

Bagian dari Jalur Sutera masih tetap eksis hingga saat ini berupa jalan ber-aspal yang menghubungkan antara Pakistan dengan daerah otonomi Uyghur di Xinjiang, China. Jalan lama dari Jalur Sutera ini telah menjadi dorongan dibalik rencana PBB untuk jalan raya trans-Asia dan mitra jalur kereta api di wilayah Jalur Sutera telah diusulkan oleh Komisi Ekonomi dan Sosial PBB untuk Asia dan Pasifik (UNESCAP). (Britania, 2019)

Nilai terbesar dari keberadaan Jalur Sutera ini yakni ada dan berkembangnya pertukaran kebudayaan, seni, agama, filsafat, teknologi, bahasa, sains, arsitektur, dan komponen-komponen peradaban lainnya yang dipertukarkan di sepanjang rute ini, membawa barang-barang komersial yang diperdagangkan oleh pedagang dari satu Negara ke Negara lainnya. Juga dalam keberadaan Jalur Sutera ini juga berperan dalam penyebaran suatu wabah, sebagai contoh penyebaran wabah “pes” pada tahun 542 SM yang diperkirakan tiba di Konstantinopel melalui Jalur Sutera dan yang menghancurkan kekaisaran Bizantium.

Perkembangan eksistensi Jalur Sutera kuno memiliki peranan yang berbeda seiring dengan pergantian dinasti pada masa kekaisaran China. Dari abad kedua SM hingga abad keempat belas M, rute perdagangan besar berasal dari Chang’an yang sekarang dikenal sebagai Xi’an, di Timur, dan berakhir di Mediterania di sebelah Barat, menghubungkan Tiongkok dengan kekaisaran Romawi.

1. Jalur Sutera di Dinasti Han Barat.

Pada masa dinasti Han Barat, Zhang Qian berhasil menciptakan suasana yang kondusif, dengan memenangkan beberapa peperangan yang terjadi dengan bangsa Hun yang diperintahkan oleh Wei Qing dan Huo Qubing yakni dua tokoh jenderal terkenal pada masa kekaisaran Han di sepanjang rute perdagangan ini. Zhang Qian berhasil menciptakan keamanan di rute ini pada masa 139 SM hingga 129 SM, serta berhasil membangun tembok China untuk mengamankan rute perdagangan yang strategis itu. Dinasti Han membangun proterkotrat wilayah Barat di Wulei untuk mengawasi wilayah Barat Laut ini yang sangat berpengaruh pada peningkatan perdagangan di sepanjang rute ini.

2. Jalur Sutera di Dinasti Han Timur.

Ban Chao dan Ban Yong melakukan beberapa ekspedisi ke Wilayah Barat untuk menekan pemberontakan dan mendirikan kembali Protektorat Wilayah Barat, memastikan perdamaian dan perdagangan di sepanjang rute penting ini.

3. Jalur Sutera di Dinasti Tang.

Dinasti Tang merupakan sebuah pintu masuk masa gemilang pertumbuhan perdagangan di jalur sutera ini. Periode ini merupakan periode paling berkembang dalam sejarah. Sebelum Pemberontakan Anshi (755-762) di Dinasti Tang, jalan yang terkenal di dunia ini mengalami "Zaman Keemasan" pembangunan.

4. Jalur Sutera di Dinasti Yuan.

Seiring dengan pertumbuhan Kekaisaran Mongolia dan pembentukan Dinasti Yuan, rute ini mendapatkan kembali kekuatannya dan menjadi makmur sekali lagi. Ia menikmati era kejayaan terakhir selama periode ini. Pada tahun 1271, penguasa besar Mongolia, Kublai Khan mendirikan Kerajaan Mongol yang kuat - Dinasti Yuan (1271-1368) di Dadu (sekarang Beijing). Wilayah kekaisaran raksasa adalah yang terbesar dalam sejarah Tiongkok, yang membentang sejauh Mongolia dan Siberia di utara, Laut Cina Selatan di selatan, Tibet dan Yunnan di Barat Daya, Range Stanovoi (Khingan Luar) dan Okhotsk di timur laut, Xinjiang dan Asia Tengah di barat laut. (China Silk Road, 2012)

B. Jalur Sutera Era Modern dan Pengaruhnya Terhadap Negara-Negara di Wilayahnya.

Presiden China Xi Jin Ping membangkitkan jalur sutera kuno untuk melebarkan sayap pemasaran perekonomian mereka yang diperkenalkan pada tahun 2013. Koridor perdagangan ganda baru yang dibuka kembali antara China dengan Negara-negara tetangganya di Barat dan yang paling terkenal yakni Asia Tengah, Timur Tengah, dan Eropa. Menurut *Belt And Road Action Plan* yang dirilis pada tahun 2015, rute ini mencakup rute darat dan laut dengan tujuan meningkatkan perdagangan di kawasan ini terutama melalui investasi infrastruktur. Jalur darat yakni dari China melewati Eropa Timur hingga berakhir di Eropa Barat, sedangkan jalur laut akan melewati Vietnam, Malaysia, Indonesia, dan India.

Dari Asia jalur sutera akan melalui Afrika Timur yang diantaranya yakni Kenya, Somalia, dan melewati Teluk Aden dan Laut Merah. Setelah dari Afrika Utara melewati Terusan Suez dan

menuju ke Italia. Presiden Xi Jin Ping menyebutnya sebagai “Projek abad ini”, yang merupakan sebuah dorongan ambisius yang sangat kuat untuk melumasi roda perdagangan dengan projek-projek pembangunan infrastruktur besar yang baru. Morgan Stanley, mencatat bahwa pengeluaran biaya untuk projek besar ini pada tahun 2027 yakni diperkirakan mencapai \$ 1,3 triliun. (Bloomberg, 2019)

Presiden Xi Jin Ping tentu memiliki dasar yang kuat atas pembangunan dan pengembangan projek Belt and Road ini. Projek ini ditegaskan guna memperkuat kerjasama keuangan, memperkuat koneksi jalan atau infrastruktur, dengan membentuk sebuah jalur transportasi yang kuat dengan negara lain. Hal ini menurutnya akan sangat membantu Negara-negara berkembang yang ada disekitar Jalur Sutera untuk menumbuhkan perekonomiannya melalui kerjasama pembangunan infrastruktur yang dapat merangsang roda perekonomian Negara berkembang tersebut. *Belt Road Initiative* ini juga bermaksud untuk memperkuat fasilitas perdagangan, dengan berfokus pada penghapusan penghambatan dagang atau yang biasa disebut dengan *trade barriers* dan mengambil kebijakan guna mengurangi biaya perdagangan dan juga investasi. (Tirto.id, 2017)

Projek Jalur Sutera ini juga dipandang Xi Jin Ping dapat menjadikan China sebagai sebuah Negara *super power* yang baru. Jika dilihat dari situasi perkembangannya, China saat ini telah bekerjasama dengan lebih dari 60 Negara di sepanjang Jalur Sutera untuk melakukan kerjasama ekonomi dan infrastruktur demi menjalankan program *One Belt One Road* ini yang menandakan bahwa China akan mendominasi wilayah Eurasia. Yang artinya hal tersebut akan sangat berpengaruh pada menurunnya dominasi pengaruh Amerika Serikat dikawasan itu, dan hal tersebut dapat berpengaruh pula terhadap meningkatnya nilai mata uang China dan melemahnya dollar Amerika.

China berniat membungkam dominasi Amerika Serikat karena Presiden Xi Jin Ping melihat peluang ketika saat ini pemerintahan Amerika Serikat dipimpin oleh Presiden Donald Trump yang saat ini sedang disibuk-kan dengan berbagai macam permasalahan domestik seperti terrorisme, hingga ancaman rudal Korea Utara. BRI atau Belt Road Initiative merupakan strategi China yang paling penting dan memiliki dampak global sejak NCCPC ke-18. Inisiatif ini merupakan “*Grand Strategy*” yang dilancarkan China yang memiliki arti bahwa ini merupakan sebuah seni dimana China menerapkan seluruh kekuatan nasionalnya dengan cara yang sangat efektif untuk mencapai tujuan nasionalnya. (Tirto.id, 2017)

Sangat berbeda dengan kondisi dimana pada saat Presiden Barrack Obama menjabat sebagai Presiden Amerika Serikat yang sangat berkonsentrasi terhadap kebijakan ekonomi dan keamanan. Memperluas pengaruhnya dikawasan Asia dengan menggandeng ASEAN dan juga TPP (Trans Pasific Partnership) tanpa melibatkan China didalamnya. Jalur Sutera yang dulunya hanya sebuah jalur yang digunakan untuk kegiatan perdagangan serta jalur distribusi barang dari satu negara ke negara lain kini berubah menjadi sebuah projek yang sangat potensial bagi pertumbuhan perekonomian China dan juga negara-negara yang berada disekitar Jalur Sutera. Hingga saat ini China masih menjadi negara pengekspor terbesar di dunia. Projek Jalur Sutera Abad-21 ini merupakan sebuah cara China untuk memperkuat pengaruh dan memastikan tetap menguasai perdagangan dunia. Presiden Xi Jin Ping berpendapat bahwa projek ini bukan ditujukan untuk sebuah invasi militer atau pengaruh politik ideologi melainkan bahwa inisiatif ini dirancang benar-benar hanya untuk tujuan ekonomi. Dia menyebutkan bahwa projeknya merupakan sebuah “projek jalur yang damai”. (Bloomberg, 2019)

Namun kekuatan dunia yang lainnya seperti Jepang dan Amerika Serikat memandang skeptis terhadap tujuan yang dinyatakan dan bahkan lebih mengkhawatirkan pada tujuan yang tidak dinyatakannya, terutama didalamnya terdapat kemungkinan ekspansi militer. Beberapa negara menunjuk kepada militer China yang saat ini menjadi lebih tegas dan beberapa negara juga berspekulasi apakah pelabuhan-pelabuhan yang dibangun untuk projek *One Belt One Road* ini akan berpotensi menjadi sebuah pangkalan militer yang bisa dilihat dengan teori “*string of pearls*” yang mereka lihat sebagai usaha China untuk mengepung India.

Beberapa berpendapat bahwa China mengerahkan kekuatan ekonominya guna mengejar tujuan geopolitiknya. Ada pula yang lain membandingkan *One Belt One Road* dengan *Marshall Plan* yang pernah dicetuskan setelah perang dunia ke II untuk memulihkan kondisi Eropa, tetapi penjelasan yang lebih sederhana yakni bahwa projek ini merupakan murni dengan tujuan ekonomi. Ini juga merupakan cara China dalam menyelesaikan permasalahan “*over capacity*”nya. (Bloomberg, 2019)

Dilihat daripada kemungkinan keuntungan yang akan diperoleh dari ekspansi militer, China memandang lebih banyak keuntungan yang akan dicapai dari kerjasama ekonomi baik untuk keuntungan dalam negeri maupun luar negeri. Yang paling jelas dalam hal ini yakni perdagangan dengan pasar baru dapat sangat menguntungkan dan membantu menjaga perekonomian nasional

China tetap kuat. Diantara pasar domestik yang akan mendapatkan keuntungan dari perdagangan dengan pasar baru yakni perusahaan-perusahaan domestik China yang bergerak dibidang transportasi dan telekomunikasi yang saat ini terlihat sangat siap untuk menjadi brand global.

C. Kemunculan Inisiatif *One Belt One Road* (OBOR).

Inisiatif *One Belt One Road* (OBOR) diumumkan pada tahun 2013 oleh Presiden Xi Jin Ping, dimana dalam inisiatif ini Xi Jin Ping mencoba mengaktifkan kembali eksistensi jalur perdagangan yang sudah lama ada yang disebut dengan sebutan “jalur sutera” dan merubah namanya menjadi “one belt one road”. OBOR atau yang lebih dikenal pula dengan sebutan *Belt Road Initiative* (BRI) menjadi sebuah landasan bagi Xi Jin Ping dalam menjalankan politik luar negerinya. OBOR menjadi sebuah pembeda dalam sejarah politik luar negeri China yang didalamnya segala urusan hubungan kerjasama dengan negara-negara di dunia harus berorientasi terhadap perkembangan dan kemajuan ekonomi dan infrastruktur.

Dan juga untuk memperkuat komunikasi kebijakan terkait dengan kerjasama ekonomi. *Belt and Road* telah menjadi bagian dari integral dari strategi politik luar negeri China sehingga referensi ditambahkan ke Konstitusi Partai Komunis pada tahun 2017. Setidaknya ada sekitar 157 negara dan organisasi Internasional yang telah mendaftar untuk menjadi bagian dari proyek ini, dengan rencana tipikal termasuk pembangunan jalan dan pembangkit listrik di Pakistan dan jalur kereta api berkecepatan tinggi di Indonesia.

Belt And Road Initiative sejalan dengan tujuan dan prinsip Piagam PBB (UN Charter). Didalamnya menjunjung tinggi “Lima Prinsip Hidup Berdampingan secara Damai” yakni diantaranya saling menghormati kedaulatan dan integritas teritorial satu sama lain, *mutual non aggression*, saling tidak campur tangan dalam urusan internal masing-masing, kesetaraan dan saling menguntungkan, dan hidup berdampingan secara damai. Inisiatif ini sangat terbuka untuk menjalin kerja sama. Hal ini tidak terbatas pada negara-negara yang berada di wilayah Jalan Sutra kuno saja.

Inisiatif ini terbuka untuk semua negara, dan organisasi internasional dan regional untuk keterlibatan, sehingga hasil dari upaya bersama akan menguntungkan daerah yang lebih luas. Inisiatif ini harmonis dan inklusif. Inisiatif ini menganjurkan toleransi di antara peradaban, menghormati jalan dan mode pembangunan yang dipilih oleh berbagai negara, dan mendukung

dialog di antara peradaban yang berbeda tentang prinsip-prinsip mencari titik temu sementara juga menyimpan perbedaan dan memanfaatkan kekuatan masing-masing, sehingga semua negara dapat hidup berdampingan secara damai untuk kemakmuran bersama.

Inisiatif ini mengikuti operasi pasar. Inisiatif ini akan mematuhi aturan-aturan mekanisme yang diterapkan pasar dan norma-norma internasional, memberikan peran yang menentukan pasar dalam alokasi sumber daya dan peran utama perusahaan, dan membiarkan pemerintah menjalankan fungsinya masing-masing. Inisiatif ini juga berorientasi pada keuntungan bersama. Mengakomodasi kepentingan dan keprihatinan semua pihak yang terlibat, dan mencari konjungsi kepentingan dan "*the biggest common denominator*" untuk kerja sama sehingga memberikan permainan penuh dengan kebijaksanaan dan kreativitas, kekuatan dan potensi semua pihak. *Silk Road Economic Belt* berfokus untuk menyatukan Cina, Asia Tengah, Rusia, dan Eropa (Baltik), menghubungkan Tiongkok dengan Teluk Persia dan Laut Mediterania melalui Asia Tengah dan Asia Barat dan menghubungkan Tiongkok dengan Asia Tenggara, Asia Selatan dan Samudra Hindia. (NDRC, 2015)

OBOR diketahui juga merupakan sebuah strategi jangka panjang China. Dalam jangka pendek ini merupakan cara untuk mengimbangi biaya produksi dalam negeri yang tinggi, serta mengurangi kelebihan dari kapasitas, mengurangi biaya transportasi, menciptakan pasar baru untuk barang dan jasa Tiongkok, dan menginternasioanlkan mata uang China, RMB. Dalam jangka panjang, China harus memastikan memiliki akses yang tepat waktu, efisien, serta aman untuk pasar dan sumber daya, mengingat saat ini telah menjadi Negara perdagangan terbesar di dunia yang mengantarkan kita pada Timur Tengah sebagai segmen yang sangat penting dalam menghubungkan tiga benua yakni Asia, Afrika, dan Eropa. Dengan visi menghubungkan 3 benua dan menjadikannya dalam satu koridor China dapat menguasai area-area perekonomian yang sangat potensial