



CHINA'S BELT ROAD INITIATIVE: DALAM PANDANGAN TEORI GEOPOLITIK KLASIK

Iqbal Ramadhan

Universitas Pertamina; email: iqbal.ramadhan@universitaspertamina.ac.id

Abstract

This article aims to examine the issue of China's Belt Road Initiative (BRI) in the view of classical geopolitical theory. The theory basically appeared in the 19th century. The classical geopolitical theory used in this article is McKinder Theory and Mahan Theory. Nevertheless, the theory is still relevant enough to answer China's policy as well as what geopolitical advantages the country gains. By using qualitative research, classical geopolitical theory was used to examine China's BRI policy on the construction of terrestrial trade corridor passes through Eurasia region and maritime silk road which cross strategic waterway. This article concludes that when the project is implemented, China will not only benefit economically but also be able to change the geopolitical constellation of the world. Although it is still too early, the BRI project has the potential to make China as the next superpower.

Kata Kunci: *Belt Road Initiative, China, geopolitics, Mahan Theory, McKinder Theory*

Abstrak

Artikel ini bertujuan untuk mengkaji isu *Belt Road Initiative* (BRI) Cina dalam pandangan teori geopolitik klasik. Teori tersebut pada dasarnya muncul pada abad ke-19. Teori geopolitik klasik yang digunakan dalam artikel ini adalah Teori McKinder dan Teori Mahan. Namun demikian, teori itu masih cukup relevan untuk menjawab kebijakan Cina serta keuntungan geopolitik apa yang diperoleh negara tersebut. Dengan menggunakan penelitian kualitatif, teori geopolitik klasik digunakan untuk mengkaji kebijakan BRI Cina pada pembangunan jalur koridor perdagangan darat yang melewati wilayah Eurasia dan jalur perdagangan maritim yang melewati perairan strategis dunia. Artikel ini menyimpulkan bahwa ketika proyek tersebut terlaksana, Cina tidak hanya akan mendapatkan keuntungan secara ekonomi tetapi juga mampu mengubah konstelasi geopolitik dunia. Walaupun masih terlalu dini, proyek BRI memiliki potensi untuk menjadikan Cina sebagai kekuatan utama dunia yang baru.

Keywords: *Belt Road Initiative, Cina, geopolitik, Teori Mahan, Teori McKinder*

Pendahuluan

Membahas tentang geografi dalam studi Hubungan Internasional, maka para penstudi HI tidak bisa terlepas dari studi geopolitik. Seperti yang dipaparkan oleh Mckinder (Toal, Dalby, & Routledge, 1998): “*Geopolitics is a new way of seeing international politics as a unified worldwide scene*”. Penjelasan tersebut dikritisi oleh Toal (1998) karena terlalu bersifat imperialis, *white-people centrist* dan memandang bahwa studi geopolitik harus bisa dikaji oleh para ahli. Walaupun demikian, ia tidak menyanggah bahwa studi geopolitik merupakan ilmu yang membahas keterikatan antara geografi sebuah wilayah dengan kekuatan ekonomi, politik, keamanan sebuah negara beserta struktur budaya dan ras yang membentuknya (Toal et al., 1998). Seperti yang dikemukakan oleh Dodds (2007: 11) bahwa studi geopolitik bertujuan untuk memberikan informasi dan cara pandang sebuah negara terkait lingkungan serta letak geografis posisinya dalam lingkup internasional.

Ratzel (1996) menjelaskan postulat tujuh hukum dasar geopolitik sebuah negara. Pertama adalah ukuran wilayah sebuah negara berkembang seiring dengan perkembangan budayanya. Hukum kedua adalah perkembangan sebuah negara tidak terlepas dari perkembangan manusianya. Hukum ketiga yang dipostulatkan oleh Ratzel adalah negara dapat melakukan aneksasi untuk mengembangkan wilayahnya. Ratzel mempostulatkan pula bahwa perbatasan adalah bagian terluar dari negara yang memiliki peran ketika negara bertransformasi dalam pengembangan wilayah kedaulatan. Hukum kelima dan keenam adalah kemajuan negara terlihat ketika negara tersebut memiliki posisi penting dan stimulus perkembangan sebuah negara dapat berasal dari luar negaranya. Terakhir, aneksasi dan amalgamasi terpusat pada interaksi negara dengan negara (Toal, 1996: 29).

Artikel ini memiliki latar belakang untuk mengkaji program yang diinisiasi pemerintah Cina yaitu *Belt Road Initiative*. Melalui program tersebut, pemerintah Cina akan membangun dua jalur perdagangan darat dan laut. Perdagangan darat akan dibangun melalui wilayah Cina daratan dan menyambungkan negara-negara di Asia Selatan, Tengah, Eropa Timur, Tengah, Utara dan Barat. Sedangkan pembangunan jalur laut dimaksudkan untuk mengamankan jalur logistik laut dari ancaman-ancaman yang akan mengganggu perekonomiannya (Zhang, 2017). Tidak bisa dipungkiri bahwa inisiasi tersebut akan memberikan keuntungan secara geopolitik dan geoekonomi bagi Cina. Mengacu pada hukum kelima dan keenam geopolitik yang dipostulatkan oleh Ratzel

bahwa kepentingan nasional Cina sangat besar dalam program *Belt Road Initiative* yang akan memengaruhi peran dan posisi strategis Cina dalam tatanan global.

Belt Road Initiative Cina khususnya *Maritime Silk Road* sebagai bagian dari inisiasi tersebut pertama kali diperkenalkan oleh Presiden Xi Jinping pada saat berpidato di depan parlemen Indonesia pada kunjungan kenegaraannya di Asia Tenggara (Blanchard & Flint, 2017). Walaupun bukan pertama kalinya Presiden Xi Jinping memperkenalkan program itu, ia berusaha meyakinkan bahwa program tersebut dapat menghubungkan perekonomian negara-negara melalui koridor perdagangan (Blanchard & Flint, 2017). Koridor perdagangan darat diproyeksikan akan menghubungkan Kunming ke Thailand, Kunming-Vietnam-Kamboja, dan koridor Cina-India-Bangladesh-Myanmar. Sedangkan untuk jalur laut, pemerintah Cina akan menghubungkan jalur pelayaran historis mereka melalui Fujian ke Selat Malaka, Teluk Bengal, Laut Arabia, Terusan Suez dan Laut Tengah. Jalur laut tersebut akan menghubungkan negara-negara di pantai Afrika Timur, seperti Djibouti, Kenya, Madagaskar, Mozambik dan Tanzania (Blanchard & Flint, 2017). Para ahli dari Cina sendiri menyatakan bahwa dari program tersebut terdapat nilai perdagangan sebanyak delapan miliar dolar (Campbell, 2017).

Mengapa pemerintah Cina perlu membangun jalur perdagangan dan berinvestasi besar di dalam program tersebut? Hal ini tidak terlepas ketergantungan Cina terkait masuknya pasokan energi (minyak bumi dan gas) melalui Selat Malaka (Manuel, 2017). Pemerintah Cina enggan terlalu bergantung pada wilayah di Asia Tenggara karena barang-barang impor yang masuk ke negaranya akan lebih mahal. Selain itu, ketika pasokan energi terputus di Selat Malaka, hal ini dapat menimbulkan permasalahan baru bagi Cina (Manuel, 2017). Dengan demikian, pemerintah Cina berinisiatif untuk membangun jalur perdagangan darat melalui Asia Tengah dan Selatan seperti yang pernah dilakukan oleh nenek moyang terdahulu di Jalur Sutera. Setidaknya ada beberapa poin positif bagi Cina dengan membangun jalur perdagangan darat. Pertama adalah mengurangi biaya logistik yang mahal, memudahkan akses suplai energi di Asia Tengah dan Timur Tengah dan mendorong perusahaan milik negara Cina agar tidak berjalan di tempat (Manuel, 2017).

Langkah Cina untuk merealisasikan proyek tersebut adalah berinvestasi hampir sebesar 300 miliar dolar (Manuel, 2017). Angka tersebut sangat besar yang mana pemerintah Cina memprioritaskan dana tersebut dengan cara memberikan bantuan bagi

negara-negara yang dianggap strategis seperti Indonesia, Pakistan, India dan beberapa negara di Asia Tengah (Manuel, 2017). Blackwill dan Harris (2016: 20) menyatakan bahwa geoekonomi adalah penggunaan instrumen ekonomi untuk mencapai kepentingan geopolitik sebuah negara, mencakup kebijakan seperti bantuan luar negeri, kebijakan perdagangan, embargo ataupun sanksi ekonomi. Oleh karenanya, investasi Cina di dalam program *Belt Road Initiative* akan memberikan keuntungan dan posisi strategis Cina dalam konstelasi geopolitik khususnya di kawasan Asia. Keuntungan seperti inilah yang menjadi ancaman bagi AS mengingat negara itu tidak menginginkan hilangnya hegemoni dalam lingkup internasional.

Selain jalur darat, jalur perdagangan maritim yang digagas oleh Cina pun menarik minat banyak negara. Mengutip dari McKinsey, dua negara yang cukup antusias dan tertarik menjajaki lebih mendalam *Belt Road Initiative* adalah Indonesia dan Malaysia (McKinsey & Company, 2016). Perlu dicatat pula bahwa jalur perdagangan ini akan melewati 65 negara dan 63% populasi dunia (Elsevier, 2017). Pada dasarnya tulisan dalam artikel ini bertujuan untuk mengkaji kepentingan nasional Cina dalam aspek geopolitik. Melalui pendekatan teori-teori klasik seperti *Heartland Theory* atau *Mahan Theory*, tulisan ini membahas bagaimana program *Belt Road Initiative* Cina dapat memberikan posisi strategis dalam tatanan geopolitik. Teori tersebut memang bukan bagian dari teori kontemporer studi HI seperti teori lingkungan, gender, feminisme ataupun posmodernisme, tetapi konsep-konsep dasar dalam teori klasik itu masih sangat relevan dengan isu saat ini khususnya dalam pembahasan isu-isu *hard power*.

Secara garis besar, pemerintah Cina seakan tidak berkeinginan untuk menjadi *superpower* dalam kawasan tertentu (Haenle, Ferchen & Heng, 2016). Namun dalam pandangan negara, *status quo* ini merupakan ancaman. Kebangkitan Cina sendiri telah diprediksi oleh Waltz (1993) bahwa pasca Perang Dingin negara Amerika Serikat (AS) akan mendapatkan tandingan sengit dalam bidang ekonomi terutama dari Cina. Kekuatan ekonomi Cina tersebut menurut Waltz mampu memengaruhi *power* AS dalam bidang ekonomi. Kebangkitan Cina tentu saja menimbulkan banyak polemik. Di satu sisi, proyek ini menguntungkan bagi Cina, namun di sisi lain, negara-negara yang diberikan pinjaman luar negeri oleh Cina akan mengalami ketergantungan dan kehilangan kendali atas wilayahnya. Salah satu kasus ketergantungan dialami oleh Sri Lanka ketika pemerintahnya tidak dapat mengembalikan pinjaman sebanyak 1,5 miliar dolar beserta

bunganya (Vox, 2018). Dampaknya adalah pemerintah Cina berhak mendapat kendali penuh atas pelabuhan laut dalam Sri Lanka selama 99 tahun (Vox, 2018). Hal yang sama terjadi pula pada pelabuhan Gwadar di Pakistan Selatan di mana Cina mendapatkan hak konsensi pengelolaan untuk 44 tahun (Vox, 2018).

Proyek *Belt Road Initiative* Cina menimbulkan permasalahan baik bagi negara yang terjerat hutang ataupun negara yang merasa hegemoninya terancam. Mengacu pada hukum keenam Geopolitik Ratzel yang berbunyi bahwa perkembangan sebuah negara dapat muncul dari stimulus dari luar wilayahnya, kekuatan ekonomi Cina maju pesat tidak terlepas dari pinjaman dan proyek-proyek pembangunan infrastruktur di luar negeri. Menilik pula pendapat Blackwell dan Harris di atas, instrumen ekonomi seperti bantuan pinjaman luar negeri memiliki muatan atau kepentingan geopolitik. Cina sebagai kekuatan ekonomi utama di dunia dapat mengubah tatanan geopolitik di kawasan Asia dan menjadi salah satu kekuatan dominan. Artikel ini akan membahas kepentingan-kepentingan geopolitik Cina dalam program *Belt Road Initiative*. Pertanyaan yang harus dijawab dalam kasus ini adalah bagaimana teori klasik geopolitik memandang *Belt Road Initiative* Cina dan apakah program ini dapat mendorong Cina sebagai *superpower* selanjutnya?

Kerangka Konseptual

Teori Geopolitik Klasik

Teori geopolitik yang digunakan dalam tulisan ini menitikberatkan pada teori klasik. Salah satu teori klasik yang digunakan adalah *McKinder Theory* atau dikenal juga dengan *Heartland Theory*. McKinder merupakan ahli politik dan geografi dari Inggris yang memfokuskan teorinya pada benua Eurasia yang terbentang dari Siberia, Cina, Asia Tengah hingga Eropa Tengah (Cohen, 2014). Wilayah yang disebut dengan Eurasia tersebut oleh McKinder dikategorikan sebagai *Pivotal Area*. Dia mengatakan bahwa wilayah tersebut merupakan area yang sangat penting karena daerah itu tidak bisa dipenetrasi oleh kekuatan maritim (Cohen, 2014). Menurut pendapatnya, Eurasia (*Heartland*) dapat memberikan keuntungan politik dan ekonomi bagi negara yang menguasai. Selain tidak bisa dipenetrasi oleh kekuatan maritim, wilayah tersebut memiliki potensi ekonomi yang sangat strategis.

Tesis yang dipaparkan oleh McKinder berkata bahwa kekuatan maritim memiliki keuntungan dalam menguasai jalur perdagangan laut. Akan tetapi, hal ini tidak berlaku ketika negara yang menguasai *Heartland* mengadopsi teknologi jalur kereta. Menurut McKinder (dalam Cohen, 2014), jalur kereta mampu mengubah dan memberikan keuntungan bagi negara yang menguasai Eurasia karena secara geografis tempat tersebut tidak bisa dipenetrasi kekuatan laut. Letak geografis itu pada akhirnya akan memberikan keuntungan bagi negara karena minimnya campur tangan dari kekuatan luar. Teori ini terkenal dengan diktumnya yaitu *who rules the Heartland commands the World Island; who commands World Island rules the world* (Flint, 2011). Mereka yang dapat menguasai *Heartland* akan mampu menguasai Pulau Dunia (*World Island*). Maksud dari Pulau Dunia adalah kombinasi Eurasia dan benua Afrika (Flint, 2011). Dalam kombinasi tersebut terdapat wilayah yang disebut dengan *Mantle of Vacancies*, yaitu wilayah kaya akan sumber energi yang terbentang dari Orinoco Basin di Venezuela, Afrika Utara, Timur Tengah dan Asia Tengah. Teori ini dikuatkan oleh ahli geografi Inggris, James Fairgrave yang mengatakan bahwa Cina berpotensi untuk menguasai *Heartland* (Cohen, 2014).

Gambar 1 – Heartland



Sumber: (Cohen, 2014)

Teori geopolitik kedua yang akan digunakan dalam artikel ini adalah *Sea Power Theory* atau *Mahan Theory*. Asumsi yang dijelaskan dalam teori ini mengatakan bahwa untuk mendapatkan keuntungan geopolitik, sebuah negara harus menguasai kekuatan laut (Cohen, 2014). Teori ini dikemukakan oleh Admiral Mayer Tahan dari AS yang kontra

terhadap kekuatan darat dalam Teori Heartland karena secara geografis Eurasia terkunci oleh samudra (Cohen, 2014). Mahan memaparkan bahwa penguasaan jalur-jalur laut seperti Kanal Panama atau Terusan Suez merupakan sebuah keuntungan bagi negara yang menguasainya. Ia mengatakan bahwa jalur perdagangan dan logistik dunia melalui wilayah-wilayah laut. Menurut Mahan hal ini justru menguntungkan bagi negara yang memanfaatkannya karena dapat memberikan keuntungan ekonomi, politik dan militer. Teori Mahan diimplementasikan oleh AS dengan kebijakan “*Blue Water Strategy*” di mana pemerintah AS melakukan aneksasi Pulau Filipina, Hawaii, Guam dan Kuba untuk mengukuhkan kekuatan militernya di perairan dunia (Cohen, 2014).

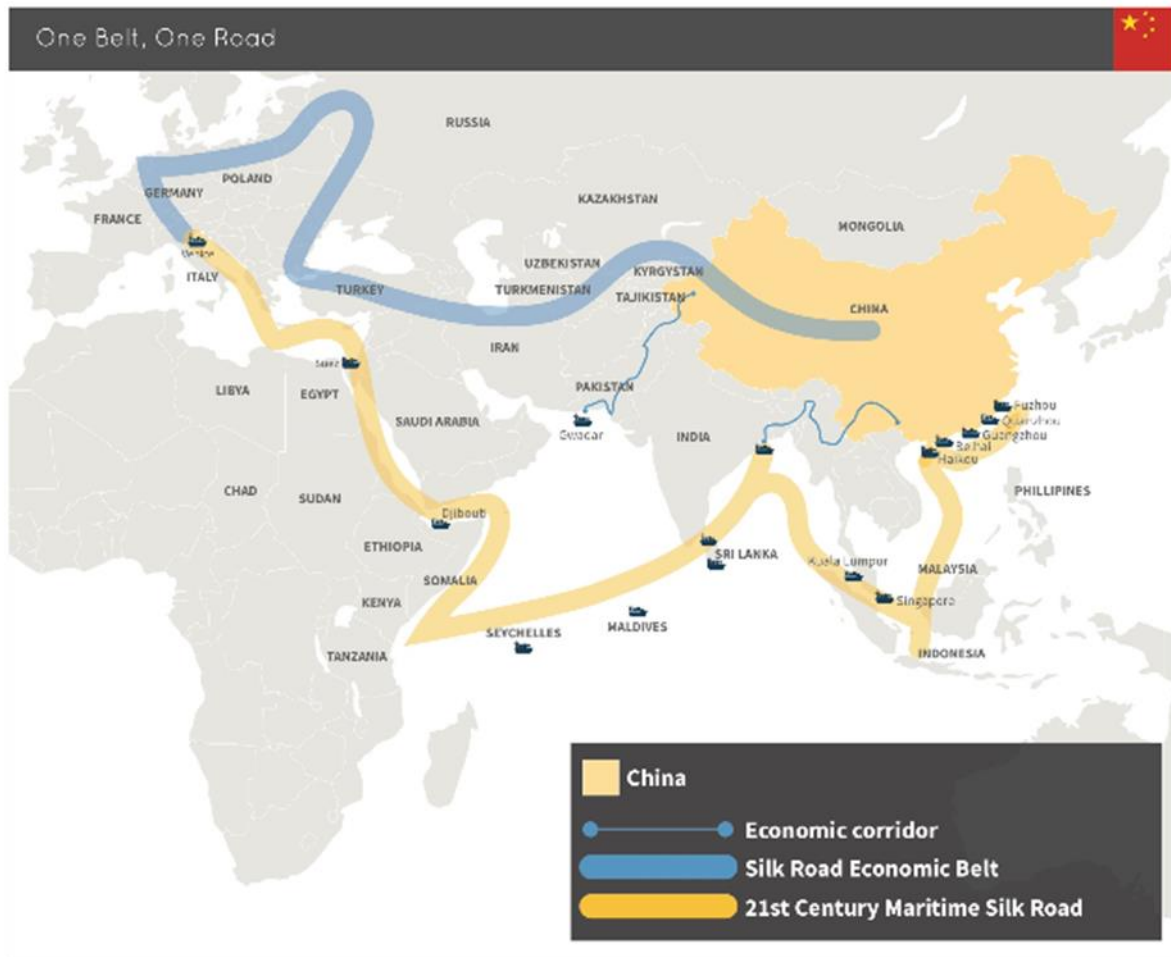
Pendekatan terakhir yang digunakan dalam artikel ini adalah konsep *latent power* dari mazhab neo-realisme. Mazhab ini berbicara tentang interaksi antarnegara yang cenderung berkonflik dan bertujuan untuk membangun *hard power* nasional seperti politik dan militer. Konsep ini juga dipergunakan untuk melihat korelasi antara kepentingan geopolitik dengan pembangunan kapabilitas kekuatan negara. *Latent power* menerangkan tentang korelasi sosioekonomi negara yang dapat dimanfaatkan untuk kekuatan militer sebuah negara (Dunne et al., 2013). Setiap negara membutuhkan teknologi untuk membangun kekuatan militer. Kekuatan tersebut dapat terbangun apabila negara memiliki sumber daya seperti uang dan sumber daya alam. Penggunaan aspek ekonomi untuk meningkatkan kapabilitas militer tidak terlepas dari peran negara yang mampu memanfaatkan keuntungan geopolitik dan geoekonomi sebuah wilayah strategis (Dunne et al., 2013).

Teori Heartland dan Jalur Perdagangan Darat Cina

Membahas tentang jalur perdagangan darat Cina atau *China's Belt Land Road Initiative* ini dapat dipandang dari berbagai sisi. Jalur perdagangan yang terintegrasi dalam BRI akan melalui negara-negara yang berada dalam wilayah Eurasia. Seperti yang dipaparkan oleh Mckinder dalam subbab sebelumnya bahwa siapa saja yang dapat mengendalikan *pivotal area* (Eurasia), maka dia akan menguasai dunia. Hal ini tentunya bukan sekadar mitos belaka. Ditinjau secara fitur geografi, Eurasia merupakan wilayah yang kaya akan energi. Para ahli memprediksi bahwa terdapat cadangan gas alam sebanyak 60% tersimpan di wilayah Eurasia seperti daerah Laut Kaspia, Asia Tengah dan Siberia (Cohen, 2014). Selain keuntungan secara ekonomi, wilayah *heartland* tersebut

merupakan bentang alam yang tidak dapat dipenetrasi. McKinder menyatakan bahwa daerah Eurasia memberikan keuntungan secara geografi karena tidak dapat dipenetrasi oleh kekuatan laut (Cohen, 2014).

Gambar 2 – China's Road Initiative



Sumber: (Cai, 2015)

Pada gambar di atas terlihat bahwa pemerintah Cina melalui jalur perdagangan daratnya akan melewati negara-negara di wilayah Asia Tengah yang kaya akan energi. Perlu diketahui pula bahwa secara kebutuhan energi, Cina membutuhkan batu bara (70%), *hydroelectric* (6%), gas alam (4%), nuklir (1%) dan energi terbarukan sebanyak 0,3% (Lewis, 2013). Selain itu, firma *Pricewaterhouse Cooper* (PwC) membuat sebuah laporan yang menyatakan *Land Road Initiative* Cina tidak hanya membangun pos-pos perdagangan saja. Program tersebut turut berkontribusi dalam pembangunan jalur transportasi pipa gas dari negara-negara Asia Tengah yang pada akhirnya akan dihubungkan ke negara Cina sebagai bagian dari pemenuhan kebutuhan energinya

(Yeroen & Joshua, 2008). Hal lainnya yang perlu ditekankan pula dalam *Land Road Initiative* adalah keuntungan ekonomi yang diperoleh Cina. Setidaknya ada beberapa keuntungan yang didapatkan yaitu, masuknya arus investasi ke Cina, kemudahan untuk mengakses pasar, jalur perdagangan yang mudah diakses karena kemudahan infrastruktur (Eropa Timur dan Barat) dan keuntungan bagi Cina untuk melakukan penggalangan dana (Yeroen & Joshua, 2008).

Teori McKinder ini setidaknya dapat menjawab dua hal terkait dengan *Belt Road Initiative* Cina. Hal yang dapat dikaji adalah aspek perdagangan dan jalur transportasi energi. Berdasarkan data yang diperoleh dari *European Bank for Reconstruction and Development* (EBRD), total keuntungan perdagangan dari Jalur Sutera Darat ini adalah 21 triliun dolar (European Bank for Reconstruction and Development, n.d.). Secara geografis, Jalur Sutera Darat berada di dalam bagian *World Island*. Wilayah tersebut tidak dapat dipenetrasi oleh kekuatan maritim atau negara yang berada di luar daerah tersebut. Benteng alam yang terbentuk secara alami memudahkan negara yang dapat memaksimalkan keuntungan geografis itu untuk mencapai kepentingan politik. Seperti yang diutarakan oleh Cohen (2015: 218) bahwa benteng alam di wilayah Eurasia menjadi benteng alami bagi Uni Soviet terhindar dari serangan-serangan yang berasal dari luar.

Tidak bisa dipungkiri bahwa jalur perdagangan yang berada di dalam inti terdalam *World Island* memberi keuntungan secara geopolitik bagi Cina. Poin yang dapat dipaparkan adalah secara eksternal Cina tidak akan mendapatkan tantangan berarti dari kompetitor yang berada di luar negaranya. Saat ini pemerintah AS lebih menitikberatkan pada kebijakan *America's First* yang cenderung isolasionisme dan menutup diri. Di satu sisi, negara-negara yang berada di dalam *World Island* seperti negara di Asia Tengah bergantung pula pada program BRI ini. Negara seperti Tajikistan, Uzbekistan ataupun Turkmenistan membutuhkan Cina untuk membangun jalur perdagangan ataupun pipa gas yang melewati negaranya. Melihat dari sikap saling ketergantungan ini, tidaklah mustahil bahwa secara geopolitik Cina akan menjadi kekuatan dominan di wilayah Eurasia. Apabila kekuatan eksternal seperti AS mulai menyadari bahwa kekuatannya mulai memudar di Eurasia dan melakukan intervensi militer, hal tersebut sudah sangat terlambat. Secara politik dan ekonomi, negara-negara di dalam *World Island* sudah bergantung pada Cina dan benteng alam di wilayah tersebut akan menyulitkan AS bila melakukan manuver militer.

Adapun dari sisi internal Cina, jalur perdagangan ini akan mendorong pertumbuhan ekonominya lebih maju. Seperti yang dipostulatkan oleh Ratzel pada pembahasan sebelumnya bahwa perkembangan sebuah negara dapat terstimulus oleh efek yang berasal dari luar negaranya. Jalur perdagangan yang sudah berusia dari 2000 tahun ini setidaknya akan menstimulus perekonomian Cina. *Land Road Initiative* memungkinkan Cina untuk melakukan penetrasi pasar ke negara-negara di Eropa. Cina berinisiasi untuk membangun jalur kereta yang dapat menghubungkan Cina Daratan dengan kota-kota strategis di Asia Tengah hingga ke Rotterdam di Belanda, Eropa Barat. Dengan kemudahan infrastruktur tersebut, produk Cina akan mudah merajai pasar Eropa. Hal ini tentunya memberikan dampak positif bagi Cina. Permintaan barang-barang Cina semakin banyak dan mendorong pertumbuhan ekonomi Cina itu sendiri. Terlepas dari semua itu, pertumbuhan ekonomi Cina berkorelasi dengan kekuatan politik. Cina menjadi *superpower* baik di wilayah Eurasia dan Eropa.

Hal lainnya yang tidak boleh terlupakan adalah *Land Road Initiative* Cina tidak hanya membangun jalur transportasi untuk perdagangan, tetapi juga suplai logistik energi khususnya gas alam yang dieksplorasi dari Laut Kaspia. Sejatinnya energi adalah salah satu elemen kekuatan nasional sebuah negara. Morgenthau (1978) mengutarakan bahwa penguasaan sumber daya alam dapat mendorong kapabilitas kekuatan sebuah negara dan mengubah tatanan distribusi kekuasaan. Jalur suplai energi ini pada intinya dibutuhkan Cina untuk membangun perindustrian dan perekonomiannya. Seperti yang disebutkan di atas, Cina pun masih sangat bergantung dengan gas alam. Melalui program tersebut, Cina dapat mengoptimalkan dua hal. Pertama, suplai gas alam dapat digunakan untuk kebutuhan dalam negerinya. Kedua, gas alam tersebut dapat ditransportasikan ke arah Teluk Persia untuk selanjutnya diperdagangkan melalui jalur laut.

Melalui pendekatan geopolitik klasik Mckinder terlihat bahwa jalur perdagangan darat yang diinisiasi oleh Cina memiliki keuntungan secara geopolitik. Pemerintah Xi Jinping dan rezimnya tidak akan tertandingi di wilayah Eurasia. Negara-negara yang dilalui oleh *Land Road* Cina merupakan negara yang luput dari perhatian negara adidaya seperti AS. Pemerintah Cina terbilang cukup berani karena mau berinvestasi di negara yang cenderung tidak stabil seperti di wilayah Asia Tengah. Negara Barat pada umumnya enggan untuk berinvestasi di negara itu karena memiliki risiko politik yang cukup buruk (Vox, 2018). Walaupun demikian, negara yang terletak di wilayah Eurasia merupakan

tempat yang menurut pandangan McKinder tidak dapat dipenetrasi. Cina secara bijak mampu memanfaatkan risiko tersebut menjadi keuntungan. Langkah Cina membuktikan prediksi Fairgrave yang menyatakan bahwa Cina berpotensi untuk menguasai *Heartland* (Cohen, 2014).

Masyarakat dunia tinggal menunggu waktu Cina untuk memainkan peranannya sebagai aktor dominan dalam konstelasi geopolitik di wilayah Eurasia. Bentang alam yang tidak memungkinkan dipenetrasi memberikan keuntungan tersendiri bagi Cina untuk lebih leluasa memainkan perannya. Dominasi Cina di wilayah *Heartland* menjadikan posisinya sangat strategis sebagai *superpower*. Setidaknya Cina mampu mematahkan dominasi AS yang kini lebih fokus pada kebijakan *America's First*. Walaupun di wilayah Eurasia terdapat kekuatan lainnya seperti Rusia, kedua negara tersebut hampir tidak pernah bersebarangan. Terlepas dari perbedaan prinsip komunisme pada zaman Perang Dingin, baik Cina dan Rusia merupakan sekutu strategis terutama di Dewan Keamanan PBB untuk mengimbangi kekuatan AS dan sekutunya. Dengan demikian dalam asumsi penulis, Teori McKinder melihat bahwa program *Road Initiative* memiliki keuntungan geopolitik bagi Cina. Terlepas dari posisi strategis Cina yang berada di wilayah *Heartland*, negara tersebut secara bijak mampu memanfaatkan potensi di daerah yang sebelumnya belum pernah tersentuh oleh negara adidaya seperti AS. Pada akhirnya, Cina diproyeksikan mampu menjadi aktor penting dalam konstelasi geopolitik di wilayah Asia dan Eropa.

Kekuatan Laut dan *Maritime Silk Road*

Slack dan Starr (1997) menyatakan bahwa AS memiliki kepentingan untuk mempertahankan pengaruh di seluruh samudra dunia. Hal ini tidak terlepas dari Doktrin Mahan yang dianut oleh Angkatan Laut AS. Jalur perdagangan maritim laut atau dikenal dengan *Maritime Silk Road* yang melewati berbagai macam perairan dunia. Koridor laut tersebut seperti yang tertera pada peta *China's Road Initiative* (Gambar 2) melewati Laut Cina Selatan, Selat Malaka, Teluk Bengal, Samudra Hindia, Teluk Aden, Laut Merah, Terusan Suez hingga ke Laut Tengah. Pemerintah Xi Jinping secara ambisius ingin mengkoneksikan seluruh koridor tersebut agar perekonomian Cina dapat tumbuh sekaligus mengamankan kepentingannya terkait keamanan energi.

Kehadiran koridor perdagangan tersebut tentunya perlu dibarengi dengan kehadiran personil militer. Pemerintah Cina telah membangun pangkalan militer di negara Djibouti.

Pangkalan tersebut sangat strategis karena terletak di pintu utama Teluk Aden sebelum memasuki Terusan Suez (Zheng, 2017) sehingga secara geografi, Djibouti sangat strategis. Teori Mahan menjelaskan bahwa untuk menjadi penguasa dunia, suatu negara harus mampu menguasai kekuatan laut (Cohen, 2014). Penguasaan tersebut tidak hanya melakukan penempatan militer di perairan yang dianggap strategis, tetapi juga mengendalikan jalur perdagangan internasional. Hal inilah yang kini tengah disiapkan oleh Cina. Di satu sisi, pemerintahan Xi Jinping membangun koridor perdagangan maritim. Pada sisi yang lain, Cina menempatkan pasukannya di Djibouti yang memang sangat strategis secara geografi.

Gambar 3 – Pangkalan Militer Cina di Djibouti



Sumber: (Global Security, 2018)

Pembangunan pangkalan militer Cina di Djibouti dapat dikaji ke dalam dua hal. Pertama adalah penempatan militer dan Angkatan Laut Cina tidak terlepas dari kepentingannya yang ingin mendapatkan keuntungan dari *Maritime Silk Road*. Djibouti terletak di Teluk Aden yang sangat rawan dengan perompak Somalia. Selain itu, Djibouti berada di jalur perdagangan internasional yang mengarah langsung ke Terusan Suez. Berdasarkan data yang diperoleh, nilai perdagangan yang melewati jalur ini hingga ke

Terusan Suez berjumlah 820,4 juta dolar pada bulan April 2017 (Egypt Today staff, 2017). Angka ini diprediksi tidak akan statis, karena nilai perdagangan akan meningkat hingga 13,2 triliun dolar pada tahun 2023 (Xinhua, 2015). Ketika proyek *Maritime Silk Road* ini terealisasi, semua produk yang diperdagangkan oleh Cina tentu saja akan melewati Terusan Suez. Dengan adanya pangkalan militer Cina di Djibouti, keamanan kapal dagang Cina menjadi lebih terjamin dari gangguan perompak Somalia pada saat akan memasuki Terusan Suez. Umumnya perompak Somalia membajak kapal-kapal dagang di Teluk Aden yang merupakan pintu masuk utama. Pemerintah Cina tentu saja tidak ingin jalur perdagangannya terhambat. Untuk itulah pemerintah Cina menempatkan pasukan militernya di Djibouti. Imbalan bagi pemerintah Djibouti sendiri adalah pembangunan proyek pipa gas untuk memenuhi kebutuhannya yang didanai oleh Cina (Zheng, 2017).

Dalam kacamata geopolitik, kehadiran militer Cina di Djibouti seakan menegaskan bahwa negara tersebut memiliki pengaruh dan kepentingan di wilayah Samudra Hindia. Cina bukanlah satu-satunya negara yang memiliki pangkalan militer di Djibouti. Negara Perancis, AS, Jepang, Jerman dan Italia, telah lebih dahulu membangun pangkalan militer (Zheng, 2017). Keberadaan militer Cina secara geopolitik mengisyaratkan bahwa mereka memiliki kekuatan militer yang mumpuni serta kepentingannya di wilayah tersebut sangat besar. Hal ini mampu mengubah konstelasi geopolitik yang ada di Samudra Hindia. Kekuatan besar yang sudah lama bercokol di Djibouti seperti AS tentunya akan merasa terancam. Kebijakan luar negeri AS yang menutup diri tidak terlepas dari keinginan Presiden Trump untuk mencegah produk Cina membanjiri pasar AS.

Aktor negara lainnya yang merasa terancam dengan keberadaan militer Cina di Samudra Hindia adalah India. Kedua negara tersebut merupakan rival dan kompetitor dan masih memiliki masalah perbatasan. Pemerintah Cina tidak berkeinginan menempatkan pasukan militernya di Gwadar, Pakistan karena kehadiran Cina di Pakistan menjadi sebuah ancaman bagi India. Cina justru menempatkan pasukannya di Djibouti untuk mengurangi ketegangan konflik di Samudra Hindia. Namun demikian, hal itu bukan berarti Cina mengurangi kekuatannya di perairan tersebut. Kini pemerintah Cina justru terlibat lebih aktif mendukung Presiden Maladewa Abdullah Yameen. Alasannya adalah Cina telah berinvestasi di Maladewa dan bermaksud menjadikan negara tersebut salah satu pos perdagangan maritim. Akan tetapi, India tidak ingin Cina memiliki pengaruh di

Maladewa. Presiden Maladewa sebelumnya yaitu Mohammad Nasheed merupakan pemimpin negara yang pro-India (Global Security, 2018). India khawatir Cina mampu menjadi penguasa di wilayah Asia Selatan di mana negara tersebut berpotensi mengendalikan jalur perdagangan dan perairan di Samudra Hindia.

Berdasarkan contoh kasus di atas, dapat ditarik benang merah bahwa secara Teori Mahan, Cina berpotensi untuk dapat menjadi kekuatan utama dunia. Pemerintah Cina secara ambisius melalui proyek *Maritime Silk Road* bersikukuh ingin membuat jalur koridor perdagangan yang dapat meningkatkan kapabilitas ekonominya. Penguasaan jalur perdagangan internasional melalui koridor *Maritime Silk Road* menguntungkan Cina secara politik dan ekonomi. Melalui kacamata ekonomi, Cina mampu menjadi pusat perdagangan internasional. Sedangkan dalam pandangan politik, bukanlah sesuatu yang mustahil Cina dapat memainkan perannya sebagai salah satu kekuatan utama dunia. Terlebih dengan kehadiran militer Cina di perairan strategis seperti Samudra Hindia, Teluk Aden dan Terusan Suez, eksistensinya menjadi pertanda bahwa kekuatan militernya bukanlah sesuatu yang dapat disepelekan.

Cina sebagai *The Next Superpower*?

Menurut pandangan neo-realis, dikenal sebuah konsep yaitu *latent power*. Konsep ini menerangkan tentang korelasi sosioekonomi negara yang dapat dimanfaatkan untuk kekuatan militer sebuah negara (Dunne et al., 2013). Setiap negara membutuhkan teknologi untuk membangun kekuatan militer. Kekuatan tersebut dapat terbangun apabila negara memiliki sumber daya seperti uang dan sumber daya alam (Dunne et al., 2013). Menjawab pertanyaan apakah Cina akan menjadi *the next superpower*, hal tersebut terlalu dini untuk dijawab. Tetapi, proyeksi Cina untuk menjadi kekuatan dunia bukanlah sesuatu yang mustahil. Terlebih lagi, dinamika dan konstelasi politik dunia bukan sesuatu yang diskrit. Segalanya dapat terjadi, sebagaimana pada era Perang Dingin, Uni Soviet terlihat digdaya, namun di penghujung 1980-an, Uni Soviet hancur bukan karena serangan dari luar melainkan dari internal mereka sendiri. Begitupun dengan fenomena yang dikaji dalam artikel ini.

Melalui sudut pandang geopolitik, Cina setidaknya memiliki potensi untuk menjadi *superpower*. *Belt Road Initiative* Cina di jalur darat berada di posisi yang strategis. Sesuai dengan Teori McKinder, posisi Cina dan negara-negara di Eurasia berada di wilayah *Heartland*. Sebuah wilayah yang sangat sulit dipenetrasi kekuatan maritim.

Keuntungannya adalah Cina dapat membangun jalur perdagangan darat tanpa harus mengkhawatirkan gangguan dari eksternal. Hal lainnya yang patut digarisbawahi adalah Cina telah menandatangani perjanjian BRI dengan negara-negara Eurasia seperti Rusia, Mongolia dan negara di Asia Tengah (Vox, 2018). Adapun kehadiran Cina di perairan strategis seperti Samudra Hindia menjadi sebuah tanda bahwa Xi Jinping ingin pengaruh negaranya terasa di jalur pelayaran internasional. Dalam kacamata Teori Mahan, Cina berusaha untuk menguasai jalur perdagangan maritim internasional sekaligus memperlihatkan kekuatannya dengan penempatan angkatan laut di Djibouti. Baik di darat maupun di laut, Cina berpotensi untuk terus meningkatkan kapabilitas negaranya.

Keuntungan ekonomi yang diperoleh Cina melalui BRI setidaknya dapat mendorong negara tersebut menjadi *the next superpower*. Untuk menjadi kekuatan dunia, setidaknya sebuah negara harus memiliki banyak indikator. Selain indikator ekonomi, kekuatan militer pun patut diperhitungkan. Pengembangan alat-alat perang memerlukan sumber daya pendukung seperti finansial dan sumber daya alam. Pengembangan proyek BRI itu menambah pemasukan devisa bagi Cina baik secara finansial maupun sumber daya material. Cina tidak terlalu mendorong negaranya untuk mengembangkan kekuatan militer seperti AS. Hingga saat ini, AS masih menduduki posisi tertinggi militer terkuat dunia dengan total personil aktif berjumlah 2.083.100 orang (Global Firepower, 2018). Namun bukan berarti Cina tidak akan mengembangkan kekuatannya. Politik dunia adalah arena yang anarki, sehingga setiap negara akan berlomba secara konflik ataupun kerja sama agar dapat selamat di tengah kompetisi yang keras. Cina saat ini menduduki peringkat ketiga terkait indeks kekuatan militer dunia (Global Firepower, 2018). Angka tersebut dapat berubah, ketika Cina dapat memaksimalkan keuntungan ekonominya untuk mendorong pengembangan kekuatan militer sebagai salah satu indikator untuk menjadi kekuatan dunia.

Simpulan

Fenomena *Belt Road Initiative* ini dapat disimpulkan bahwa secara geopolitik Cina memiliki keuntungan. Jalur perdagangan darat yang diinisiasi oleh Cina terletak di wilayah *Heartland* yang menurut Teori Mckinder sangat sulit dipenetrasi oleh kekuatan eksternal. Sedangkan menurut Teori Mahan, pembangunan jalur maritim dunia oleh Cina

merupakan bentuk dari unjuk kekuatan yang mana keuntungannya dapat memengaruhi konstelasi geopolitik dunia. Walaupun masih terlalu prematur menyebut Cina sebagai *the next superpower*, pada intinya tidak tertutup kemungkinan bahwa negara tirai bambu tersebut dapat menjadi kekuatan utama dunia. Situasi internasional yang serba tidak pasti, menjadikan segala kemungkinan itu akan selalu ada.

Daftar Pustaka

- Blackwill, R. D., & Harris, J. M. (2016). *War by other means: geoeconomics and statecraft*.
- Blanchard, J.-M. F., & Flint, C. (2017). The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative. *Geopolitics*, 22(2), 223–245. <https://doi.org/10.1080/14650045.2017.1291503>
- Cai, P. (2015). Understanding China's Belt and Road Initiative. *Lowy Institute*. Diambil 26 Maret, dari [https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/documents/Understanding China's Belt and Road Initiative_WEB_1.pdf](https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/documents/Understanding%20China's%20Belt%20and%20Road%20Initiative_WEB_1.pdf)
- Campbell, C. (2017). China: New Silk Road Is a Challenge for Washington | Time. Diambil 30 Mei 2018 dari <http://time.com/4992103/china-silk-road-belt-xi-jinping-khorgos-kazakhstan-infrastructure/>
- Cohen, S. B. (2014). *Geopolitics: the geography of international relations*. Rowman & Littlefield.
- Dunne, T., Kurki, M., & Smith, S. (2013). *International relations theories: discipline and diversity*.
- Egypt Today Staff. (2017). Record-breaking number of ships transit Suez Canal Thursday - Egypt Today. Diambil 30 Mei 2018, dari <https://www.egypttoday.com/Article/3/6309/Record-breaking-number-of-ships-transit-Suez-Canal-Thursday>
- Elsevier. (2017). The One Belt, One Road Initiative's Potential Impact on Global Research Collaboration. Diambil 30 Mei 2018, dari <https://www.elsevier.com/research-intelligence/campaigns/onebeltoneroad>
- European Bank for Reconstruction and Development. (n.d.). Belt and Road Initiative (BRI). Diambil 30 Mei 2018 dari <http://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html>
- Flint, C. (2011). *Introduction to geopolitics*. Routledge. Diambil dari <https://www.routledge.com/Introduction-to-Geopolitics-3rdEdition/Flint/p/book/9781138192164>
- Global Firepower. (2018). 2018 Military Strength Ranking. Diambil 30 Mei 2018, dari <https://www.globalfirepower.com/countries-listing.asp>
- Haenle, P., Ferchen, M., & Heng, J. (2016). China, Development, and Global Security: Bridging the Gaps - Carnegie-Tsinghua Center - Carnegie Endowment for International Peace. Diambil 30 Mei 2018, dari

<https://carnegietsinghua.org/2016/12/14/china-development-and-global-security-bridging-gaps-event-5450>

- Lewis, S. W. (2013). The Geopolitics of Natural Gas: Natural Gas in the People's Republic of China, (October), 1–33. Diambil dari <http://belfercenter.hks.harvard.edu/files/CES-pub-GeoGasChinaLewis-102913.pdf>
- Manuel, A. (2017). The Staggering Impact of China's "Belt and Road" Initiative - The Atlantic. Diambil 30 Mei 2018, dari <https://www.theatlantic.com/international/archive/2017/10/china-belt-and-road/542667/>
- McKinsey & Company. (2016). China's One Belt, One Road: Will it reshape global trade? | McKinsey & Company. Diambil 30 Mei 2018, dari <https://www.mckinsey.com/featured-insights/china/chinas-one-belt-one-road-will-it-reshape-global-trade>
- Morgenthau, H. J. (Hans J. (1978). *Politics among nations : the struggle for power and peace*. Knopf.
- Slack, B., & Starr, J. (1997). Geostrategy, resources and geopolitics: Implications for the US Navy and naval port system. *Marine Policy*, 21(4), 309–323. [https://doi.org/10.1016/S0308-597X\(97\)00011-0](https://doi.org/10.1016/S0308-597X(97)00011-0)
- Toal, G. (1996). *Critical geopolitics : the politics of writing global space*. University of Minnesota Press. Diambil dari <https://www.upress.umn.edu/book-division/books/critical-geopolitics>
- Toal, G., Dalby, S., & Routledge, P. (1998). *The geopolitics reader*.
- Vox. (2018). *China's trillion dollar plan to dominate global trade - YouTube*. Vox. Diambil dari <https://www.youtube.com/watch?v=EvXROXiIpvQ>
- Waltz, K. N. (1993). The Emerging Structure of International Politics. *International Security*, 18(2), 44. <https://doi.org/10.2307/2539097>
- Xinhua. (2015). Backgrounder: Suez Canal in facts and numbers - World - Chinadaily.com.cn. Diambil 30 Mei 2018, dari http://www.chinadaily.com.cn/world/2015-08/07/content_21525194.htm
- Yeroen, van der L., & Joshua, Y. (2008). China's New Silk Route: The long and winding road. *OCLC Systems & Services: International Digital Library Perspectives*, 24(1), 22–29. <https://doi.org/10.1108/10650750810847215>
- Zhang, Z. (2017). China Takes An Expansionist View Of Geopolitics. Diambil 30 Mei 2018 dari <https://www.forbes.com/sites/stratfor/2017/10/31/china-takes-an-expansionist-view-of-geopolitics/#70dadbe16a52>
- Zheng, S. (2017). China's Djibouti military base: "logistics facility", or platform for geopolitical ambitions overseas? | South China Morning Post. Diambil 30 Mei 2018 dari <http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2113300/chinas-djibouti-military-base-logistics-facility-or>