

Analisis Perubahan Keputusan Pemerintah Maladewa Terhadap Kontrak Konsesi Bandara Internasional Male Dari Perusahaan GMR India Ke BUCG Tiongkok Pada Tahun 2010-2014

Margi A.Hasyaimi

*Alumni Program Studi Sarjana Hubungan Internasional
UPN "Veteran" Jawa Timur*

e-mail: margihasyaimi@yahoo.com

ABSTRACT

This research aimed to analyze the changes of the Maldives government's decision on the cancellation agreement with GMR India and switch to cooperate with BUCG China. In 2010, the government of the Maldives signed a privatization agreement with the GMR-MAHB that produce concessions on Male International Airport. Two years after the signing of the agreement, airport operations under GMR caused controversy which led to the cancellation of the contract unilaterally by the government of Maldives. This study analyzes the changes in the Maldivian government's decision by rational choice theory, which states as rational actors will make decisions based on profit and loss, as well as the bandwagoning theory for profit as Maldives's strategy for cooperation with China. Overall, the analysis of this study aimed to answer the hypothesis the changes of Maldives foreign policy was influenced by interest in the Maldives to join in the plan of 21st Century Maritime Silk Route of China.

Keywords: *privatization, consession, rational choice, bandwagoning for profit, 21st Century Maritime Silk Route*

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perubahan keputusan pemerintah Maladewa terhadap pembatalan kesepakatan kerjasama dengan GMR India dan kemudian beralih bekerjasama dengan BUCG Tiongkok. Pada tahun 2010, pemerintah Maladewa menandatangani kesepakatan privatisasi dengan GMR-MAHB yang menghasilkan hak konsesi atas Bandara Internasional Male. Dua tahun sejak ditandatanganinya kesepakatan tersebut, operasional bandara dibawah GMR menimbulkan kontroversi yang berujung pembatalan kontrak secara sepihak oleh pemerintah Maladewa. Penelitian ini menganalisis perubahan keputusan pemerintah Maladewa dengan menggunakan teori rational choice, yakni negara sebagai aktor rasional akan mengambil keputusan berdasarkan untung rugi, serta teori bandwagoning for profit sebagai strategi Maladewa untuk menjalin kerjasama dengan Tiongkok. Secara keseluruhan, analisis penelitian ini ditujukan untuk menjawab hipotesis bahwa perubahan keputusan Maladewa tersebut dipengaruhi oleh ketertarikan Maladewa untuk bergabung dalam rencana 21st Century Maritime Silk Route Tiongkok.

Kata kunci: *privatisasi, konsesi, rational choice, bandwagoning for profit, 21st Century Maritime Silk Route*

Pendahuluan

Negara kepulauan Maladewa berlokasi sekitar 500 km di ujung sebelah selatan India dan Sri Lanka. Ibu kota dan kota terbesar dari negara ini adalah Male, secara resmi republik Maladewa adalah sebuah negara kepulauan di Samudera India. Perekonomian Maladewa didasarkan pada sektor pariwisata dan perikanan yang selalu menjadi tujuan

ideal wisatawan asing. Ketergantungan ekonomi Maladewa terhadap wisatawan internasional dan lokasi geografis negara tersebut yang terdiri dari ratusan pulau, membutuhkan jaringan bandara yang efisien dan didukung oleh infrastuktur bandara internasional yang modern sebagai fasilitas utama bagi wisatawan internasional. Maladewa memiliki empat bandara internasional yang terletak di Pulau Gan, Pulau Hulhule, Pulau Hanimaadhoo dan Pulau Maminggili. Dari keempat bandara internasional tersebut, hanya bandara Internasional Male yang terletak di Pulau Hulhule yang memiliki lalu lintas kegiatan paling padat (Gupta,2013).

Pada tahun 2010, *Maldives Airports Company Limited* (MACL) milik pemerintah Maladewa dan Konsorsium GMR-MAHB menandatangani perjanjian konsesi tiga partai untuk rencana rehabilitasi, perluasan, modernisasi, operasi, dan pemeliharaan Bandara Internasional Ibrahim Nasir di Male, Ibukota dari Maladewa. Kontrak tersebut bernilai USD 511 juta dolar. Jumlah tersebut merupakan aliran investasi asing tunggal terbesar dalam sejarah di Maladewa. Berdasarkan konsesi saham dari GMR dan MAHB, masing-masing memiliki saham 77% dan 23%. INIA dinyatakan sebagai operasi terbesar dan bandara yang berkembang pesat di wilayah. Ruang lingkup dari proyek ini adalah untuk meng-*upgrade*, memelihara, mengoperasikan, dan membangun terminal baru pada tahun 2014 (Gupta,2013).

Kontrak konsesi GMR secara resmi dimulai pada tahun 2010 yaitu pada masa pemerintahan mantan Presiden Mohammed Nasheed. Namun, disepanjang tahun 2010-2012 terjadi pergolakan diantara pemerintah mengenai efektivitas kontrak GMR yang kemudian berujung pada pemutusan kontrak secara sepihak di tahun 2012 (Cheema,2013). Pemerintah Maladewa menegaskan bahwa keputusan pembatalan perjanjian tersebut *non-reversible* dan *non-negotiable* (Haveeru, 2012). Pembatalan kontrak tersebut tidak hanya menimbulkan ketegangan hubungan bilateral India dengan Maladewa, tetapi juga kerugian material yang berasal dari tuntutan kompensasi oleh GMR sebesar USD 1,4 milyar dolar kepada pemerintah Maladewa yang hingga saat ini sengketa tersebut belum terselesaikan. Sekitar tahun 2014, terjadi kesepakatan proyek kerjasama dengan perusahaan Tiongkok yang meliputi Bandara Intenasional Male, ditambah dengan proyek pembangunan jembatan penghubung bandara dengan ibukota Maladewa. Mengacu pada fenomena perubahan keputusan tersebut, pertanyaan yang kemudian muncul adalah *mengapa pemerintah Maladewa membatalkan kesepakatan kerjasama pembangunan infrastruktur Bandara Internasional Male dengan perusahaan GMR India kemudian beralih menjalin kerjasama dengan BUCG Tiongkok?* Untuk menjawab pertanyaan tersebut, penulis menggunakan analisis perubahan kebijakan *state level analysis*, konsep privatisasi, dan teori *rational choice* serta *bandwagoning for profit*.

Perubahan Keputusan Maladewa Terkait Privatisasi Bandara Internasional Male

Menurut UNDP, privatisasi adalah gerakan menuju pasar ekonomi melalui pembuatan kebijakan ekonomi, pengembangan sektor swasta, dan upaya pemindahan aset ekonomi publik kepada pihak swasta (RGUNO, 1995). Filipovic berpendapat bahwa privatisasi merupakan metode relokasi aset dan fungsi dari sektor publik kepada sektor privat sebagai faktor yang diharapkan mampu berperan dalam pertumbuhan ekonomi Menurut Haque dibalik alasan formal privatisasi yang dinyatakan oleh banyak negara-negara berkembang seperti meningkatkan efisiensi, meningkatkan kepemilikan publik, mengurangi defisit, meningkatkan kompetisi, serta perbaikan *service quality* (Filipovic, 2005). Perekonomian Maladewa sangat bergantung pada pasar asing, selain itu industri pariwisata dan perikanan merupakan sumber utama masuknya devisa dan

pendapatan pemerintah (Maldives High Commission London, t,t). Ketergantungan yang kuat terhadap pendapatan dari luar, membuka jalan masuk kerjasama baik secara bilateral maupun multilateral. Hal ini mendorong pemerintah untuk membuat kebijakan yang liberal dan kompetitif untuk swasta yang mendominasi perekonomian Maladewa. Oleh karena itu, sektor swasta beroperasi dengan lebih bebas di bawah kebijakan pemerintah yang ramah terhadap sektor swasta (Latheef, 2002).

Pada tahun 2008- 2009, Maladewa sedang mengalami masa perokonomian, sosial dan transformasi politik yang progresif. Pemerintah bermaksud untuk mendorong pembangunan ekonomi melalui sistem yang lebih efisien. Oleh sebab itu, dimulailah proses privatisasi dan desentralisasi untuk mengurangi birokrasi pemerintah dengan tujuan untuk meningkatkan peran masyarakat dan melakukan pendekatan berbasis pembangunan. Dalam hal ini, pendekatan pasar berbasis pembangunan nasional dan desentralisasi regional akan diterapkan dengan memfasilitasi penyediaan layanan melalui fasilitas korporatisasi, penciptaan *Public Private Partnertship* (PPP) dan mencari *Direct Investment*. PPP adalah perjanjian kontrak yang dibuat antara badan publik dan entitas sektor swasta. Di bawah perjanjian ini, keterampilan dan aset dari kedua sektor (pemerintah dan swasta) dibagi dalam layanan atau fasilitas untuk penggunaan publik. Kedua belah pihak akan berbagi risiko dan imbalan dari potensi layanan. Pemerintah akan melakukan fungsi regulasi, pengawasan dan memulai legislasi. Program PPP juga bertujuan untuk mengurangi angka pembelanjaan negara terhadap layanan umum, sehingga pemerintah dapat mengalihkan dananya untuk alokasi lain. Salah satu aset yang dibuka pemerintah untuk investasi dalam rangka privatisasi adalah Bandara Internasional Male (Maldives Partnership Forum, 2009).

Sejak tahun 2006 pemerintah Maladewa telah merencanakan privatisasi bandara internasional Male. Tetapi, rencana tersebut masih belum berhasil dilaksanakan. Setelah pergantian kepemimpinan politik baru yang lebih demokratis, pemerintah Maladewa melakukan agenda investasi sekali lagi dengan mengundang tawaran untuk privatisasi Bandara Internasional Male pada bulan Desember 2008, namun sekali lagi upaya tersebut mengalami hambatan karena tidak ada respon kesepakatan dari penasihat keuangan, sehingga pemerintah mencari penasihat profesional lain untuk privatisasi bandara yang akhirnya ditandatangani dengan *International Finance Corporation Community* (World Bank) pada tahun 2009. Berdasarkan rencana IFC, tawaran internasional diundang pada bulan Juni 2010 (Maldives Partnership Forum, 2009).

Setelah dilakukan standar evaluasi berdasarkan kualifikasi kriteria Pemerintah Maldives dan IFC, tiga tawaran yang berkualitas jatuh kepada kepada *Grandhi Mallikarjuna Rao-Malaysia Airport Holdings Berhad* (GMR-MAHB) konsorsium, *Flughafen Zurich AG Swiss-TAV Airport Holdings* Turki konsorsium, dan *Aeroports de Paris Management* (ADPM) konsorsium milik Perancis (IFC Advisory Service, 2010). Pada 24 Juni 2010, GMR memenangkan tawaran kontruksi untuk membangun, menngoperasikan, modernisasi, dan memperluas Bandara Internasional Male. Kemenangan tersebut diperoleh GMR dalam persaingan ketat antar pihak konsorsium atas negosiasi *upfront payment* dan *revenue share* dengan pemerintah Maladewa yang diawasi IFC (Ramana,2010). GMR yang berkolaborasi dengan MAHB diberikan kontrol untuk menangani Bandara mulai tahun 2011 dan dalam tiga tahun berikutnya untuk menyelesaikan proyek pembangunan terminal baru, kemudian GMR akan diberi kuasa untuk mengoperasikan Bandara selama 25 tahun. Hal yang unik dalam proyek Bandara Internasional Male adalah bandara ini juga memiliki landasan untuk *Sea-plane*. Total biaya yang dikeluarkan GMR untuk proyek modernisasi dan perluasan ini diperkirakan mencapai USD 511 juta dolar. Jumlah tersebut didanai melalui kombinasi pinjaman

dan saham dalam rasio 70:30. Komponen dana pinjaman sejumlah USD 358 juta dolar dari USD 511 juta dolar, berasal dari Axis Bank Ltd. dan Singapore Branch (GMR Group, 2010).

Pada Juni tahun 2010, ketika pemerintahan Presiden Nasheed berencana untuk menganugerahkan kontrak kepada GMR-MAHB secara publik, tidak semua anggota parlemen pemerintahnya setuju. Partai yang menolak kontrak tersebut membentuk koalisi yang terdiri dari *Dhivehi Qaumeey Party* (DQP), *Dhivehi Rayyithunge Party* (DRP), *Jumhooree Party* (JP), dan *People's Alliance* (PA) menandatangani *Memorandum of Understanding* (MoU) satu sama lain yang menyatakan tujuan umum mereka pada 27 Juni 2010 tentang penolakan privatisasi (Robinson, 2010a). Namun, karena perbedaan pendapat atas kontrak konsesi dari anggota dewan, Presiden Nasheed mengatur ulang anggota dewan sebelum kesepakatan dilanjutkan. Sebagai indikasi dari agenda politik yang lebih luas pada saat itu, diminggu yang sama ketika kabinet presiden (DQP, DRP, JP, dan PA) mengundurkan diri sebagai tindakan protes, partai-partai tersebut juga mengajukan permohonan kepada pengadilan sipil untuk memblokir kesepakatan kontrak tersebut (Robinson, 2010b).

Ketika GMR mulai mengoperasikan Bandara Internasional Male, terdapat berbagai tindakan GMR yang cukup kontroversial, seperti peningkatan harga bahan bakar penerbangan sebesar 35,67 persen dan peningkatan biaya penanganan bandara (Robinson, 2011a). Masalah peningkatan harga bahan bakar dan biaya pelayanan bandara tersebut sempat mengundang perhatian *International Air Transport Association* (IATA). Perwakilan IATA berpendapat bahwa kenaikan harga tersebut terlalu mahal, sehingga IATA meminta GMR untuk menyerahkan salinan Peraturan Ekonomi GMR kepada *Civil Aviation*. Pada November 2011, GMR juga menghentikan operasional kargo yang ditangani dua perusahaan lokal, yakni *Bonito Group* and *Freight Forwarding Services* terhitung dimulai pada 1 Januari 2012. Dalam *Harian Haveeru*, dikatakan bahwa keputusan GMR tersebut diambil karena GMR berencana untuk menyediakan layanan kargo milik perusahaan mereka sendiri (Haveeru, 2011).

Pada Desember 2011, salah satu partai politik yang menandatangani MoU, yaitu partai DQP yang dipimpin oleh Hassan Saeed, melaporkan GMR terkait hak perusahaan tersebut untuk menarik biaya *Airport Development Charges* (ADC) sebesar \$ 25 dan *ADC Insurance* sebesar \$2 kepada penumpang. Kasus tersebut dilaporkan ke Pengadilan Sipil karena dianggap menyalahi aturan *Airport Service Charges Act* tahun 1978. Disamping itu, berdasarkan peraturan di Maladewa, perusahaan tidak boleh mena rik biaya sepeserpun kepada penumpang tanpa adanya persetujuan dari parlemen (Robinson, 2011b). Setelah terjadi berbagai masalah yang timbul di Bandara Internasional Male, pemerintah membuat amandemen yang menyatakan larangan perusahaan asing untuk mengoperasikan kargo, *custom clearance*, dan *Duty free shop* (Haveeru, 2015). Pada bulan yang sama, yaitu Februari 2015, Presiden Nasheed mengundurkan diri dari posisinya sebagai Presiden Maladewa. Peristiwa tersebut terjadi setelah terjadi demonstrasi dan pemberontakan oleh beberapa petugas polisi selama beberapa minggu. Terdapat beberapa spekulasi mengenai tindakan demonstrasi dan pemberontakan tersebut, diantaranya yaitu karena ditangkapnya hakim senior sebulan sebelumnya oleh Presiden Nasheed, sedangkan pendapat lainnya mengatakan bahwa Presiden Nasheed digulingkan oleh pendukung regim sebelumnya karena merasa tidak puas selama pemerintahan Presiden Nasheed. Posisi Presiden Maladewa kemudian digantikan oleh wakilnya yang bernama Mohammed Waheed (BBC News, 2012).

Pada 27 November 2012, kabinet Maladewa kembali mengadakan pertemuan untuk membahas isu ketegangan pemerintah dengan GMR Group. Pertemuan tersebut membahas tentang kontrak konsesi dengan GMR yang ditandatangani pada 2010. Pertemuan tersebut menghasilkan pembatalan yang dinyatakan pemerintah dalam pemberitahuan secara verbal (Business Standart, 2012a). Keputusan pemerintah Maladewa ini diambil sebagai solusi dari sengketa dengan GMR. Mengetahui keputusan pemerintah menyangkut pembatalan kontrak secara sepihak, GMR merasa tidak setuju dengan keputusan pemerintah Maladewa dengan mengatakan bahwa keputusan pemerintah sangat tidak rasional dan pihaknya akan mengajukan banding ke Pengadilan Tinggi Singapura untuk menangani proses arbitrase antara GMR dengan Maladewa. Sementara itu, MAHB yang bersikap lebih pasif dibandingkan dengan GMR, selain karena memiliki saham yang kecil di proyek Bandara Internasional Male, operasional bandara juga lebih didominasi oleh GMR (ABC News, 2012).

Pasca keputusan pemerintah Maladewa menyangkut pembatalan kesepakatan dengan GMR, hubungan antara Maladewa dengan India mulai tegang. Pemerintah India mengatakan bahwa keputusan pemerintah Maladewa akan mengganggu iklim investasi di negaranya dan akan menimbulkan ketidakpercayaan investor untuk berbisnis di negara Maladewa. Selain memberikan peringatan, India juga membatalkan dana bantuan tahunan sebanyak USD 25 juta dolar kepada Maladewa. Selain masalah pembekuan dana bantuan, India menolak permintaan kunjungan Presiden Maladewa untuk menemui Manmohan Singh, serta India juga memperketat aturan visa bagi warga Maladewa di India (The Economic Times, 2012). Operasional Bandara Internasional Male diambil alih kembali oleh *Maldives Airports Company Limited* (MACL) yang merupakan perusahaan milik negara. Pemerintah Maladewa mengatakan akan tetap memberikan kompensasi kepada GMR tetapi belum menentukan jumlahnya (Business Standart, 2012b).

Ketika hubungan Maladewa dan India merenggang, hubungan Maladewa dengan Tiongkok justru semakin erat. Kehadiran Tiongkok di Maladewa sejak dibukanya kantor kedutaan Tiongkok yang berlokasi di Male, membuat India berspekulasi bahwa pembatalan kontrak konsesi dengan GMR merupakan akibat dari campur tangan Tiongkok. Pihak Tiongkok mengatakan bahwa pembukaan kantor kedutaan tersebut lebih dikarenakan sebagai upaya pemerintah Tiongkok yang ingin memfasilitasi warga negaranya yang semakin banyak berwisata ke Maladewa (The Hindu 2012). Meskipun pihak perwakilan Tiongkok membantah bahwa mereka tidak mempunyai tujuan tertentu terhadap masalah GMR India dan Maladewa, pada 15 september 2014 Presiden Tiongkok Xi Jinping melakukan kunjungan ke Maladewa. Kunjungan tersebut menghasilkan berbagai kesepakatan proyek kerjasama antara perusahaan Tiongkok dengan Maladewa. Kunjungan tersebut juga merupakan kunjungan resmi pertama yang dilakukan oleh Presiden Tiongkok ke Maladewa untuk meningkatkan hubungan diplomatik diantara keduanya. Presiden Tiongkok sendiri mengatakan bahwa kunjungannya tersebut memang untuk menunjukkan perkembangan positif dalam rangka menyambut kesempatan peningkatan hubungan persahabatan dan kerjasama yang intensif dalam berbagai bidang meliputi politik, ekonomi, dan budaya (Haveeru, 2014a).

Presiden Xi dengan Presiden baru Maladewa yang terpilih pada tahun 2013, yaitu Presiden Yameen bersama-sama menyaksikan proses penandatanganan perjanjian perluasan dan modernisasi Bandara Internasional Male yang dikerjakan oleh *Beijing Urban Construction Group* (BUCG). Selain menyaksikan proses penandatanganan BUCG dengan MACL, Presiden Xi juga turut merayakan upacara peresmian kontrak tersebut (Dai Lu, 2014). Proyek kerjasama Tiongkok lainnya ditunjukkan dengan pemberian

dana bantuan secara gratis sebanyak USD 100 juta dolar untuk membiayai proyek pembangunan jembatan Male dengan Pulau Hulhule, lokasi pulau Bandara Internasional Male. Tindakan tersebut juga untuk menunjukkan ketertarikan Tiongkok untuk meningkatkan investasi di Maladewa. Proyek pembangunan jembatan yang menghubungkan kota Male dengan Bandara Internasional Male yang bernama *China-Maldives Friendship Bridge* yang memiliki panjang 1,9 km, merupakan komitmen Tiongkok untuk membantu pemerintah Maladewa dalam meningkatkan jumlah wisatawan asing ke negaranya. Selain untuk mendukung sektor pariwisata, proyek infrastruktur Tiongkok bertujuan untuk mempermudah Maladewa dalam pendistribusian barang ekspor-impor, pipa air dan listrik (Hotelier Maldives, 2015).

Berdasarkan penjabaran diatas, proses privatisasi Bandara Internasional Male yang dimulai pada tahun 2010 dengan hasil pemberian hak konsesi kepada GMR-MAHB untuk mengembangkan dan mengoperasikan bandara. Pada bulan November tahun 2012, pemerintah Maladewa memutuskan untuk diberhentikan kontrak konsesi sebagai solusi pemerintah untuk menyelesaikan sengketa-sengketa yang timbul pada masa privatisasi tersebut. Penanganan dan pembangunan Bandara Internasional Male melalui privatisasi yang sempat terhenti kemudian dilanjutkan kembali oleh perusahaan BUCG Tiongkok.

Kebijakan Tiongkok dalam Implementasi Rencana 21st Century Maritime Silk Route

Ferdinand von Richthofen adalah seorang pakar geografi Prusia yang memberi nama rute perdagangan antara Tiongkok dan Eropa pada pertengahan abad sembilan belas. *Silk Road* atau Jalur Sutra adalah salah satu jalur penting bagi penyebarluasan peradaban zaman kuno Tiongkok ke Barat, sekaligus jembatan yang menghubungkan pertukaran ekonomi dan kebudayaan Tiongkok-Barat. Jalur Sutra dibangun oleh Tiongkok pada masa Dinasti Han tahun 114 Sebelum masehi untuk berdagang sutra, komoditi, rempah, hingga batu mulia (CRI Online, t,t).

Nama sutra dari jalur tersebut diambil dari produk tekstil termewah yang dibuat dari Tiongkok. Kain sutra baru pertama kali diketahui oleh barat pada abad ke-7. Kain sutra ini berasal dari benang yang diproduksi oleh ulat sutra. Sutra menjadi produk berharga Tiongkok yang sangat dijaga kerasahasiannya selama beberapa abad hingga akhirnya diperdagangkan secara internasional. Perdagangan sutra ini kemudian menjadi penghubung antara timur dan barat. Terbukanya hubungan antara barat dengan timur ini juga mendorong pertukaran perekonomian dan kebudayaan. Jalur Sutra Maritim juga tidak kalah penting dengan Jalur Sutra Darat. Melalui jalur Sutra Maritim, terbentuklah jaringan perhubungan perdagangan global untuk pendistribusian barang dan rempah-rempah yang sebagian besar berasal dari Indonesia. Jalur Sutra Maritim tidak hanya digunakan oleh bangsa Tiongkok, tetapi juga oleh koloni-koloni dari barat, misalnya Vasco da Gama dan Marcopolo. Jalan Sutra Maritim juga dijuluki sebagai jalan dialog antara Timur dan Barat. Menurut catatan sejarah, Marco Polo dari Italia justru berkunjung ke Tiongkok dari Jalan Sutra Laut. Dalam perjalannya kembali ke Italia dengan naik kapal, ia pun bertolak dari Quanzhou, Propinsi Fujian Tiongkok Tenggara dengan menyusuri jalan tersebut (UNESCO, 2015).

Perubahan yang kompleks dan krisis finansial internasional yang sering yang disebabkan pembangunan global yang tidak merata, dan tantangan negara dalam menghadapi perdagangan internasional, investasi, serta keterbukaan semangat kerjasama dan tren perdagangan bebas menjadi faktor-faktor yang melatarbelakangi Presiden Tiongkok, yakni Xi Jinping untuk mempromosikan strategi kemitraan

bersama dalam bidang ekonomi yang diberi nama *New Silk Road Economic Belt* dan *21st Century Maritime Silk Road* (NDRC PPC, 2015). Gagasan tersebut diumumkan pada bulan Oktober 2013, ketika Presiden Tiongkok, Xi Jinping berkunjung ke Malaysia dan Indonesia (Akhmad, 2015). Presiden Xi ingin menghidupkan kembali jalur perdagangan laut yang dikembangkan saudagar-saudagar Tiongkok pada awal abad masehi. Jalan Sutra maritim dan Jalur Sutra darat yang melintas Asia Tengah merupakan upaya besar untuk membangun kembali era keemasan Kekaisaran Tiongkok yang memiliki hubungan perdagangan dan kebudayaan erat dengan negara-negara di Asia dan Eropa. Untuk mewujudkan gagasan ini, pemerintah Tiongkok menyiapkan dana, teknologi, dan pengaruh untuk membangun infrastruktur yang diperlukan (Darwanto, 2015). Dana yang dipersiapkan berkisar hingga USD 40 miliar dolar. Di luar dana investasi tersebut, Tiongkok juga membentuk *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) untuk mempercepat perwujudan proyek Jalur Sutra tersebut. Untuk tujuan ini, Tiongkok menyediakan dana awal AIIB sebesar USD 50 miliar dolar (Wangke, 2015).

Baik inisiatif Jalur Sutra Darat atau Maritim, kedua inisiatif ini sama-sama menawarkan metode kerjasama *win-win cooperation* yang mempromosikan kesejahteraan dan perkembangan proyek infrastruktur secara damai dan bersahabat dengan menumbuhkan *mutual understanding* dan kepercayaan bersama secara menyeluruh. Tiongkok percaya bahwa negara-negara yang dilalui Jalur Sutra memiliki keunggulan sumber daya dan keuntungan ekonomi masing-masing yang dapat saling melengkapi satu sama lain. Melalui pembangunan jalur ini, diharapkan dapat mendorong kerjasama bilateral dan multilateral antar negara (NDRC PPC, 2015).

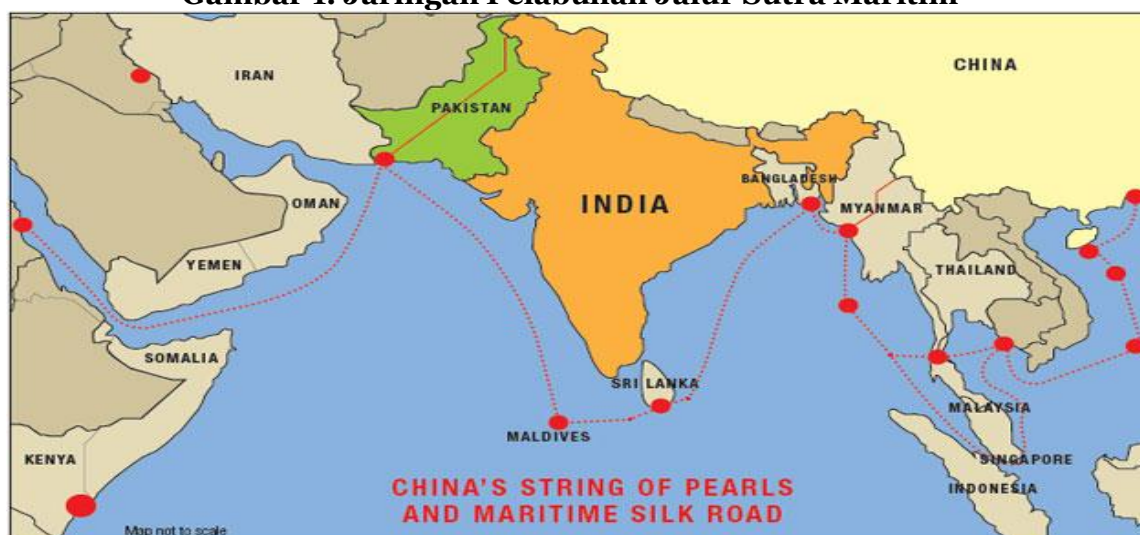
Gagasan pengaktifan kembali Jalur Sutra juga populer dengan slogan “*One belt, one road*” atau disingkat menjadi OBOR. Pembangunan Jalur Sutra Darat akan diproyeksikan dengan pembangunan infrastruktur jalur darat yang mencakup jalan raya, kereta api, bandara, dan infrastruktur penting lainnya yang menghubungkan Tiongkok ke Asia tengah dan Asia Selatan, Timur Tengah dan Eropa. Pengembangan jalur kereta api menjadi fokus penting dalam pembangunan Jalur Sutra, sebab persentase ekspor perdagangan Tiongkok ke Eropa saat ini hanya sebagian kecil saja yang menggunakan jalur darat. Keuntungan utama yang akan diperoleh Tiongkok dengan mengembangkan jaringan kereta api di sepanjang Asia dan Eropa adalah biaya yang dikeluarkan jauh lebih murah dibandingkan dengan transportasi udara, serta melalui jalur kereta api, pendistribusian barang akan lebih cepat sampai ke tempat tujuan dibandingkan dengan Jalur Maritim (Kaczmarck, 2015).

Jalur Sutra Maritim menawarkan strategi kerjasama *mutual benefit* dalam segala bidang. Proyek implementasi Jalur Sutra Maritim akan melibatkan lebih dari dua puluh negara dan regional dengan tujuan bersama yaitu meningkatkan kerjasama, kemitraan, mempromosikan pengembangan ekonomi, keamanan, dan stabilitas wilayah (Cigui, 2014). Tujuan Jalur Sutra Maritim meliputi lima segmen utama, antara lain pengembangan koneksi infrastruktur kereta api kecepatan tinggi atau jalan raya yang menghubungkan pelabuhan, pengembangan koneksi infrastruktur untuk mendukung peningkatan volume perdagangan Tiongkok dalam segala sektor, pertukaran budaya untuk mempromosikan *mutual views*, memperkuat hubungan *people to people*, dan minimalisasi biaya perdagangan melalui integrasi mata uang dan kemudahan dalam transaksi (Rao, 2015).

Infrastruktur jalur laut ini meliputi pembangunan atau perluasan pelabuhan dan kawasan industri di Asia, Timur Tengah, Afrika dan Eropa. Strategi Jalur Sutra laut akan menghubungkan jaringan pelabuhan dengan *Sea Lines of Communication*

(SLOC), strategi ini juga disebut dengan ‘*String of Pearls*’. Konsep *String of Pearls* merupakan hasil dari pertumbuhan ekonomi Tiongkok dan kebutuhan negara ini dalam sektor energi. Untuk menjaga pertumbuhan ekonominya, Tiongkok meningkatkan pengaruh geopolitik di beberapa regional untuk mendapatkan akses lapangan udara dan pelabuhan. Selain untuk kepentingan perdagangan Tiongkok, pelabuhan dan bandara juga merupakan akses penting Tiongkok dalam kepentingan energi dan keamanannya (Chand, 2015).

Gambar 1. Jaringan Pelabuhan Jalur Sutra Maritim



Sumber : www.spsnavalforces.com

Diplomasi Ekonomi Tiongkok Terkait Implementasi Rencana 21st Century Maritime Silk Route di Asia Selatan

Tidak seperti Uni Eropa, konsep inisiatif Jalur Sutra yang baru merupakan proyek politik tanpa batas-batas wilayah yang jelas. Kedua konsep baik Jalur Sutra Darat dan Maritim sendiri mencerminkan proses implementasi diplomasi Tiongkok melalui pendanaan dan tawaran kerjasama yang berkaitan dengan fasilitas Jalur Sutra untuk mencapai tujuannya yang melibatkan beberapa negara. Terdapat kritik yang mengatakan bahwa program Jalur Sutra merupakan *Marshall Plan* versi Tiongkok yang bertujuan untuk memperluas kekuatan Beijing di seluruh dunia. Marshall Plan merupakan dukungan bantuan dana yang diberikan oleh Amerika Serikat untuk membangun kembali perekonomian Eropa dan mempertahankan aliansi politik setelah Perang Dunia kedua. Pemerintah Tiongkok kemudian membatah kritik tersebut dengan mengatakan bahwa rencana tersebut bukanlah sejenis Marshall Plan, Pemerintah Tiongkok menyebut programnya sebagai “*shared destiny*” Tiongkok dengan negara-negara yang tergabung di dalamnya. Visi kerjasama Jalur Sutra adalah *mutual consultation* dan *mutual construction*. Dalam rencana Jalur Sutra yang baru, Tiongkok akan melakukan pembangunan setahap demi setahap dan mengundang semua partisipan untuk merayakan bersama hingga tahap tersebut berhasil ditempuh sepenuhnya (VOA, 2015).

Sejak era peradaban Tiongkok kuno, pelabuhan Asia Selatan merupakan jalur penting bagi perkapalan dan perdagangan Tiongkok dengan negara-negara Teluk Persia dan Mediterania. Di era kontemporer, Asia Selatan masih merupakan mitra penting bagi Tiongkok disamping kontradiksi yang timbul di beberapa negara tersebut yang menyangkut masalah kepercayaan, etnis, bahasa, dan kondisi wilayahnya yang

didominasi pegunungan dan sengketa teritorial. Tidak hanya bagi Tiongkok, Asia Selatan juga memiliki arti penting bagi negara-negara besar lainnya seperti Amerika Serikat dan Rusia. Beberapa negara besar saling berebut pengaruh di wilayah tersebut dengan cara menunjukkan perhatian terhadap kepentingan regional dan kepentingan domestik negara-negara Asia Selatan. Secara geografis, lokasi Asia Selatan juga sangat penting karena wilayahnya berada di lokasi strategis sebagai pembatas Asia bagian Timur dan Asia bagian Barat. Negara-negara Asia Selatan terdiri dari penduduk yang cukup padat yang terdiri dari negara Seven Sister, yaitu India, Pakistan, Bangladesh, Nepal, Bhutan, Maladewa, dan Sri Lanka. Pada tahun 2005, Afghanistan masuk sebagai negara kedelapan Asia Selatan (Bukhari dan Bakht, 2013, hal 41-42).

Dalam implementasi diplomasi ekonomi Tiongkok yang berkaitan dengan *New Silk Road Economic Belt* maupun *21st Century Maritime Silk Route*, Tiongkok berhasil menarik perhatian negara-negara yang dilalui jalur tersebut karena menawarkan *win-win cooperation* dan *mutual understanding*. Melalui strategi diplomasi tersebut, Tiongkok menawarkan kerjasama yang saling menguntungkan kedua belah pihak untuk mencapai tujuan yang sama, yaitu meningkatkan perekonomian. Di Asia Selatan, diplomasi Tiongkok juga mendapat respon yang positif, meskipun India membatasi diri dalam kerjasama proyek Jalur Sutra. Terlepas dari India, Tiongkok berhasil membuat kesepakatan dengan negara-negara Asia Selatan yang berbatasan langsung dengan Samudra Hindia yang menjadi penghubung jalur perkapalan yang penting dari Asia Timur hingga Eropa atau sebaliknya.

Kepentingan Pemerintah Maladewa dalam Kerjasama dengan Tiongkok Berdasarkan Sudut Pandang *Rational Choice*

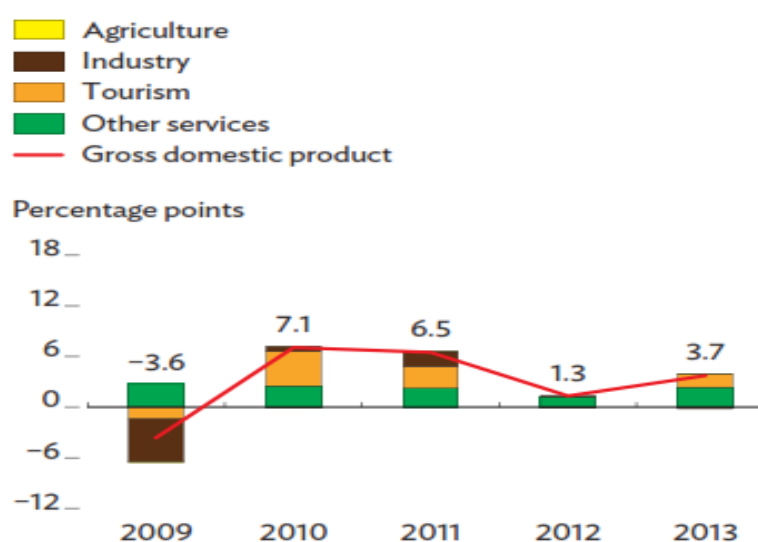
Rational choice memiliki asumsi dasar yakni ketika dihadapkan pada beberapa alur tindakan, manusia biasanya akan memilih alur yang mereka yakini akan mendatangkan manfaat yang paling besar bagi manusia tersebut. Kaum rasionalis memandang suatu negara sebagai tiga hal: *unitary*, rasional dan *utility-maximizing actor*. Negara Republik Maladewa disini merupakan aktor *rational* dan *utility-maximizing* yang diasumsikan sebagai aktor yang selalu mempertimbangkan untung-ruginya suatu tindakan serta mengambil keputusan sesuai dengan hal-hal yang dapat memaksimalkan keuntungan bagi dirinya. Dalam keadaan yang seperti itu, Barkin menambahkan bahwa kerjasama akan memunculkan hasil yang maksimal. Berdasarkan pada dasar pemikiran rasional Barkin tersebut, peneliti melihat bahwa salah faktor yang mempengaruhi keputusan pembatalan kontrak konsesi pemerintah Maladewa dengan GMR India dan kemudian beralih bekerjasama dengan BUCG Cina dikarenakan pertimbangan-pertimbangan rasional yakni keputusan yang dianggap benar untuk memaksimalkan keuntungan Maladewa.

Sengketa dan kerugian ekonomi yang timbul sejak operasional Bandara Internasional Male dibawah operasional GMR India pada tahun 2010-2012 menjadi dasar pertimbangan pemerintah Maladewa untuk mengeluarkan kebijakan membatalkan kontrak konsesi. Pertimbangan kedua yang menyebabkan Maladewa memilih bekerjasama dengan Tiongkok, yaitu sebagai *utility-maximizing actor*, Maladewa melihat kerjasama ekonomi yang ditawarkan oleh BUCG Tiongkok memiliki manfaat atau keuntungan lebih besar daripada kerjasama yang telah ditawarkan oleh GMR India. Selain berkaitan dengan segi penawaran investasi, perekonomian masing-masing negara investor juga menjadi faktor yang mempengaruhi Maladewa dalam keputusan kerjasama tersebut.

Secara resmi, GMR-MAHB mengoperasikan secara penuh Bandara Internasional Male dimulai pada tahun 2011. Pada tahun itu pula, GMR menaikkan harga pajak dan pelayanan Bandara baik untuk penumpang maupun pesawat yang mendarat di Bandara Internasional Male. Tidak hanya kenaikan harga Bandara, GMR juga mengambil kendali dari berbagai sektor seperti mengganti layanan kargo lokal dengan layanan kargo dari milik GMR, mengambil alih *Duty Free*, dan menaikkan biaya bandara hingga mencapai lebih dari 51 persen. Sebagai dampaknya, perekonomian Maladewa yang sebagian besar ditunjang dari sektor pariwisatanya juga adalah gerbang utama turis dan wisatawan luar negeri untuk masuk ke Maladewa.

Berkaitan dengan analisis pilihan rasional yang dijelaskan diatas, pertimbangan pertama yang menyebabkan Maladewa membatalkan kontrak konsesi adalah dikarenakan kerugian perekonomian domestik akibat operasional GMR di Bandara Internasional Male. Perekonomian Maladewa pada masa kerjasama dengan GMR dapat dilihat pada grafik berikut.

Grafik 1. Sumber pertumbuhan ekonomi Maladewa



Sumber : Maldives Monetary Authority, 2014.

Pada grafik di atas menunjukkan pertumbuhan ekonomi Maladewa dan pendapatan yang sebagian besar berasal dari sektor pariwisata mulai mengalami penurunan pada tahun 2011, kemudian menurun secara tajam pada tahun 2012. Sektor Pariwisata cukup memiliki pengaruh yang vital bagi sektor lainnya terutama sektor layanan dan industri-industri yang berkaitan dengan aktifitas pariwisata. Oleh sebab itu, penurunan jumlah turis yang datang ke Maladewa turut mempengaruhi sektor-sektor lainnya sehingga menyebabkan penurunan pendapatan negara secara menyeluruh. Di tahun 2012 itu pula pemerintah Maladewa memutuskan untuk membatalkan kontrak konsesi dengan GMR India dan menyerahkan kembali operasional Bandara Internasional Male kepada perusahaan milik negara yakni MACL. Selain berdasarkan grafik perekonomian Maladewa, pada tabloid online *First Post*, Masood Imad selaku sekretaris presiden mengatakan bahwa keputusan yang diambil Maladewa dalam membatalkan kontrak konsesi dengan GMR India bukan dikarenakan adanya anti-India sentimen, namun lebih dikarenakan oleh buruknya kinerja perusahaan GMR di sektor publik Maladewa (Asian Development Bank, 2014).

Penjelasan pertimbangan rasional yang kedua yaitu Maladewa sebagai *utility-maximizing actor*. Keputusan atau kebijakan yang diambil oleh pemerintah Maladewa sebagai *unitily-maximizing actor*, melihat prospek manfaat dan keuntungan sebagai dasar perubahan keputusan Maladewa. Berdasarkan penawaran investasi masing-masing perusahaan GMR India yang menawarkan investasi untuk rehabilitasi, pengembangan dan operasional Bandara Internasional Male sebesar USD 511 juta dolar dan telah menginvestasikan USD 250 dolar hingga tahun 2012. Di sisi lain, Tiongkok menawarkan investasi dengan total USD 845 juta dolar untuk sejumlah proyek meliputi peningkatan kapasistas bandara sebesar tiga kali lipat, membangun landasan terbang kedua, memodernisasi Bandara Internasional Male secara menyeluruh, dan pembangunan *Maldives-China Friendship Bridge* yang menghubungkan Pulau Hulhule (Bandara Internasional Male) dengan Pulau Male (Ibukota Maladewa).

Selain berdasarkan perbandingan penawaran investasi oleh kedua negara, hubungan kerjasama ekonomi juga menjadi pertimbangan rasional Maladewa. Kembali ke sektor pariwisata Maladewa, terdapat peningkatan jumlah kedatangan turis yang berasal dari Tiongkok tiap tahunnya. Meningkatnya jumlah turis asal Tiongkok bahkan masuk dalam *Top Ten Tourist Arrivals and Market Share* di Maladewa pada tahun 2013, menjadikan Tiongkok sebagai mitra penting Maladewa dalam pertumbuhan sektor pariwisatanya. Peningkatan jumlah turis Tiongkok tersebut juga diyakini sejalan dengan pertumbuhan ekonomi Tiongkok yang pesat sehingga menjadi salah satu negara yang berpengaruh di dunia. Pada tabel di bawah menunjukkan peringkat sepuluh besar kedatangan turis dan pangsa pasar di Maladewa. Peringkat pertama dipegang oleh Tiongkok, tahun 2012-2013, Tiongkok merupakan kontributor terbesar bagi pariwisata Maladewa. Besarnya jumlah kedatangan turis asal Tiongkok juga mempengaruhi besarnya pangsa pasar di Maladewa (Ministry of Tourism Republic of Maldives, hal 15). Pada September 2012, Presiden Waheed menerima dana bantuan dan pinjaman dari Beijing sebesar USD 500 juta dolar sebagai tanda menguatnya hubungan bilateral Maladewa dengan Tiongkok dalam jangka panjang (The Times of India, 2015).

Tabel 1. Sepuluh Besar Kedatangan Turis dan Pasar Saham di Maladewa

Rank 2013	Country	2013		2012		Rank 2012
		Arrivals	Market Share (%)	Arrivals	Market Share (%)	
1	China	331,719	29.5	229,551	24.0	1
2	Germany	93,598	8.3	98,351	10.3	2
3	United Kingdom	85,869	7.6	91,776	9.6	3
4	Russia	76,479	6.8	66,378	6.9	4
5	Italy	57,854	5.1	62,782	6.6	5
6	France	54,328	4.8	56,775	5.9	6
7	Japan	39,463	3.5	36,438	3.8	7
8	India	38,014	3.4	31,721	3.3	9
9	Switzerland	34,102	3.0	35,457	3.7	8
10	Korea	30,306	2.7	23,933	2.5	10
Total		841,732	74.8	733,162	76.5	
Total Arrivals to the Maldives		1,125,202		958,027		

Sumber : *Ministry of Tourism, Tourism Yearbook 2014*.

Berdasarkan penjelasan analisis perubahan keputusan Maladewa berdasarkan analisis pilihan rasional, Maladewa sebagai *unitary*, dan *utility-maximizing actor* mengambil pertimbangan-pertimbangan untung-rugi, tawaran investasi, dan kekuatan ekonomi yang berpengaruh baik secara langsung di Maladewa maupun di dunia untuk mencapai

tujuan utamanya, yakni untuk mengambil keputusan yang diyakini tepat atau rasional serta untuk mendapatkan manfaat dan keuntungan yang lebih besar bagi negaranya.

Strategi *Bandwagoning for Profit* Pemerintah Maladewa terkait 21st Century Maritime Silk Route

Presiden Tiongkok, Xi Jinping mengunjungi Maladewa pada bulan September 2014. Pada kunjungannya di negara-negara Asia Selatan yakni Sri Lanka, India, dan Maladewa, Presiden Xi Jinping didampingi oleh 100 anggota delegasi bisnis untuk mendemonstrasikan kerjasama yang berfokus dibidang ekonomi. Selain penawaran kerjasama ekonomi, Presiden Xi Jinping memiliki tujuan utama dalam kunjungannya, yakni mengajak negara Maladewa untuk bergabung dalam rencana Jalur Sutra Maritim. Inisiatif Jalur Sutra Maritim akan berfokus di negara-negara Asia dan memprioritaskan hubungan kerjasama di Asia, meliputi pembuatan kerangka kerja di Asia yang berbasis koridor ekonomi darat dan kerjasama ekonomi maritim, membangun proyek-proyek infrastruktur untuk koneksi jaringan Jalur Sutra di Asia, serta menkonsolidasikan dukungan publik untuk koneksi jaringan Asia melalui pertukaran *people to people*. Diskusi antara pihak resmi Maladewa dan Tiongkok sebenarnya telah dilakukan sejak Januari 2014 sebelum akhirnya Maladewa secara resmi bergabung dalam Jalur Sutra Maritim Tiongkok pada September 2014. Pada Desember 2014, selama pertemuan pertama *China-Maldives Joint Committee on Trade and Economic Cooperation (JCTEC)*, kedua pihak menandatangani MoU kerangka kerja JCTEC tentang promosi konstruksi untuk *21st Century Maritime Silk Route* (Wang Fukang, 2015).

Tiongkok melakukan pendekatan diplomasi kepada Maladewa, khususnya kerjasama yang berkaitan dengan Jalur Sutra Maritim Abad ke-21 karena faktor historis dan geografis Maladewa. Sejak abad-abad sebelumnya, Maladewa sudah terhubung dengan Tiongkok melalui Jalur Sutra Kuno. Pada awal abad ke-15, navigator Tiongkok yang bernama Zheng He mengunjungi Maladewa dan mulai bekerjasama dengan Sultan Maladewa, bukti hubungan kedua negara pada zaman kuno dapat dilihat pada peninggalan bersejarah keramik dan uang kuno Tiongkok di Museum Nasional Maladewa. Peta Jalur Sutra Maritim tidak hanya mengacu pada peta Jalur Sutra kuno Tiongkok seperti yang tertera pada Bab III, tetapi juga dikarenakan letak geografis Maladewa yang strategis (Wang Fukang, 2015).

Berdasarkan analisis strategi *bandwagoning for profit* Schweller, memiliki asumsi bahwa negara menjalin kerjasama dengan salah satu negara dominan atau pemenang dikarenakan untuk mendapatkan keuntungan dari hasil kerjasama tersebut. Schweller mengatakan bahwa negara akan melakukan *bandwagoning* dengan berbagai alasan. Pada penelitian ini, penulis melihat bahwa alasan Maladewa menjalin kerjasama dengan Tiongkok karena alasan *Jackal bandwagoning* yakni strategi negara junior untuk bekerjasama dengan negara senior yang memiliki keunggulan politik, ekonomi ataupun militer dengan tujuan mendapatkan keuntungan, di lain sisi, negara senior tersebut juga membutuhkan negara junior untuk mendukung tujuan ekspansionisnya. Alasan kedua Maladewa melakukan *bandwagoning* dengan Tiongkok, yaitu karena Maladewa melihat Tiongkok sebagai *wave of the future*, pada strategi ini, Maladewa melihat Tiongkok sebagai negara yang kuat serta memiliki pemimpin yang kharismatik dan ideologi yang dinamis diiringi dengan promosi superioritas prospek ekonomi rencana pembangunan kembali Jalur Sutra Maritim.

Jackal bandwagoning Maladewa tampak selaras dengan pernyataan presiden Yameen di harian online China Daily USA:

"At such a crucial juncture of our development, it is indeed a source of major encouragement and inspiration that one of our most constructive economic partners is willing to support our national effort to transform our economy, bring capital, and promote trade and development" (Wu Jiao, 2014).

Pada pernyataan tersebut menjelaskan bahwa keputusan kerjasama pemerintah Maladewa dengan Tiongkok dipercaya sebagai solusi yang tepat untuk mencapai tujuan pertumbuhan ekonomi Maladewa setelah mengalami ketidakstabilan politik domestik dan ekonomi pada tahun 2012, terutama yang berkaitan dengan sektor pariwisatanya. Maladewa yang terdiri dari sekitar 1200 pulau yang tersebar di Samudra Hindia, memiliki letak geografis yang sangat strategis sebagai penghubung Teluk Persia dengan Benua Afrika. Berdasarkan kondisi geografis tersebut, Tiongkok menganggap Maladewa sebagai mitra yang sangat penting untuk mendukung kepentingan ekonomi dan keamanannya. Hampir 85 persen minyak dan gas alam Tiongkok melewati kawasan Saumdera Hindia dan Selat Malaka menuju pelabuhan Tiongkok di Samudra Pasifik (Indian Development Cooperation Research, 2015). Menyangkut rencana Jalur Sutra Maritim sendiri, Tiongkok memiliki kepentingan yang vital di Maladewa karena Maladewa merupakan negara yang dilalui rute perkapalan dan perdagangan maritim Tiongkok yang menghubungkan dengan Pantai Timur Afrika dan Mediterania (Minivan News Archive, 2014). Oleh karena itu, Tiongkok melakukan berbagai upaya pendekatan dengan Maladewa dengan menawarkan *win-win cooperation* di negara tersebut agar Maladewa mau bergabung dalam rencana Jalur Sutra Maritimnya.

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, selain *jackal bandwagoning*, Maladewa melakukan strategi *bandwagoning* dengan Tiongkok juga sebab Maladewa melihat Tiongkok sebagai *wave of the future*. Menurut Presiden Yameen, Tiongkok adalah negara yang sedang mengalami perkembangan ekonomi yang pesat. Pemerintah Maladewa memutuskan untuk bergabung dalam Jalur Sutra Maritim Tiongkok karena pemerintah yakin bahwa Jalur Sutra Maritim adalah pintu gerbang menuju perekonomian yang lebih maju dan berkembang melalui investasi dan perdagangan dengan negara Tiongkok maupun negara-negara sepanjang Jalur Sutra tersebut. Pada saat pidato kesepakatan bergabungnya Maladewa dalam rencana Jalur Sutra Maritim, Presiden Yameen memberikan pernyataan resmi mengenai kerjasama maritime dengan Tiongkok:

"We have agreed to jointly build 21st Century Maritime Silk Road and take this opportunity to enhance cooperation in the fields of maritime economy, maritime security, ocean research, environment protection, and disaster prevention. We will also try to start some key projects that can yield quick results, at an early date (Fathimah Aruma, 2014)."

Lebih detailnya, Jalur Sutra Maritim akan memberikan kesempatan Maladewa untuk meningkatkan ekspor perikananannya ke Tiongkok dan mempermudah produk-produk impor Tiongkok masuk ke Maladewa dengan harga yang lebih murah dengan mendirikan *Free Trade Area* antara dua negara. Melalui Jalur Sutra Maritim pula akan disediakan berbagai pelatihan dan beasiswa untuk Maladewa serta berbagai kerjasama sama dalam segala bidang, keuntungan yang paling utama yang akan diperoleh Maladewa yaitu bantuan dana dan investasi untuk proyek-proyek infrastruktur seperti bandara, jembatan, perumahan, dan kerjasama yang lebih erat di bidang pariwisata Maladewa (Hotelier Maldives, 2015).

Dengan demikian, strategi *bandwagoning* Maladewa kepada negara yang sedang berkembang pesat, yakni Tiongkok adalah untuk mendapatkan *profit* atau *future rewards*. *Profit* atau *future rewards* tersebut bagi Maladewa adalah tercapainya kepentingan domestiknya terkait pertumbuhan ekonomi, sosial, lingkungan, dan meningkatnya hubungan perdagangan dan investasi dengan negara-negara yang tergabung dalam anggota Jalur Sutra Maritim.

Kesimpulan

Pada tahun 2009, pemerintah Maladewa dibawah pemerintahan Presiden Nasheed dan atas nasehat dari IFC, membuka tawaran investasi dan operasional Bandara Internasional Male kepada perusahaan asing. Secara resmi kesepakatan privatisasi ditandatangani pada tahun 2010 dengan hasil pemberian hak konsesi kepada GMR-MAHB untuk mengembangkan dan mengoperasikan bandara. Dua tahun berikutnya, kontrak konsesi tersebut diberhentikan oleh pemerintah Maladewa secara sepihak pada bulan November tahun 2012. Keputusan tersebut memberikan dampak merenggangnya hubungan bilateral antara Maladewa dengan negara asal GMR, yaitu India. Tahun 2013, Presiden Tiongkok yang bernama Xi Jinping mengeluarkan kebijakan luar negeri ekspansifnya yakni pembangunan kembali Jalur Sutra dan Jalur Sutra Maritim abad ke-21. Untuk mewujudkan rencana pembangunan tersebut, Tiongkok melakukan diplomasi dengan negara-negara yang dilalui oleh Jalur Sutra. Rencana pembangunan Jalur Sutra Darat dan Maritim berkaitan dengan pembangunan proyek infrastruktur seperti kereta api, jalan raya, pelabuhan, bandara dan kerjasama ekonomi lainnya.

Melalui analisis pilihan rasional dan *bandwagoning for profit*, ditemukan jawaban bahwa berdasarkan analisis pilihan rasional, Maladewa sebagai *unitary*, dan *utility-maximizing actor* mengambil pertimbangan-pertimbangan untung-rugi, tawaran investasi, dan kekuatan ekonomi dalam rangka mencapai tujuannya. Sementara itu, analisis strategi *bandwagoning for profit* Maladewa kepada negara Tiongkok adalah untuk mendapatkan *profit* atau *future rewards*. *Profit* atau *future rewards* tersebut bagi Maladewa adalah tercapainya kepentingan domestiknya terkait ekonomi, sosial, lingkungan, dan meningkatkan hubungan perdagangan serta investasi dengan negara-negara yang tergabung dalam anggota Jalur Sutra Maritim.

Berdasarkan identifikasi dan analisis data yang telah dijabarkan sebelumnya, penulis menyimpulkan bahwa sebagian besar hipotesis penulis terbukti. Jika mengacu pada hasil analisis atas data yang telah disajikan, penulis melihat bahwa perubahan kebijakan pemerintah Maladewa terkait pembatalan kesepakatan konsesi dengan GMR India, kemudian beralih bekerjasama dengan BUCG Tiongkok dikarenakan Maladewa tertarik bergabung dalam rencana *21st Century Maritime Silk Route* atau Jalur Sutra Maritim abad ke-21. Keputusan tersebut merupakan strategi *bandwagoning for profit* Maladewa kepada Tiongkok berdasarkan pertimbangan-pertimbangan rasional pemerintah Maladewa setelah perekonomiannya mengalami penurunan pada tahun 2012 disebabkan oleh sengketa privatisasi dengan GMR India.

Referensi

Asian Development Bank, 2014, "Asian Development Outlook 2014", [Online] dalam <http://www.adb.org/publications/asian-development-outlook-2014-fiscal-policy-inclusive-growth> (diakses pada 17 Oktober 2015).

- Asian Development Bank, 2014, "Asian Development Outlook 2014", [Online] dalam <http://www.adb.org/publications/asian-development-outlook-2014-fiscal-policy-inclusive-growth> (diakses pada 17 Oktober 2015).
- BBC News, 2012, "Maldives President Mohamed Nasheed Resign Amid Unrest", [Online] dalam <http://www.bbc.com/news/world-asia-16922570>, (diakses pada 19 September 2015).
- BBC News, "A Chronology of Key Events", [online] dalam <http://www.bbc.com/news/world-south-asia-12653969> diakses 18 Oktober 2014.
- Bosley, Daniel, 2014, "Maldives gives airport contract to Chinese firm during Xi's visit", [Online] dalam [http://in.reuters.com/article/2014/09/15/china-maldives-idINKBN0HA1TS"20140915](http://in.reuters.com/article/2014/09/15/china-maldives-idINKBN0HA1TS) (diakses pada 7 September 2015).
- Business Standart, 2012. "India tightens visa rules for Maldivians:Maldivians travelling to India for purposes other than tourism on tourist visa may face deportation", [Online] dalam http://www.business-standard.com/article/economy-policy/india-tightens-visa-rules-for-maldivians-112121703016_1.html (diakses pada 22 Juni 2015).
- Business Standard, 2012, "Maldives Recommends Termination of Airport Contract to GMR", [Online] dalam http://www.business-standard.com/article/companies/maldives-recommends-termination-of-airport-contract-to-gmr-112112700209_1.html, (diakses pada 19 September 2015).
- Business Standard, 2012, "Maldives Govt Completes take Over of Airport from GMR", [Online] dalam <http://www.haveeru.com.mv/news/46028>, (diakses pada 19 September 2015).
- Business Standard, 2012, "GMR Seeks Over \$800 mn From Maldives", [Online] dalam http://www.business-standard.com/article/companies/gmr-seeks-over-800-mn-from-maldives-112121600013_1.html, (diakses pada 19 September 2015).
- China Radio International Online, t,t, "Jalan Sutra", [Online] dalam <http://indonesian.cri.cn/chinaabc/chapter14/chapter140501.htm>, (diakses pada 21 September 2015).
- Cheema, Jatinder, 2013, "India and Maldives Bilateral Tension", [Online] dalam <http://indianlawyer250.com/features/article/202/india-maldives-bilateral-tension/>, (diakses tanggal 29 Maret 2015). First Post, 2012, "Not China, GMR's poor Public Relations Skills led to ouster from Maldives", [Online] dalam <http://www.firstpost.com/world/not-china-gmrs-poor-pr-skills-led-to-ouster-from-maldives-551627.html> (diakses pada 18 Oktober 2015).
- Cultural China, t,t, "Maritime Silk Road" [Online] dalam <http://www.cultural-china.com/chinaWH/html/en/History358bye989.html>, [diakses pada 8 Agustus 2015].
- Fathimah Aruma, 2014, "Government's Sights are Towards East, says Presiden Yameen," [Online] dalam <http://www.haveeru.com.mv/news/57464>, (diakses pada 19 Oktober 2015).
- First Post, 2012, "Not China, GMR's poor Public Relations Skills led to ouster from Maldives", [Online] dalam <http://www.firstpost.com/world/not-china-gmrs-poor-pr-skills-led-to-ouster-from-maldives-551627.html> (diakses pada 18 Oktober 2015).
- Gupta, Rajiv "Risk Assessment Failure of Male Airport", (Connecticut: IMT Case Journal, vol. 3, no. 2, 2013).
- GMR Group, 2010, "GMR Group Achieves Financial Closure of GMR Male International Airport Private Limited, Republic of Maldives and takes Over Operations of Male Internatioinal Airport," [Online] dalam

- <http://www.gmrgroup.in/pressreleasedetail-25-November-2010.aspx> (diakses pada 17 September 2015).
- GMR Group, 2010, "GMR Infrastruktur Limited Wins The Bid to Expand and Operate Male International Airport," [Online] dalam <http://www.gmrgroup.in/pressreleasedetail-24-June-2010.aspx> (diakses pada 17 September 2015).
- Hotelier Maldives, 2015, "Chinese Investment in Global Hospitality Sector Soars, Maldives Strengthen Ties", [Online] dalam <http://www.hoteliermaldives.com/stories/chinese-investment-in-global-hospitality-sector-soars-maldives-strengthens-ties/>, (diakses pada 19 Oktober 2015).
- Filipovic, Adnan, "Impact of Privatization on Economic Growth", (Furman University: Issues in Political Economy, 2005) dalam <http://org.elon.edu/ipe/Adi%20final.pdf> [diakses pada 10 September 2015].
- Fung Business Intelligence Centre, 2015, "The Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road", [Online] dalam <https://www.fbicgroup.com/sites/default/files/The%20Silk%20Road%20Economic%20Belt%20and%2021st%20Century%20Maritime%20Silk%20Road%20MAY%2015.pdf>, (diakses pada 27 September 2015).
- Hassan, Musliha, 2012, "GMR Announces Dollar Payments to Employee as Ruling Parties Continue Call for Nationalisation", [Online] dalam <http://minivannewsarchive.com/politics/gmr-announces-dollar-payments-to-employees-as-ruling-parties-continue-call-for-nationalisation-39583>, (diakses pada 19 September 2012).
- Haveeru, 2012, "Maldives Cabinet Passes to Annul GMR Agreement", [Online] dalam <http://www.haveeru.com.mv/news/45837>, (diakses tanggal 6 April 2015).
- Haveeru, 2011, "China Opens Embassy in Maldives Ahead of Key Summit", [Online] dalam <http://www.haveeru.com.mv/saarc/38617>, (diakses pada 19 September 2015).
- IFC Advisory Sevice, "Maldives : Male International Airport", (Washington, 2010) dalam <http://www.pidg.org/resource-library/case-studies/successstories-maleairport.pdf>, [diakses pada 23 Maret 2015].
- Jiao, Wu, 2014, "Xi Backs Economic Growth in Maldives", [Online] dalam http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2014-09/16/content_18606882.htm (diakses pada 19 Oktober 2015).
- J.J Robinson, 2010, "Cabinet Resigns in Protest Over Opposition MP's 'Scorched Earth' Politics" [Online] dalam <http://minivannewsarchive.com/politics/cabinet-resigns-in-protest-over-opposition-mps-scorched-earth-politics-8736>, (diakses pada 17 September 2015).
- J.J Robinson, 2010, "Government signs Male International Airport to GMR-Malaysia Airports Consortium", [Online] dalam <http://minivannews.com/politics/government-signs-maleinternational-airport-to-gmr-malaysia-airportsconsortium-8720>, (diakses pada 17 September 2015).
- J.J Robinson, 2011, "180 Days Later: GMR at the Helm of Male International Airport", [Online] dalam <http://minivannewsarchive.com/politics/180-days-later-gmr-at-the-helm-of-male-international-airport-17678>, (diakses pada 18 September 2015).
- J.J Robinson, 2012, "Immigration halts work permits to GMR, aviation authority to revoke aerodrome certificate", [Online] dalam <http://minivannews.com/politics/immigrationhalts-work-permits-to-gmr-aviation-authority-torevoke-aerodrome-certificate-48128>, (diakses pada 5 Oktober 2015).

- Lu, Dai, 2014, " BUCG Signed Preliminary Contract Agreement for Expansion and Upgrading of Ibrahim International Airport", [Online] dalam <http://english.bucg.com/news/20140918/194965.shtml>, (diakses pada 20 September 2015).
- Latheef, Mohamed, 2002, "Public-Private Partnership for Development in the Maldives", [online] dalam <http://sae.sagepub.com/content/3/2/241.refs.html> (diakses 14 September 2015).
- Maldives Partnership Forum, 2009, " Corporatization through Public-Private Partnerships: The new strategic direction of the Maldivian Government" [Online] dalam <http://www.maldivespartnershipforum.gov.mv/pdf/Corporatization%20through%20PPP.pdf> (diakses tanggal 8 April 2015).
- Maldives Monetary Authority, 2012, " Annual Reports and Financial Statements", [Online] dalam <http://mma.gov.mv/ar/annualreport2012.pdf>, (diakses pada 19 September 2012).
- Malleswara Rao, Naga, 2015, " China's New Maritime Silk Route, What it is for Asian Neighbors ?", [Online] dalam <http://www.c3sindia.org/foreign-policy/5064>, (diakses pada 22 September 2015).
- Maldives High Commission London, t,t, "Economic Profile", [online] dalam <http://www.maldiveshighcommission.org/business-maldives/economic-profile-of-the-maldives> (diakses 14 September 2015).
- Mc Bride, James, 2015, " Building The New Silk Road", [Online] dalam <http://www.cfr.org/asia-and-pacific/building-new-silk-road/p36573>, (diakses pada 26 September 2015).
- Ministry of Tourism Republic of Maldives, " Tourism Yearbook 2014", (Ministry of Tourism : Statistic & research Section, hal 15).
- Minivan News, 2015, "Government takes over airport, evict GMR", [Online] dalam <http://minivannewsarchive.com/politics/government-takes-over-airport-evicts-gmr-48477>, (diakses pada 7 September 2015).
- Minivan News Archive, 2014, " Silk Road Deal to be Concluded in China-Maldives Economic Committee", [Online] dalam <http://minivannewsarchive.com/politics/silk-road-deal-to-be-concluded-in-china-maldives-economic-committee-91617>, (diakses pada 19 Oktober 2015).
- Indian Development Cooperation Research, 2015, " Developing an 'Indian' Ocean: The State of Indian Developmental Assistance to the Maldives," [Online] dalam <http://idcr.cprindia.org/blog/developing-%E2%80%98indian%E2%80%99-ocean-state-indian-developmental-assistance-maldives-1>, (diakses pada 2015).
- Minivan News Archive, 2014, " Silk Road Deal to be Concluded in China-Maldives Economic Committee", [Online] dalam <http://minivannewsarchive.com/politics/silk-road-deal-to-be-concluded-in-china-maldives-economic-committee-91617>, (diakses pada 19 Oktober 2015).
- Moosa, Hussain Fiyaz, 2011, " Amendment Prohibits Foreigners from Running Airport Duty Free Shop", [Online] dalam http://www.haveeru.com.mv/duty_free/39253, (Diakses pada 18 September 2015).
- Naaviz, Ali, 2011, " IATA Raises Concern Over Increased Airport Fees, Fuel Price", [Online] dalam <http://www.haveeru.com.mv/news/37827>, (diakses pada 18 september 2015).
- National Development and Reform Commission (NDRC) People's Republic of China, 2015, " Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century maritime Silk Road", [Online] dalam http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html, (diakses 21 September 2015).

- The Hindu, 2013, "GMR Seeks \$ 1,4 Billion in Damages from Maldives", [Online] dalam <http://www.thehindu.com/business/Industry/gmr-seeks-14-billion-in-damages-from-maldives/article4837131.ece>, (diakses pada 19 September 2015).
- The Hindu, 2012, "China Gets Land in Maldives to Construct Embassy", [Online] dalam <http://www.thehindubusinessline.com/news/world/china-gets-land-in-maldives-to-construct-embassy/article3932124.ece>, (diakses pada 20 September 2015).
- The Times of India, 2015, "China: No Plan to Build Military Base in Maldives", [Online] dalam <http://timesofindia.indiatimes.com/world/south-asia/China-No-plan-to-build-military-bases-in-Maldives/articleshow/48250171.cms> (diakses pada 18 September 2015).
- UNESCO, t,t, "Silk Road: Dialogue, Diversity, and Development", [Online] dalam <http://en.unesco.org/silkroad/about-silk-road>, (diakses pada 21 September 2015).
- U.S Department of State, "2013 Investment Climate Statement-Maldives", [online] dalam <http://www.state.gov/e/eb/rls/othr/ics/2013/204687.htm> diakses 25 September 2014.
- U.S Deaprtment of State, "Maldives (03/29/12)", [online] dalam <http://www.state.gov/outofdate/bgn/maldives/198056.htm> diakses 8 Januari 2015.
- Visham, Mohammed, 2012, "Reports of India freezing aid to Maldives unofficial says Indian HC", [Online] dalam <http://www.haveeru.com.mv/news/45926>, (diakses pada 20 Juni 2015).
- Voice of America, 2015, "China's Ambitious 'Silk Road' Plan Faces Hurdles", [Online] dalam <http://www.voanews.com/content/chinas-ambitious-silk-road-plan-faces-hurdles/2719660.html>, (diakses pada 26 September 2015).
- Wangke, Humprey, 2015, "Penguatan Pengaruh Tiongkok di Kawasan Asia Pasifik Melalui Pembentukan AIIB", [Online] dalam http://berkas.dpr.go.id/pengkajian/files/info_singkat/Info%20Singkat-VII-7-I-P3DI-April-2015-4.pdf, (diakses 21 September 2015).
- Wang Fukang, 2015, "China and Maldives: Partners in Building 21st Century Maritime Silk Road," [Online] dalam <http://mv.chineseembassy.org/eng/mytz/t1228934.htm>, (diakses pada 19 Oktober 2015).
- Wu Jiao, 2014, "Xi Backs Economic Growth in Maldives", [Online] dalam http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2014-09/16/content_18606882.htm (diakses pada 19 Oktober 2015).
- Xinhua, 2015, "Chinese Investment to help triple Maldives airport Capacity", [Online] dalam http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-02/27/content_19667970.htm, (diakses pada 8 September 2015).