



PROSPEK JALAN SUTRA MODERN BAGI PEREKONOMIAN INDONESIA

Rafika Sari*)

Abstrak

Indonesia menghadiri KTT One Belt One Road (OBOR) pada tanggal 14-15 Mei 2017 di China. Selain sejalan dengan pembangunan poros maritim, dukungan lebih dari 60 negara yang mewakili 60% populasi dunia dan sekitar sepertiga Produk Domestik Bruto (PDB) dunia menjadikan pertemuan KTT ini strategis bagi Indonesia. Untuk itu, Indonesia memanfaatkan peluang kebangkitan jalan sutra modern dengan mempertimbangkan prospek jalur ini bagi Indonesia dilihat dari sektor perdagangan dan sektor investasi. Pembangunan infrastruktur melalui investasi ke Indonesia hanya akan memberikan peluang besar bagi negara lain apabila Pemerintah Indonesia tidak segera melakukan pembenahan terstruktur terhadap peningkatan daya saing produk unggulan dan potensial untuk menggenjot ekspor Indonesia. DPR RI dapat melakukan fungsi pengawasan yang diarahkan pada kebijakan pemerintah dalam peningkatan perdagangan ekspor terutama pembatasan kuota impor komoditas pangan serta peningkatan investasi melalui realisasi kerja sama Government to Government (G to G) dan Government to Business (G to B).

Pendahuluan

Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) *One Belt One Road* (OBOR) yang dilaksanakan pada tanggal 14-15 Mei 2017 di Beijing, China, dihadiri oleh 29 kepala negara dari 50 negara, salah satunya Indonesia. Jalur sutra modern ini menghubungkan China dengan negara-negara di Afrika, Asia, dan Eropa melalui jalur darat dan laut. Program OBOR mendapat dukungan lebih dari 60 negara yang mewakili 60% populasi dunia dan sekitar sepertiga Produk Domestik Bruto (PDB) dunia, sehingga pertemuan ini

dinilai strategis bagi Indonesia. Selain itu, program OBOR sejalan dengan program Pemerintah Indonesia dalam pembangunan poros maritim dunia dan konektivitas ASEAN. Tentunya, untuk melakukan pembenahan sektor maritim, Indonesia memerlukan investasi yang cukup besar.

Dengan kebangkitan jalan sutra modern, yang menjadi pertanyaan kemudian adalah bagaimana prospek jalur sutra bagi Indonesia baik dilihat pada sektor perdagangan ekspor

*) Peneliti Muda pada Bidang Ekonomi dan Kebijakan Publik, Pusat Penelitian, Badan Keahlian DPR RI.
E-mail: rafika.sari@dpr.go.id



dan impor maupun pada sektor investasi. Seperti diketahui lebih dari 250 juta populasi telah menjadikan Indonesia sebagai salah satu sasaran pasar potensial bagi negara eksportir. Dalam kerangka jalur sutra modern, Masyuri, Guru Besar Ekonomi Pertanian Universitas Gajah Mada Yogyakarta mengemukakan bahwa investasi yang masuk dalam jalur sutra tidak bermanfaat kalau Indonesia hanya menjadi pasar semata.

Revitalisasi Jalan Sutra

Upaya membuka jalur perdagangan antarbenua yang dikenal sebagai jalur sutra telah dilakukan sejak ribuan tahun yang lalu. Jalur sutra kuno ini merupakan jalur perdagangan yang menghubungkan China dengan negara-negara di Eropa, Asia, dan Afrika melalui semangat perdamaian, kerja sama, keterbukaan dan inklusivitas, saling belajar dan saling menguntungkan dengan komoditas utama sutra.

Dengan semangat yang sama, Presiden China Xi Jinping menghidupkan kembali konsep jalur sutra modern dengan Program OBOR dalam kunjungannya ke Khazakhstan pada tahun 2013. Awalnya, inisiasi OBOR dipahami oleh Kementerian Perdagangan China semata sebagai solusi ekspor bagi sektor manufaktur baja ke wilayah barat China, namun kemudian berhasil menjadi kebijakan luar negeri China untuk menciptakan suatu koridor ekonomi dengan memadukan kekuatan geopolitik dan geoekonomi negara-negara *middle power* di Eropa, Asia, dan Afrika, dengan China sebagai pusatnya. Untuk mendukung infrastruktur jalur tersebut, China menyediakan dana sebesar USD124 miliar (\pm Rp1.649 triliun), antara lain untuk pembangunan kereta api cepat pada jalur darat, dan pengembangan pelabuhan laut pada jalur laut.

Jalur sutra modern terbagi menjadi dua. *Pertama*, jalur perdagangan darat dikenal dengan jalur sutra sabuk ekonomi (*new Silk Road Economic Belt*) membentang dari Eropa ke Asia Tengah dan Timur. Lima poin utama untuk membangun jalur ini adalah dengan memperkuat: (a) komunikasi kebijakan yang mendukung kerja sama ekonomi; (b) koneksi jalan/infrastruktur dengan koridor transportasi yang besar; (c) fasilitas perdagangan yang menekankan pada penghapusan halangan dagang (*trade barriers*) dan pengurangan biaya perdagangan dan investasi; (d) kerja sama keuangan yang berfokus pada penyelesaian mata uang untuk mengurangi biaya transaksi

dan risiko finansial; dan (e) hubungan *people-to-people*. *Kedua*, jalur perdagangan laut dikenal dengan jalur sutra maritim (*21st Century Maritime Silk Road*) merupakan upaya mempererat hubungan dengan Asia Selatan dan Asia Tenggara, mulai dari Pelabuhan China dengan sejumlah pelabuhan di sepanjang rute Laut China Selatan, Samudera Hindia, Teluk Persia, Laut Merah, hingga Teluk Aden. Jalur sutra maritim ini difokuskan pada keamanan perdagangan maritim.

Sektor Perdagangan Ekspor Impor

Potensi China dan sejumlah negara pada jalur sutra modern memberikan peluang bagi peningkatan transaksi perdagangan ekspor impor negara-negara di sepanjang jalur sutra modern, termasuk Indonesia pada jalur sutra maritim. Selama periode tahun 2014-2016, nilai perdagangan ekspor-impor China bersama negara lain pada jalur sutra modern mencapai USD3 triliun. Pada tahun 2016, nilai ekspor nonmigas Indonesia ke China pun menunjukkan pertumbuhan sebesar 13,97% dari tahun sebelumnya, yaitu sebesar USD13,3 miliar pada tahun 2015 dan USD15,1 miliar pada tahun 2016.

Namun sebaliknya, ada sebagian yang berpendapat pesimis terhadap posisi Indonesia pada jalur sutra modern. Kondisi ini terlihat dari Tabel 1, bahwa sebagian besar negara yang masuk dalam jalur sutra modern merupakan negara tujuan ekspor yang memiliki kontribusi relatif kecil terhadap ekspor Indonesia di bawah 5% pada tahun 2016. Hanya sebagian kecil yang memberikan kontribusi ekspor Indonesia lebih dari 5%, yaitu China (11,5%), India (7,55%), dan Singapura (6,64%).

Bahkan pada beberapa negara di jalur sutra modern, Indonesia mengalami defisit neraca perdagangan nonmigas, antara lain China, Thailand, dan Vietnam. Defisit neraca perdagangan nonmigas Indonesia-China tercatat sebesar USD15,58 miliar pada tahun 2016, disebabkan nilai impor nonmigas dari China ke Indonesia relatif lebih besar daripada nilai eksportnya, yaitu mencapai USD30,69 miliar.

Untuk meningkatkan nilai perdagangan ekspor, Indonesia harus mengambil bagian dalam menyediakan (*supply*) produk yang dapat dijual di sepanjang jalur sutra modern melalui komoditas unggulan dan komoditas potensial yang berdaya saing produk global. Berdasarkan Kementerian Perdagangan, komoditas ekspor nonmigas unggulan Indonesia antara lain udang, kopi, sawit, dan kakao, sedangkan produk

Tabel 1. Ekspor Nonmigas dan Neraca Perdagangan Nonmigas Indonesia dengan Negara pada Jalur Sutra Modern Tahun 2016

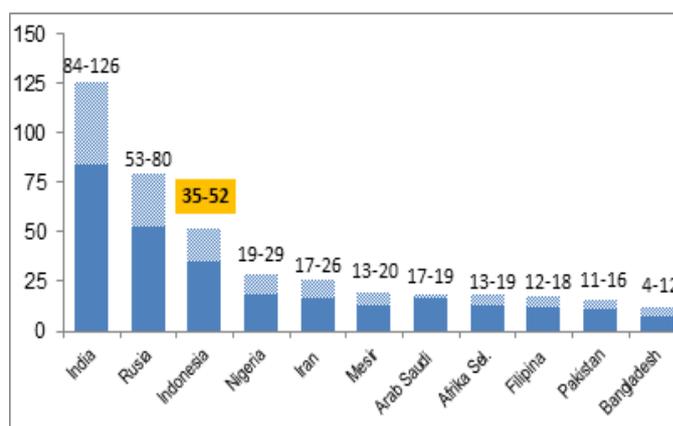
Negara	Ekspor Nonmigas		Neraca Perdagangan (USD juta)	Negara	Ekspor Nonmigas		Neraca Perdagangan (USD juta)
	(USD juta)	%			(USD juta)	%	
China	15.113	11,5	-15.577	Afrika Selatan	727	0,55	438
India	9.924	7,55	7.080	Polandia	370	0,28	229
Singapura	8.725	6,64	1.064	Nigeria	310	0,24	303
Malaysia	6.013	4,58	1.282	Ukraina	310	0,24	-252
Filipina	5.257	4,00	4.437	Sri Lanka	262	0,20	218
Thailand	4.609	3,51	-3.992	Iran	235	0,18	206
Vietnam	3.031	2,31	-144	Kenya	201	0,15	191
Pakistan	2.018	1,54	1.861	Yunani	142	0,11	73
Arab Saudi	1.333	1,01	627	Irak	91	0,07	91
Bangladesh	1.266	0,96	1.197	Rumania	92	0,07	50
Rusia	1.262	0,96	411	Bulgaria	45	0,03	-31
Mesir	1.110	0,84	1.016	Kazakhstan	7	0,01	-8
Turki	1.023	0,78	745	Belarus	3	0,002	-160

Sumber: Kementerian Perdagangan, 2017.

potensi Indonesia antara lain *handicraft*, ikan dan turunan produk ikan, *medical herbs*, serta kulit dan produk kulit. Oleh karena itu, Indonesia seyogyanya memanfaatkan posisi penting bagi perdagangan komoditas ekspor impor dengan menjadi produsen atas produk tersebut dengan memberikan nilai tambah bagi Indonesia. Dan yang tidak kalah penting adalah meyakinkan para pembuat kebijakan untuk tidak memenuhi kebutuhan dalam negeri melalui impor sebagai suatu solusi jangka pendek.

Sektor Investasi

Selain ekspor, Indonesia berpeluang menarik investasi ke Indonesia melalui OBOR. Gambar 1 menunjukkan bahwa Indonesia menjadi negara dengan target investasi ketiga setelah India dan Rusia, dengan estimasi nilai investasi sebesar USD35-52 miliar. Sejak tahun 2013, tawaran investasi satu-persatu mulai masuk ke Indonesia, salah satunya adalah proyek pembangunan jaringan sarana dan prasarana kereta api cepat Jakarta-Bandung. Namun demikian, hingga saat ini Indonesia dinilai belum maksimal dalam mendapatkan porsi investasi OBOR. Menurut Badan Koordinasi Penanaman Modal, realisasi investasi ke Indonesia melalui OBOR dalam 4 tahun hanya sebesar 11%-17% dari target estimasi atau mencapai USD6 miliar dari USD35-52 miliar estimasi. Indonesia tertinggal jauh dari negara ASEAN lain, seperti Filipina sebesar USD24 miliar dari USD12-18 miliar estimasi dan Malaysia sebesar USD30 miliar.



Gambar 1. Estimasi Investasi Menurut Negara (USD miliar)

Sumber: Kontan, 15 Mei 2017.

Indriana (2015) mengemukakan bahwa keberhasilan jalur sutra modern dipengaruhi oleh faktor domestik dan faktor internasional. Faktor domestik di sini meliputi pembangunan ekonomi, pasar ekspor, dan diversifikasi transportasi. Dilihat dari kapasitas pelabuhan Indonesia, arus barang dan peti kemas di Indonesia hanya mencapai 3 juta Teus pada tahun 2016. Kapasitas arus barang dan peti kemas tersebut di Indonesia jauh tertinggal dari negara tetangga yaitu Malaysia yang memiliki kapasitas arus barang dan peti kemas sebesar 9,9 juta Teus pada tahun yang sama.

Sebagai upaya peningkatan kapasitas pelabuhan, Indonesia menyambut baik peluang jalur sutra modern dengan menawarkan sejumlah proyek infrastruktur di Indonesia guna mendukung

program maritim nasional, antara lain proyek pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung di Sumatera Utara dan Pelabuhan Bitung di Sulawesi Utara. Proyek strategis ini dilakukan melalui kerja sama yang melibatkan swasta, pemerintah, dan masyarakat. Kedua pelabuhan tersebut akan menjadi hub berstandar internasional baru di Indonesia, yang terintegrasi dengan kawasan industri dan dilengkapi oleh fasilitas jalur kereta api, pelabuhan, dan bandara internasional. Pengembangan kedua pelabuhan bertujuan untuk menciptakan pemerataan ekonomi antardaerah, khususnya di luar Pulau Jawa. Pelabuhan laut yang terintegrasi dengan kawasan industri juga bertujuan untuk meminimalkan biaya logistik yang umumnya terjadi karena jauhnya akses kawasan industri dari pelabuhan. Selain pelabuhan, proyek investasi yang ditawarkan adalah proyek pembangkit listrik tenaga mikrohidro dan *smelter* aluminium di Kalimantan Utara dengan potensi tenaga listrik sebesar 7.700 megawatt dan proyek beberapa jalan tol ruas, antara lain Padang-Pekanbaru, Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Parapat dan Banda Aceh-Sigli.

Dari paparan di atas dapat ditarik benang merah bahwa jalur sutra modern merupakan rencana pengembangan perdagangan bebas China yang tentunya lebih menguntungkan China, sehingga, apabila OBOR berhasil diimplementasikan, bukan mustahil China akan menjadi kekuatan dunia, seperti halnya Inggris dan Amerika Serikat. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur melalui investasi ke Indonesia hanya akan memberikan peluang besar bagi negara lain apabila Pemerintah Indonesia tidak segera melakukan pembenahan terstruktur terhadap peningkatan daya saing produk unggulan dan potensial untuk menggenjot ekspor Indonesia.

Penutup

Gagasan jalur sutra modern yang diprakarsai oleh China merupakan strategi kebijakan luar negeri China yang menghubungkan dengan negara-negara di Asia, Eropa, dan Afrika. Keterlibatan Indonesia dalam KTT Jalan Sutra ini merupakan langkah strategis Indonesia dalam upaya meningkatkan perdagangan dan investasi guna mendukung poros maritim Indonesia pasca dikeluarkannya Paket Kebijakan Ekonomi khususnya mengenai kemudahan berbisnis (*doing business*). Melalui Paket Kebijakan Ekonomi tersebut, Pemerintah Indonesia juga telah menghapus berbagai peraturan yang menghambat kemudahan berbisnis di Indonesia.

Namun demikian, pembangunan infrastruktur jalur sutra modern menjadi instrumen yang tepat apabila disertai dengan pembangunan pertanian pangan yang intensif, sehingga Indonesia tidak hanya sekedar menjadi pasar bagi eksportir pada jalur sutra. Sebaliknya Indonesia dapat menjadi produsen yang menghasilkan produk yang berdaya saing global. Oleh karena itu, terkait jalur sutra modern, DPR RI dapat melakukan fungsi pengawasan yang diarahkan pada kebijakan pemerintah dalam peningkatan perdagangan ekspor, terutama pada pengalokasian kuota impor komoditas pangan serta peningkatan investasi melalui realisasi kerja sama *Government to Government* (G to G) dan *Government to Business* (G to B).

Referensi

- “Belt and Road Forum: RI Harus Jadi Negara Produsen Dunia, Bukan Konsumen”, *Koran Jakarta*, 15 Mei 2017, hlm. 1.
- “China Hidupkan Jalur Sutra, Apa Untungnya Bagi Negara Lain?”, *Detik Finance*, 16 Mei 2017, <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3502532/china-hidupkan-jalur-sutra-apa-untungnya-bagi-negara-lain>, diakses 17 Mei 2017.
- “China Ingin Hidupkan Jalur Sutra Baru”, *Kompas*, 15 Mei 2017, hlm. 1.
- “Indonesia Cari Peluang di Jalur Sutra Modern”, *Media Indonesia*, 14 Mei 2017, hlm. 1.
- “Indonesia Yakin Bisa Gaet Investor Besar dari OBOR”, *Kontan*, 15 Mei 2017, hlm. 20.
- Indriana Kartini. “Kenaikan Jalur Sutra Baru Cina dan Implikasinya Bagi Amerika Serikat”, *Jurnal Kajian Wilayah*, Vol.6 (2), 2015.
- “KTT OBOR: Jalur Sutra untuk Kemakmuran”, *Media Indonesia*, 15 Mei 2017, hlm. 1.
- “Kementerian Perdagangan. Daftar 10 Produk Utama Indonesia dan 10 Produk Potensial Indonesia”, <http://ppep.kemendag.go.id/pppep.php?x=abtus&y=468eefefca090ca67d7fec65e537b126>, diakses 17 Mei 2017.
- Kementerian Perdagangan. *Statistik Ekspor Impor Indonesia: Neraca Perdagangan dengan Negara Mitra Dagang Tahun 2016*. Jakarta.
- Ramla Wahab-Salman. “Readdressing 21st Century Maritime Silk Road: Exploring Sino-Sri Lanka relations in 2016”, *Daily FT*, 16 April 2016, <http://www.ft.lk/article/535143/Readdressing-21st-Century-Maritime-Silk-Road:-Exploring-Sino-Sri-Lanka-relations-in-2016#sthash.Lai4arXT.dpuf>, diakses 17 Mei 2017.
- “Sinergi Indonesia-China: MoU Kawasan Industri Diteken”, *Bisnis Indonesia*, 15 Mei 2017, hlm. 25.