

ANALISIS INVESTASI TIONGKOK DI EASTERN ECONOMIC CORRIDOR THAILAND DALAM SKEMA BELT AND ROAD INITIATIVE

Puguh Toko Arisanto, Andi Dias Astiza Nasrum

Program Studi Ilmu Hubungan Internasional, Universitas Teknologi Yogyakarta Jawa Tengah, Indonesia

Email: ptas002@gmail.com, hanyasayadiaz@gmail.com

Abstrak

Kebijakan investasi koridor ekonomi Tiongkok dalam skema BRI di Thailand mengalami perubahan. Tiongkok pada mulanya menginginkan investasi ekonomi koridor diimplementasikan pada sektor pertanian untuk pengembangan proyek Kra Kanal dan untuk pembangunan kereta api cepat atau HSR di wilayah Thailand bagian utara. Namun Tiongkok merubahnya. Tiongkok pada akhirnya berinvestasi di *Eastern Economic Corridor* (ECC) di Thailand Timur yang berfokus pada pembangunan kota modern. Penulis menggunakan teori kebijakan luar negeri model adaptif yang terdiri dari tiga variabel yakni external change, structural change dan leadership. Dengan menggunakan metode kualitatif, penulis menemukan tiga faktor perubahan investasi Tiongkok di Thailand yaitu kebijakan ramah investor Tiongkok di Thailand, perubahan fokus BRI Tiongkok di Thailand dari pemanfaatan SDA ke pengembangan kota dan industrialisasi dan pengaruh sifat oportunistis dan gaya kepemimpinan yang sentralistik Xi Jinping di pemerintahan Tiongkok.

Kata Kunci: investasi; ecc; model adaptif; perubahan struktural; perubahan eksternal; pimpinan

Abstract

China's economic corridor investment policy under the BRI scheme in Thailand has undergone change. Initially, China intended corridor economic investment to be implemented in the agricultural sector for the development of Kra Kanal project and high speed rail (HSR) in northern Thailand. But China changed it. China eventually invested in the Eastern Economic Corridor (ECC) in Eastern Thailand which focused on developing modern cities. The authors used an adaptive model of foreign policy theory which consists of three variables, namely external change, structural change and leadership. Using a qualitative method, the authors found three factors of change in Chinese investment in Thailand. Those are Chinese investor-friendly policies in Thailand, A change in the focus of China's BRI in Thailand from utilizing natural resources to city development and industrialization and the influence of the opportunist nature and centralized leadership style of Xi Jinping in Chinese government.

Keywords: *investment; ecc; adaptive model; structural change; external change; leadership*

Pendahuluan

Salah satu contoh kerja sama internasional yang banyak menyita perhatian publik internasional adalah kerja sama dalam skema *One Belt One Road* atau yang saat ini dikenal dengan *Belt and Road Initiative* (BRI) yang dibentuk oleh Tiongkok pada kepemimpinan Presiden Xi Jinping pada tahun 2013. Skema kerja sama internasional ini merupakan salah satu contoh dari *soft politics* dengan menggunakan kebijakan ekonomi pembangunan yang ditawarkan kepada negara-negara lain khususnya negara berkembang. Melalui BRI, Tiongkok yang diklaim sebagai *the New Superpower* mencoba memperluas pengaruh dan hegemoni ekonominya dengan mempertimbangkan strategi geoekonomi dan geopolitik. Pada dasarnya BRI memiliki lima tujuan utama yakni koordinasi kebijakan, fasilitas konektivitas, perdagangan tanpa hambatan, integrasi keuangan, dan ikatan orang-ke-orang (Larasati, 2022). Dalam praktiknya, implementasi BRI lebih didominasi pada proyek pembangunan infrastruktur lintas negara yang menghubungkan Tiongkok dengan negara-negara lainnya untuk membangun jalur perdagangan yang berpusat di Tiongkok. Pendanaan proyek ini dilakukan dengan menarik modal atau dana dari dalam negeri Tiongkok, salah satunya melalui *Investment Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB). Melalui cara ini pemerintah Tiongkok bersama AIIB akan menyediakan dana untuk digunakan negara mitra dalam membangun infrastrukturnya (Yudilla, 2019).

Dalam konteks lain, BRI merupakan kebijakan yang berfungsi untuk menghubungkan satu wilayah ke wilayah lainnya melalui koridor ekonomi. Koridor ekonomi adalah wilayah khusus yang dibentuk dan memiliki jaringan infrastruktur yang terintegrasi dengan tujuan untuk menstimulasikan pengembangan ekonomi wilayah tersebut. Koridor tersebut dikelola oleh negara atau antar negara dan dikembangkan di dalam sebuah negara ataupun antar negara (Mulenga, 2013). Sejak tahun 2015 hingga 2017 BRI telah berhasil membentuk enam koridor ekonomi di beberapa negara yaitu: Tiongkok-Central Asia-West Economic Corridor, New Eurasian Land dge Economic Corridor, Bangladesh-Tiongkok-India-Myanmar Economic Corridor, Tiongkok-Pakistan Economic Corridor, Tiongkok-Mongolia-Rusia Economic Corridor, dan IndoTiongkok-Peninsula Economic Corridor (Derudder, Liu, & Kunaka, 2018). Namun dari enam kawasan koridor ekonomi tersebut belum ada koridor ekonomi untuk kawasan Asia Tenggara. Oleh karenanya, dengan dibentuknya koridor ekonomi yang kemudian diberi nama Thailand Eastern Economic Corridor (EEC) pada tahun 2017, menjadikan Thailand sebagai satu-satunya perwakilan negara Asia Tenggara yang memiliki koridor ekonomi dengan bekerjasama dengan Tiongkok.

Sebelumnya, kesepakatan EEC didahului dengan polemik atau dinamika “tarik menarik” dalam penetapan wilayah investasi antara Tiongkok dan Thailand. Ini bermula ketika dalam forum pertemuan BRI yang pertama, tawaran Tiongkok bukan untuk menyalurkan investasinya ke ECC tetapi untuk pengembangan proyek Kra Kanal

dan untuk pembangunan kereta berkecepatan tinggi atau High Speed Rail (HSR) di wilayah Thailand bagian utara. Thailand di bawah kepemimpinan Raja Bhumibol menyeturkannya. Namun, sejak bergantinya Raja Thailand dari Raja Bhumibol ke Raja Vajiralongkorn kesepakatan pembangunan proyek kra kanal dan HSR mengalami stagnasi.

Tiongkok ingin membangun HSR di Chiang Rai di Thailand Utara agar dapat membantu Thailand dalam mobilisasi logistik hasil pertanian Thailand ke Tiongkok melalui Thailand Utara. Bagi Tiongkok pembangunan HSR di kota pertanian ini dapat memberikan keuntungan besar bagi Tiongkok karena wilayah tersebut akan menjadi pusat dari zona ekonomi khusus lintas batas antar negara dan sebagai pusat logistik sehingga ini memungkinkan penghapusan tarif barang khususnya hasil pertanian yang dikirim dari barat daya Tiongkok melalui Sungai Mekong. Selain itu, proyek Kra Kanal telah lama diinginkan oleh Tiongkok sebagai komplemen dalam menguasai maritim Indo-China. Di sisi lain, pihak Thailand di bawah kepemimpinan Raja Vajiralongkorn menilai bahwa tidak menginginkan tawaran investasi pembangunan HSR tersebut karena tidak sesuai dengan prioritas kebutuhan alokasi investasi Thailand saat itu. Thailand juga terlihat menentang rencana tersebut karena hanya akan menguntungkan pihak Tiongkok dalam proses pengiriman barang-barang dari pasar Tiongkok-Thailand bagian utara, namun tidak memberikan dampak yang sangat besar bagi kesejahteraan wilayah Thailand lainnya. Pemerintah Thailand mengharapkan investasi BRI diarahkan untuk proyek EEC sebagai implementasi kebijakan revolusi industri 4.0 di Thailand yang telah dirancang pada tahun 2016 ([Punyaratabandhu & Swaspitchayaskun, 2018](#)).

Setelah EEC diresmikan pada tahun 2017, pihak Thailand melakukan negosiasi kembali dan melakukan pendekatan kepada Tiongkok. Thailand meyakinkan pihak Tiongkok untuk berinvestasi di EEC. Pihak Thailand beragumen bahwa lokasi koridor ekonomi yang akan dibangun dan terletak di bagian timur Thailand yakni di Provinsi Chachoengsong, Rayon, dan Chonburi jauh lebih menguntungkan kedua pihak. Penetapan EEC di wilayah tersebut dikarenakan letaknya yang strategis tidak hanya bagi daerah lokal Thailand tetapi juga bagi negara-negara di Asia. Thailand mengklaim bahwa wilayah EEC akan menjadi Strategic Gateway to Asia atau gerbang paling modern ke Asia. Dan di masa depan, wilayah EEC diharapkan akan tumbuh menjadi kota metropolitan modern sebagai pusat perdagangan, investasi, transportasi regional dan logistik dan sumber daya manusia serta daya tarik wisatawan baik lokal maupun mancanegara.

Tiongkok pada akhirnya mengubah keputusannya dengan tidak meneruskan proyek Kra Kanal dan HSR di Thailand utara dan mengikuti usulan pemerintah Thailand untuk berinvestasi pada proyek EEC di Thailand Timur ([Dunseith, 2018](#)). Keputusan Tiongkok yang mengalami perubahan kebijakan dalam hal menentukan wilayah investasinya di bawah skema BRI adalah anomali yang akan penulis bahas. Oleh karena itu, dalam artikel ini penulis akan menganalisis faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi perubahan kebijakan luar negeri dalam penetapan investasi dari proyek Kra Kanan dan HSR di Thailand utara ke EEC di Thailand Timur. Untuk

menganalisisnya, penulis menggunakan model adaptif dalam pengambilan kebijakan luar negeri.

Metode Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian kualitatif. Selain itu, penulis menggunakan jenis penelitian eksplanatif untuk menjelaskan alasan Tiongkok merubah kebijakan investasinya dari Kra Kanal dan HSR di Thailand Utara ke Proyek ECC di Thailand Timur. Metode pengumpulan data dilakukan melalui sebuah studi kepustakaan baik dari buku, artikel jurnal, website maupun sumber daring lainnya. Data yang diperoleh kemudian direduksi. Dalam hal ini penulis merangkum, memilih hal-hal yang pokok dan hanya memfokuskan pada poin penting. Data yang telah direduksi akan memudahkan penulis dalam merangkum informasi dan menganalisisnya.

Hasil dan Pembahasan

1. *External Change*: Kebijakan Ramah Investor Thailand

Kebijakan ramah investor oleh pemerintah Thailand sebagai variabel *external change* dalam perubahan kebijakan Tiongkok adalah hal yang menarik karena menawarkan berbagai keuntungan bagi Tiongkok. Menurut (Rosenau, 1976) menyatakan bahwa kebijakan luar negeri menjadi upaya suatu negara melalui keseluruhan sikap dan aktivitasnya untuk mengatasi serta memperoleh sebuah keuntungan dari lingkungan eksternalnya. Oleh karena itu, kebijakan luar negeri yang dibuat oleh pemerintah Tiongkok untuk melakukan perubahan wilayah investasi adalah bentuk dari upaya untuk mendapatkan keuntungan dari lingkungan eksternalnya. Bagi Thailand, upaya persuasif dengan mengeluarkan beberapa kebijakan-kebijakan ramah investor demi memperjuangkan kepentingan nasionalnya untuk menarik perhatian pemerintah Tiongkok agar dapat membangun kawasan koridor ekonomi dan mewujudkan revolusi industri ekonomi 4.0 yang telah dirancang.

Faktor eksternal dari pemerintah Thailand berupa kebijakan-kebijakan ramah investor yang akan berinvestasi di kawasan ECC mampu menarik perhatian Tiongkok. Berdasarkan (Investment, 2017) terdapat beberapa kebijakan ramah investor yang ditawarkan oleh ECC di antaranya:

1. Pengurangan pajak penghasilan perusahaan (*Corporate Income Tax* sebesar 50%
2. Sewa tanah jangka panjang selama 50 tahun untuk pengembangan perumahan.
3. Sewa tanah jangka panjang selama 99 tahun untuk area komersial dan industri.
4. Mendapatkan *Work permit*, *visa assistance* dan *business visa* selama lima tahun secara gratis.
5. Akun mata uang asing dan penggunaan mata uang asing tanpa menukar dengan Bath Thailand.
6. Investor juga diyakinkan dengan adanya *Fast-track environmental impact assessment* (EIA), hal ini serupa dengan analisis dampak lingkungan (AMDAL) yang bertujuan untuk memastikan tanggung jawab sosial atas kehadiran industri

yang akan didirikan di ECC untuk memastikan bahwa industri-industri tersebut tidak merusak lingkungan.

Selain kebijakan-kebijakan di atas, berdasarkan (Thailand Board of Investment, 2017) terdapat juga beberapa standar kerja sama berupa insentif pajak sebagai bentuk persuasif dari pemerintah Thailand kepada Tiongkok. Berikut tabel pembagian insentif pajak bagi investor di ECC:

Tabel 1
Pembagian insentif pajak investor EEC

<i>Group</i>	<i>Eligible activities</i>	<i>Incentives: Corporate income tax exemption</i>
<i>A1</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Manufacture of Aircraft or Aircraft Parts</i> ▪ <i>Manufacture of Aerospace Devices and Equipment</i> ▪ <i>Aerospace Operating Systems</i> ▪ <i>Vocational training centres</i> ▪ <i>Scientific laboratories</i> ▪ <i>Calibration services</i> 	<i>8 years without cap</i>
<i>A2</i>	<i>Repair of Aircraft or Aircraft Parts</i>	<i>8 years</i>
<i>A3</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Manufacture of Onboard Devices and Equipment (except disposable and reusable aircraft utilities and supplies)</i> ▪ <i>Aviation or Aerospace Industrial Zones or Industrial Estates</i> 	<i>5 years</i>
<i>A4</i>	<i>Repair of Onboard Devices and Equipment (except disposable and reusable aircraft utilities and supplies)</i>	<i>3 years</i>
<i>B1-B2</i>	<i>Trade and investment support offices (TISO): Engineering service</i>	<i>Only Non-tax Incentives</i>

Data diperoleh dari Sibunruang, 2017.

Dalam tabel di atas, pembagian insentif pajak dibedakan dalam 5 grup berdasarkan tingkat *eligible activities* atau kegiatan bisnisnya. Hal tersebut menjadi jelas bagi investor yang ingin berinvestasi dalam proyek pembangunan industri di wilayah ECC. Thailand Board of Investment (BOI) juga dengan spesifik memberikan jangka waktu dalam memberikan insentif pajak bagi para investor. Hal tersebut merupakan tawaran yang menguntungkan bagi investor dikarenakan mereka tidak perlu terbebani akan pengeluaran pajak atas dana yang diinvestasikan selama beberapa tahun. Tidak hanya berupa kebijakan ramah investor saja yang ditawarkan oleh pemerintah Thailand. Pengadaan fasilitas khusus bagi para investor asal Tiongkok juga menjadi daya tarik bagi investor. Hal ini dikarenakan Thailand BOI

menjadikan investor Tiongkok sebagai target prioritas utama. Sebagai prioritas utama, pemerintah Thailand telah mendirikan tiga gedung khusus untuk memfasilitasi seluruh investor asal Tiongkok (Prnewswire.com, 2018).

Dalam konteks lain, upaya Tiongkok untuk mendapatkan hak istimewa maupun fasilitas lainnya seperti yang ditawarkan oleh Thailand juga akan lebih mudah terealisasi karena sistem pemerintahan diktator Thailand. Dengan sistem tersebut, pemerintah Thailand menjalankan pemerintahan tanpa banyak melakukan konsiderasi dari berbagai level pemerintahan seperti di negara demokrasi ala weberian. Thailand juga tidak perlu mempertimbangkan opini publik yang berkembang. Dengan kondisi tersebut, Thailand menguntungkan kepentingan Tiongkok dan tidak ada alasan bagi Tiongkok untuk tidak berinvestasi di ECC melalui BRI. Hal ini diperkuat oleh argumen Somnuck, ilmuwan dari Thailand Timur bahwa:

“China has no concern for Thai dictators, who can fast-track procedures and environment impact assessments and award privileges for investors without consulting local opinion” (Wengkiat, 2018).

2. Structural Change: Perubahan Fokus Belt and Road Initiative dalam Pemanfaatan Investasi di Thailand

Structural Change merupakan kondisi dimana terjadi perubahan terhadap aturan dan prosedur dalam suatu sistem sehingga muncul arah kebijakan yang baru untuk disesuaikan dengan aturan dan prosedur yang baru ([Murat, 2009](#)). Perubahan stuktur yang terjadi dalam kasus ini bukanlah perubahan stuktur berupa pergantian aktor birokrasi atau sejenisnya. Pada mulanya, Tiongkok ingin pertaniannya menonjol di dunia dengan cara membentuk strategi global yang mengkoordinasikan pasar dan sumber daya domestik serta asing ([Erokhin & Gao, 2018](#)) dan Tiongkok menilai bahwa Thailand adalah negara tetangga Tiongkok yang memiliki peluang perekonomian yang tinggi dari sektor pertanian untuk dimanfaatkan. Hadirnya BRI kemudian dijadikan sebagai strategi global untuk meningkatkan produksi dan ekspor pertanian Tiongkok, meningkatkan investasi luar negeri, dan bahkan membentuk kembali aturan internasional tentang pertanian. Melalui skema BRI, Tiongkok mempromosikan pengaruh ekonominya di dunia dan menjelajahi pasar baru untuk komoditas pertanian dan produk makanannya untuk meningkatkan manfaat dari perdagangan internasional ([Zhang, W, Alon, I & Lattemann, 2019](#)).

Memiliki ketertarikan pada sektor pertanian, Tiongkok tertarik berinvestasi di kawasan Thailand Utara, Chiang Rai yang terkenal dengan produk pertanian dengan kualitas tinggi. Tiongkok memiliki ketertarikan untuk berinvestasi di Chiang Rai agar bisa mendukung perkembangan dan pengelolaan sektor pertanian Thailand. Iklim yang lebih sejuk di Thailand Utara (Chiang Rai) menjadikannya sebagai tempat terbaik untuk menanam tanaman seperti kentang, stroberi, kubis, alpukat, paprika dan komoditas pertanian lainnya. Produk pertanian yang berkualitas tinggi tersebut menarik Tiongkok ingin berinvestasi dan sekaligus agar Thailand dapat

meningkatkan fasilitas perdagangan negaranya khususnya di sektor pertanian karena fasilitas perdagangan adalah salah satu masalah terpenting di dunia internasional.

Pada BRI dalam forum ke I, BRI fokus pada sektor pertanian yang berperan penting dalam mengembangkan BRI, dan ini dikendalikan oleh pemerintah Tiongkok sendiri. Pada forum ke II, BRI mengalami perkembangan dan tidak hanya fokus pada pertanian namun juga pada pengembangan kota modern. Meski terjadi pergantian fokus, aktor yang berperan dalam menjalankannya tetaplah pemerintah Tiongkok. Berubahnya struktur BRI dari pengembangan pertanian menjadi pengembangan kota modern adalah wujud dari *structural change*. Sebelumnya, menguasai pasar pertanian adalah cara Tiongkok untuk mempromosikan pengaruh ekonominya. Cara tersebut telah berubah. Untuk mempromosikan pengaruh ekonominya, Tiongkok berupaya mengembangkan kota modern dengan pengembangan fasilitas berupa infrastruktur, kemajuan teknologi, bandara, dan pelabuhan.

Dengan adanya perubahan BRI yang berfokus dari sektor pertanian ke sektor pengembangan kota modern, Tiongkok berarti mengincar sebuah skema kerjasama di sektor pengembangan kota modern. Tiongkok pada akhirnya menerima tawaran dari pihak Thailand untuk berinvestasi di ECC yang berfokus pada pengembangan kota megapolitan modern dan kota industri melalui pembangunan bandara, pelabuhan, kereta api cepat dan infrastruktur industri lainnya. Selain memiliki kesamaan dengan ECC, dalam hal pengembangan proyek untuk membangun kota modern dan kota industri Tiongkok juga menyadari kesempatan pengembangan proyek EEC lebih menjanjikan banyak keuntungan dan sejalan dengan orientasi baru dari BRI dalam melegitimasi kekuatan ekonominya di Asia Tenggara.

Interpretasi dari proyek ECC bagi Tiongkok lebih mengesankan karena penanaman investasinya tidak hanya meningkatkan nama baik Tiongkok di mata Thailand saja, namun juga bagi negara-negara Asia Tenggara lainnya. Khususnya negara yang berbatasan langsung dengan Thailand seperti Kamboja, Laos, Myanmar, dan tidak jauh dari Vietnam, negara yang dikenal sebagai CLMV. Hal tersebut dikarenakan proyek ECC akan menjadi pusat industri *hightech*, inovasi dan logistik serta gerbang regional untuk perdagangan dan investasi yang juga akan berdampak pada perekonomian negara-negara Asia Tenggara yang berbatasan dengan Thailand (Phuangketkeow, 2020).

Adanya perubahan struktur BRI yang selaras dengan misi proyek ECC, Thailand yang berkeinginan untuk membangun kota modern dengan mengembangkan kereta berkecepatan tinggi atau HSR menjadi alasan kuat bagi Tiongkok untuk berinvestasi di ECC. Hal ini dikarenakan antusias dari Thailand untuk membangun kota modern yang dilengkapi dengan teknologi HSR sejalan dengan program kerja BRI untuk menjadikan teknologi HSR sebagai salah satu dari perhiasan mahkota industri manufaktur. Eksistensi teknologi kereta api Tiongkok cukup populer di dunia sehingga Thailand mempercayakan pengembangan HSR kepada Tiongkok. Sejauh ini Pemerintah Tiongkok telah mengerahkan lebih dari 10.000 ilmuwan dan insinyur untuk mengembangkan teknologi HSR. Hal tersebut

menjadikan Tiongkok menjadi negara asal HSR bagi lebih dari 50 persen dari total HSR dunia (Cai, 2017).

Keuntungan Tiongkok investasi di ECC juga diungkapkan oleh salah satu investor asal Tiongkok, Mr. Pipit Aneaknithi selaku presiden bank Kasikornbank dalam sebuah seminar bahwa BRI Tiongkok adalah strategi utama untuk menghubungkan Tiongkok dengan banyak negara dan mempromosikan perdagangan internasional serta kerja sama investasi. Di bawah skema BRI, bisnis Tiongkok dibantu untuk memperluas investasi mereka di luar negeri. Sementara Asia Tenggara adalah salah satu lokasi strategis investasi Tiongkok, dan Thailand adalah bagian dari Asia Tenggara yang menjadi penerima investasi paling potensial dikarenakan letak lokasi geografisnya yang menguntungkan sehingga hubungan investasi Tiongkok dan Thailand akan berfungsi sebagai jembatan antara Tiongkok dan organisasi regional Asia Tenggara, *Association of Southeast Asia Nations* (ASEAN). Implementasi program ECC dianggap selaras dengan kebijakan BRI Tiongkok dan akomodatif untuk sebuah kolaborasi antara negara maupun organisasi regional (Kasikornbank, 2018).

3. Leadership: Sifat Xi Jinping yang Oportunis dan Gaya Kepemimpinan Sentralistik di Pemerintahan Tiongkok.

Kemajuan negara Tiongkok sebagai negara adidaya dunia bahkan *superpower* khususnya dalam konteks geoekonomi, tidak lepas dari faktor kepemimpinan Xi Jinping. Sejak kepemimpinan Xi Jinping tahun 2013, Tiongkok telah meluncurkan beberapa enigma Tiongkok sebagai bentuk strategi kebijakan luar negerinya seperti *New form of Great Power relationship, The relationship with neighboring countries* dan *The one belt one road initiative* (OBOR) yang saat ini dikenal dengan BRI (Ferdinand, 2016).

Berubahnya investasi Tiongkok di Thailand dari pembangunan kra kanal dan HSR di Thailand Utara ke ECC di Thailand Timur, tidak terlepas dari sifat Xi Jinping yang oportunis atau berusaha memaksimalkan peluang untuk memperoleh keuntungan sebesar-besarnya. Transformasi arah kebijakan investasi proyek Kra Kanal dan HSR ke investasi pada proyek ECC dianggap sebagai upaya yang praktis untuk mendapatkan peluang lebih besar untuk turut serta dalam lingkaran perekonomian kawasan Asia Tenggara. Xi Jinping menganggap investasi pada ECC adalah upaya mewujudkan "*Bridge between China and ASEAN*". Presiden Xi Jinping juga menegaskan bahwa Tiongkok akan selalu membantu dan mendorong Thailand dalam upaya menjaga stabilitas ekonomi nasionalnya. Tiongkok bersedia bekerja sama dengan pihak Thailand untuk memperkuat penyelarasan strategi pembangunan kedua negara dan memajukan kerja sama melalui skema BRI berupa pengadaan HSR Tiongkok-Thailand serta membantu mempromosikan ECC (Xinhua News Agency, 2019). Selain itu Xi Jinping juga menyatakan bahwa Thailand dapat memainkan peran penting di kawasan Asia Tenggara dan dapat memperoleh

keuntungan jangka panjang dari BRI. Sebagai konsiderasi untuk menjadi negara dengan kekuatan ekonomi terbesar, Xi Jinping membutuhkan Thailand. Sehingga tindakan persuasif dalam bentuk kebijakan ramah investor yang ditawarkan pemerintah Thailand diterima dengan baik oleh Xi Jinping. Alasan mengapa Xi Jinping membutuhkan Thailand dikarenakan letaknya yang sangat strategis di kawasan Asia Tenggara.

Faktor kedua adalah gaya kepemimpinan kedua Xi Jinping yang sentralistik. Mengingat bahwa Tiongkok adalah negara komunis, pengaruh Xi Jinping sebagai orang nomor satu di Tiongkok dalam kebijakan negara sangatlah kuat. Kedudukannya sebagai aktor politik sentral di pemerintahannya dibuktikan dengan kebijakan-kebijakannya bahkan di 200 hari pertamanya menjabat, Xi Jinping mengeluarkan kebijakan yang luar biasa dan menerapkan perubahan dengan kecepatan yang mencengangkan. Dalam beberapa minggu, Xi Jinping telah melabeli Tiongkok dengan slogan *China dream* serta menetapkan aturan baru yang ketat yang mengatur perilaku para pejabat, dan menetapkan pemikiran apa saja yang bisa dan tidak dibisa dibahas. Hal ini yang membuat kebijakan dan perilaku para pejabat pada pemerintahannya diatur dan diputuskan oleh Xi Jinping (McGregor, 2019).

Kepemimpinan sentralistik Xi Jinping ditunjang dengan tekad dan semangat yang besar untuk kemajuan Tiongkok. Xi Jinping merupakan pemimpin yang memiliki tekad yang besar untuk mempercepat pembangunan ekonomi dan kesejahteraan bangsanya atau kesejahteraan negara-negara yang akan terlibat dalam mewujudkan *Zhongguo Meng* (Impian Tiongkok). Seperti pada pernyataannya pada acara Pameran Jalan Kebenaran yang menyatakan bahwa:

“...Menurut saya, mewujudkan kebangkitan besar bangsa Tiongkok merupakan impian terbesar saya pada abad ini...” (Wang, 2012).

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa Xi Jinping akan melakukan upaya apapun untuk meningkatkan ekonomi bangsanya dan bangsa lain melalui kebijakan *Yidau Yilu* atau Satu Sabuk, Satu Jalur yang lebih dikenal saat ini dengan sebutan BRI.

Sentralisasi kekuasaan di bawah kepemimpinan Xi Jinping yang dimaksudkan adalah upaya untuk mendorong majunya suatu agenda dan menghindari penyelewengan yang akan dilakukan oleh anggota organisasi. Oleh karena itu, Xi Jinping membuat dirinya menjadi pusat kekuasaan baik di pemerintahan, di Partai Komunis, maupun dalam militer negara (Martin & Cohen, 2014). Sentralisasi kekuasaan yang dilakukan Xi Jinping sebagai upaya untuk membatasi kepentingan-kepentingan terselubung dan meningkatkan perannya sendiri dalam proses pengambilan keputusan. Gaya kepemimpinan sentral ini membuat Xi Jinping sebagai penentu dalam mengambil sebuah keputusan. Hal ini dikarenakan, semua proses akan berakhir pada dirinya yang menduduki jabatan tertinggi di Tiongkok, mulai dari ketua partai komunis, kepala militer dan presiden. Semua keputusan baik dari sektor ekonomi, kebijakan hingga militer, seluruhnya akan ditentukan oleh Xi Jinping,

termasuk dalam kasus menentukan lokasi investasi Tiongkok dari Thailand Utara ke proyek ECC Thailand Timur.

Berdasarkan beberapa pemaparan di atas, penulis menyimpulkan bahwa perubahan investasi dari proyek kra kanal dan HSR di Thailand Utara ke proyek ECC di Thailand Timur dipengaruhi oleh sifat oportunistik Xi Jinping yang melihat bahwa proyek ECC dapat memberikan keuntungan dan manfaat yang lebih besar dari proyek kra kanal dan HSR di Thailand Utara. Faktor kedua adalah sentralistik. Keputusan perubahan investasi menjadi keputusan Xi Jinping sebagai aktor sentral dan orang nomor satu di Tiongkok sehingga para bawahannya harus menuruti keputusan Xi Jinping tersebut. Berdasarkan penelitian yang dilakukan dengan menggunakan metode penelitian kualitatif dengan jenis penelitian yang digunakan adalah eksplanatif. Metode pengumpulan datanya dilakukan melalui sebuah studi kepustakaan.

Kesimpulan

Berdasarkan teori kebijakan luar negeri model adaptif yang menggunakan 3 variabel yakni external change, structural change dan kepemimpinan, hasil penelitian menunjukkan bahwa perubahan investasi Tiongkok di Thailand dipengaruhi oleh tiga faktor. Pertama, kebijakan ramah investor untuk Tiongkok dalam ECC seperti kebijakan istimewa terkait pajak, penyewaan tanah dan kelonggaran visa bisnis yang ditawarkan oleh Thailand untuk Tiongkok berhasil memikat Tiongkok untuk berinvestasi di ECC. Kedua, adanya perubahan skema BRI Tiongkok pasca forum II menghasilkan sebuah kebijakan perubahan fokus BRI di Thailand dari pemanfaatan sumber daya alam seperti pertanian ke pengembangan kota dan industrialisasi yang modern. Ketiga, pengaruh sifat presiden Xi Jinping yang oportunistik dan kepemimpinan yang sentralistik. Xi Jinping yang oportunistik melihat bahwa proyek ECC dapat memberikan keuntungan dan manfaat yang lebih besar dari proyek kra kanal dan HSR di Thailand Utara. Faktor kedua adalah gaya kepemimpinan yang sentralistik. Keputusan perubahan investasi menjadi keputusan Xi Jinping sebagai aktor sentral dalam pemerintahan dan orang nomor satu di sistem pemerintahan Tiongkok sehingga para bawahannya harus menuruti keputusan Xi Jinping tersebut.

BIBLIOGRAFI

- Cai, Peter. (2017). *Understanding China's belt and road initiative*. [Google Scholar](#)
- Derudder, Ben, Liu, Xingjian, & Kunaka, Charles. (2018). *Connectivity along overland corridors of the belt and road initiative*. [Google Scholar](#)
- Dunseith, B. (2018). *ASEAN Briefing, Thailand's Eastern Economic Corridor*. Retrieved from <https://www.aseanbriefing.com/news/thailand-eastern-economiccorridor/%3E>
- Erokhin, Vasilii, & Gao, Tianming. (2018). Competitive Advantages of China's Agricultural Exports in the Outward-Looking Belt and Road Initiative. In *China's Belt and Road Initiative* (pp. 265–285). Springer. [Google Scholar](#)
- Ferdinand, Peter. (2016). Westward ho—the China dream and ‘one belt, one road’: Chinese foreign policy under Xi Jinping. *International Affairs*, 92(4), 941–957. [Google Scholar](#)
- Investment, Thailand Board of. (2017). *BOI's Investment Promotion in the EEC*.
- Kasikornbank. (2018). *Belt and Road-Eastern Economic Corridor Seminar Summary*. [Google Scholar](#)
- Larasati, A. (2022). *10 Proyek Besar Belt and Road Initiative China*.
- Martin, Peter, & Cohen, David. (2014). Inside Xi Jinping's Reform Strategy. *The National Interest*. [Google Scholar](#)
- McGregor, R. (2019). *Tokoh Otoriter Dunia: Xi Jinping, Komunis yang Ambisius*. [Google Scholar](#)
- Mulenga, G. (2013). *Developing Economic Corridors In Africa Rationale for the Participation of the African Development Bank*. African Development Bank Group.
- Murat, Guuml; I. (2009). The concept of change and James N. Rosenau: Still international relations? *African Journal of Political Science and International Relations*, 3(5), 199–207. [Google Scholar](#)
- Phuangketkeow, Sihasak. (2020). *Thailand's Eastern Economic Corridor: A Bold Strategic Move*. [Google Scholar](#)
- Prnewswire.com. (2018). *Thailand Targets to Connect Belt and Road Initiative and EEC to Boost Investment Opportunities in ASEAN*. Retrieved from <https://www.prnewswire.com/news-releases/thailand-targets-to-connect-belt-and-road-initiative-and-eeec-to-boost-investment-opportunities-in-asean-300702545.html>.

- Punyaratabandhu, Piratorn, & Swaspitchayaskun, Jiranuwat. (2018). The political economy of China–Thailand development under the one belt one road initiative: Challenges and opportunities. *The Chinese Economy*, 51(4), 333–341. [Google Scholar](#)
- Rosenau, James N. (1976). *In search of global patterns*. Free Press. [Google Scholar](#)
- Thailand Board of Investment. (2017). *Opportunity Thailand Innovation-Driven Economy. BOI Brochure, 1-2*. Retrieved from <https://www.slideshare.net/boinyc/opportunity-thailand-innovationdriven-economy>
- Wang, Zhongguo G. X. (2012). *Sambutan Xi Jinping dalam Pameran bertajuk Jalan Kebenaran*.
- Wengkiat, P. (2018). *Thailand Woos Chinese Investment for Major Industrial Revamp*.
- Xinhua News Agency. (2019). *Chinese OM Pledges Support for Thailand’s Eastern Economic Corridor*.
- Yudilla, Artha. (2019). Kerjasama Indonesia Cina Dalam Belt And Road Initiative Analisa Peluang Dan Ancaman Untuk Indonesia. *Journal of Diplomacy and International Studies*, 2(01), 52–65. [Google Scholar](#)
- Zhang, W, Alon, I & Lattemann, C. (2019). *China’s Belt and Road Initiative: Changing the Rules of Globalization*. London: Palgrave Macmillan.

Copyright holder:

Puguh Toko Arisanto, Andi Dias Astiza Nasrum (2022)

First publication right:

[Syntax Idea](#)

This article is licensed under:

