

NASKAH PUBLIKASI

**KEBIJAKAN *ONE BELT ONE ROAD* (OBOR) SEBAGAI UPAYA
HEGEMONI REGIONAL CHINA DI KAWASAN ASIA TENGGARA**

***ONE BELT ONE ROAD (OBOR) AS CHINA'S REGIONAL HEGEMONY
EFFORTS IN SOUTHEAST ASIA REGION***

KHOIRUL AMIN¹ AGUS SRI WAHYUNI²



**OLEH:
AGUS SRI WAHYUNI
1811102434043**

**PROGRAM STUDI HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS EKONOMI BISNIS DAN POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH KALIMANTAN TIMUR
2022**

Naskah Publikasi

**Kebijakan *One Belt One Road* (OBOR) sebagai Upaya Hegemoni Regional
China di Kawasan Asia Tenggara**

***One Belt One Road (OBOR) as China's Regional Hegemony Efforts in
Southeast Asia Region***

Khoirul Amin¹ Agus Sri Wahyuni²



**Oleh:
Agus Sri Wahyuni
1811102434043**

**PROGRAM STUDI HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS EKONOMI BISNIS DAN POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH KALIMANTAN TIMUR
2022**

HALAMAN PERSETUJUAN

**KEBIJAKAN *ONE BELT ONE ROAD* (OBOR) SEBAGAI UPAYA
HEGEMONI REGIONAL CHINA DI KAWASAN ASIA TENGGARA**

Naskah Publikasi

Diajukan oleh

Agus Sri Wahyuni
1811102434043

Telah disetujui oleh
Pada hari / tanggal, Sabtu / 25 Juni 2022

Menyetujui,
Pembimbing



Khoirul Amiq, S.IP., M.A
NIDN.1115119001

HALAMAN PENGESAHAN

KEBIJAKAN *ONE BELT ONE ROAD* (OBOR) SEBAGAI UPAYA
HEGEMONI REGIONAL CHINA DI KAWASAN ASIA TENGGARA

Naskah Publikasi

Diajukan oleh

Agus Sri Wahyuni
1811102434043

Telah disetujui oleh

Pada hari / tanggal, Kamis / 30 Juni 2022

Pembimbing I,



Khoiril Amin, S.IP., M.A
NIDN.1115119001

Penguji I,



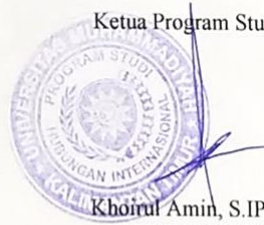
Intan Kinanthi Damarin Tyas, S.IP., M.A
NIDN. 1108019601

Dekan FEBP,



Drs. M. Karim Wajdi, M.M., Ph.D
NIDN. 0605056501

Ketua Program Studi HI,



Khoiril Amin, S.IP., M.A
NIDN.1115119001

KEBIJAKAN ONE BELT ONE ROAD (OBOR) SEBAGAI UPAYA HEGEMONI REGIONAL CHINA DI KAWASAN ASIA TENGGARA

Agus Sri Wahyuni

Program Studi Hubungan Internasional/Fakultas Ekonomi Bisnis dan Politik
Universitas Muhammadiyah Kalimantan Timur
yunnisr2000@gmail.com

Abstrak

One Belt One Road (OBOR) merupakan strategi pembangunan yang digagas oleh Presiden China Xi Jinping yang berfokus pada kawasan Eurasia. OBOR digagas untuk menghidupkan kembali jalur sutra kuno China yang meliputi kawasan strategis melintasi Asia, Afrika, dan Eropa. Strategi pembangunan ini dilakukan sebagai tekad China untuk mengambil peran yang lebih besar dalam pembangunan global dan menciptakan jaringan perdagangan yang berbasis di China. OBOR merupakan upaya China untuk menjadi negara hegemon khususnya Asia, secara umum di dunia. Meskipun OBOR memiliki jangkauan global dan luas, Asia Tenggara telah menjadi kawasan prioritas tinggi dalam inisiatif ini. Sehingga penelitian ini berusaha untuk mengetahui upaya China untuk menjadi negara hegemon di kawasan Asia Tenggara melalui strategi *One Belt One Road* yang digagas oleh China. Penelitian ini menggunakan konsep hegemoni regional untuk menjelaskan tentang upaya hegemoni China. Penulis menggunakan metode penelitian deskriptif dan menggunakan teknik analisis data kualitatif dengan teknik pengumpulan data telaah pustaka.

Kata Kunci:

One Belt One Road (OBOR), China, Hegemoni, Asia Tenggara

Abstract

One Belt One Road (OBOR) is a development strategy initiated by Chinese President Xi Jinping that focuses on the Eurasian region. OBOR was conceived to revive China's ancient silk route which covered a strategic area across Asia, Africa, and Europe. This development strategy is carried out as China's determination to take a bigger role in global development and create a free trade network in China. OBOR is China's attempt to become the hegemony of countries, especially Asia, in general in the world. Despite OBOR global reach and breadth, Southeast Asia has been a high priority area for this initiative. So this study seeks to find out China's efforts to become the country's hegemony in the Southeast Asia region through the *One Belt One Road* strategy initiated by China. This study uses the concept of regional hegemony to explain China's hegemony efforts. This research uses descriptive research methods and qualitative method research with library research.

Keyword:

One Belt One Road (OBOR), China, Hegemony, Southeast Asia

Pendahuluan

Diluncurkan pada tahun 2013 untuk memperkuat konektivitas global China, *One Belt One Road* (OBOR) merupakan skema pembangunan infrastruktur jangka panjang dan komponen utama kebijakan luar negeri China. Untuk membangun kembali masa kejayaan jalur sutra kuno China diperkirakan telah mengeluarkan dana sekitar US\$ 1 triliun.¹ Untuk mendukung implementasi strategi OBOR, China membentuk *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB). Pembentukan AIIB menunjukkan bahwa China sekarang mulai mengambil peran kepemimpinan untuk mencerminkan posisinya sebagai kekuatan global yang sedang meningkat. Sehingga, strategi OBOR ini menjadi upaya untuk China meningkatkan status internasional dengan memperluas hubungan darat maupun lautnya ke kawasan-kawasan Asia, Eropa dan Afrika, termasuk Asia Tenggara yang menjadi kunci utama bagi program OBOR.

Asia Tenggara merupakan salah satu kawasan di benua Asia yang di dalamnya terdapat beberapa negara yang mempunyai potensi yang dapat menjadi keunggulan ketika melakukan kerjasama dalam lingkup internasional. Banyaknya sumber daya alam yang dihasilkan oleh negara-negara di kawasan Asia Tenggara, serta terbukanya lahan untuk melakukan aktivitas perekonomian, seperti perdagangan dan investasi. Sehingga menjadikan Asia Tenggara menjadi tujuan utama bagi negara-negara lain dalam menjalin hubungan kerja sama.² Untuk itu, China menganggap Asia Tenggara sebagai kawasan vital untuk mendorong pertumbuhan ekonomi melalui kebijakan OBOR, sehingga China berusaha untuk membangun hegemoninya di kawasan tersebut.

Menurut studi tahun 2018 oleh *Oxford Economics* dan CIMB ASEAN Research Institute, proyek OBOR di Negara-negara Asia Tenggara berjumlah lebih dari US\$739 miliar. Indonesia merupakan negara yang menerima investasi OBOR tertinggi sebesar US\$171 miliar, diikuti oleh Vietnam US\$152 miliar, Kamboja US\$104 miliar, Malaysia US\$98,5 miliar, Singapura US\$70,1 miliar, Laos US\$48

¹ Nadège Rolland, “*A Concise Guide to the Belt and Road Initiative*”, The National Bureau of Asian Research (NBR), 11 April 2019, <https://www.nbr.org/publication/a-guide-to-the-belt-and-road-initiative/>, diakses pada 11 April 2022

² Jon Lunn & Gavin Thompson, *Southeast Asia: A political and Economic Introduction*, House of Commons Library, 14 Desember 2011, <https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/RP11-78/RP11-78.pdf>, di akses pada 11 April 2022

miliar, Brunei US\$36 miliar, Myanmar US\$27,2 miliar, Thailand US\$24 miliar dan Filipina US\$9,4 miliar.³

Di Indonesia Proyek OBOR berupa pembangunan High Speed Railway (HSR)/kereta api cepat, pembangkit listrik, jalan tol, pelabuhan, industri, dan zona kerjasama ekonomi. Proyek OBOR di Vietnam meliputi kereta api, pembangkit listrik, dan zona kerjasama ekonomi. Kemudian proyek OBOR di Laos ialah pembangunan kereta api cepat, jalan raya dan pembangkit listrik serta industri. Lalu di Myanmar proyek OBOR berupa proyek konstruksi pipa minyak dan gas, pembangkit listrik, pelabuhan, smart city dan zona kerjasama ekonomi. Selanjutnya proyek OBOR di Thailand sendiri berupa pembangunan kereta api cepat, pengembangan pelabuhan dan industri. Di Filipina proyek OBOR meliputi pembangunan kereta api, pelabuhan, pembangkit listrik dan smart city. Untuk proyek OBOR di Kamboja sendiri meliputi pembangunan jalan raya dan tol, kereta api cepat, dan pembangkit listrik. Proyek OBOR di Malaysia berupa pembangunan kereta api, pelabuhan dan industri. Lalu di Brunei proyek OBOR berupa pembangunan pelabuhan dan industri minyak. Dan yang terakhir di Singapura sendiri proyek OBOR lebih kepada investasi dan logistik.⁴

Melalui kerjasama dalam proyek-proyek infrastruktur pada kebijakan OBOR menjadi kesempatan bagi China untuk memperluas pengaruhnya di negara-negara yang terlibat di bawah OBOR, termasuk Asia Tenggara. Selain untuk memperluas pengaruhnya guna memperkuat posisinya, dominasi juga menjadi penting dalam kepentingan China melalui OBOR, hampir sebagian besar proyek infrastruktur dalam OBOR memiliki keterlibatan dengan China. Melihat hal tersebut dengan banyaknya keterlibatan China dalam proyek bukan tidak mungkin bagi China untuk mampu mendominasi mengingat besarnya lingkup jalur sutra. Melalui modernisasi infrastruktur di negara-negara Asia Tenggara, membuat perusahaan-perusahaan China terlibat dalam investasi pembangunan infrastruktur seperti pelabuhan. Masuknya perusahaan China sebagai investor utama secara tidak langsung akan dapat menguntungkan China dalam mengontrol jalur perdagangan melalui pelabuhan-

³ Phidel Vineles, "Making the Belt and Road work for Southeast Asia", East Asia Forum, 13 Juli 2019, <https://www.eastasiaforum.org/2019/07/13/making-the-belt-and-road-work-for-southeast-asia/>, di akses pada 11 April 2022

⁴ Albert Francis Park, Angela Tritto, & Dini Sejko, "The Belt and Road Initiative in ASEAN-Overview", HKUST IEMS Reports No. 2021-03, Desember 2020, p.15, <https://iems.ust.hk/publications/reports/uob-bri-overview>, diakses pada 11 April 2022

pelabuhan tersebut.⁵ Selain pada jalur maritim, China juga ingin melakukan dominasi melalui jalur darat yakni melalui pembangunan kereta api cepat/*High-Speed Railways* (HSR). Pembangunan infrastruktur di Asia Tenggara guna memperdalam pengaruh politik dan ekonomi China di kawasan serta untuk memperluas akses pasar untuk industri China. Sehingga dapat memajukan pertumbuhan ekonomi dan kemakmuran China dan menjadikan China sebagai pusat ekonomi dunia baru.⁶

Dengan demikian, penulis melihat pentingnya penelitian ini, bahwasanya kebijakan OBOR di kawasan Asia Tenggara di butuhkan oleh negara-negara di kawasan tersebut. Sehingga China memanfaatkan pengaruhnya ini melalui kebijakan OBOR untuk kepentingan ekonomi dan politik untuk dapat diperhitungkan dan berpengaruh terhadap posisinya di kawasan maupun secara global. Keinginan China untuk memperluas pengaruhnya di dunia internasional mulai ditunjukkan dengan meningkatkan pengaruhnya secara ekonomi di Asia Tenggara. Sehingga penelitian ini akan menganalisa mengenai bagaimana China melakukan upaya hegemoni di Asia Tenggara. Di mana Asia Tenggara dipandang penting bagi negara besar, khususnya China. China telah mengeluarkan besarnya anggaran di kawasan Asia Tenggara melalui kebijakan OBOR untuk upaya hegemoni regional China.

Tinjauan Pustaka/Literatur Review

Untuk menunjang informasi yang dibutuhkan oleh penulis dalam penyusunan penelitian ini, maka perlu dihadirkan beberapa tulisan yang berhubungan dengan judul tulisan ini. Pada sub-bab ini penulis merangkum sebanyak 5 jurnal terdahulu dalam meneliti kebijakan *One Belt One Road* (OBOR) sebagai upaya hegemoni regional di kawasan di Asia Tenggara. Tulisan pertama yang menjadi bahan tinjauan pustaka adalah jurnal yang berjudul "*China's Belt and Road Initiative and Its Implications for Southeast Asia*" yang ditulis oleh Hong Yu pada Tahun 2017.⁷ Tulisan ini membahas mengenai implikasi dari *Belt and Road Initiative* (BRI) terhadap negara-negara di Asia Tenggara. BRI muncul sebagai strategi nasional China untuk membentuk kembali geopolitik dan geoekonomi China di Asia dan sekitarnya.

⁵ Ni Putu Saraswati Puspita Dewi dan Hikmatul Akbar, "*Kebijakan The New Silk Road Cina di Bawah Pemerintahan Xi Jinping*", Jurnal Studi Diplomasi dan Keamanan, Vol 9, No. 1, 2017, p. 14

⁶ "*Proyek Kereta Api China-Laos: Mengapa China berambisi bangun rel kereta cepat di Asia Tenggara*", BBC, 26 Juli 2021, <https://www.bbc.com/indonesia/dunia-57845824>, di akses pada 2 Maret 2022

⁷ Hong Yu, "*China's Belt and Road Initiative and Its Implications for Southeast Asia*", Asia Policy, No. 24, July 2017

Belt and Road Initiative (BRI) berfungsi untuk mendorong kepentingan luar negeri China dan menunjukkan kepercayaan serta ambisi China untuk semakin besar menjadi pembentuk dalam tata kelola ekonomi kawasan dan sekitarnya. Bagi negara-negara di kawasan Asia Tenggara, integrasi ekonomi regional merupakan peran penting dalam mengurangi ketidakpastian eksternal dan sensitivitas ekonomi global. Sehingga negara-negara di kawasan Asia Tenggara, khususnya negara berkembang sangat menyambut baik kebijakan BRI, yang bertujuan untuk meningkatkan hubungan perdagangan, investasi dan konektivitas antar wilayah. Asia Tenggara perlu dalam membangun infrastruktur untuk memberikan kelancaran pada pertumbuhan ekonomi kawasan. Negara-negara Asia Tenggara menganggap bahwa dengan berpartisipasi dengan BRI akan membantu mengatasi defisit infrastruktur dan mempercepat pertumbuhan ekonomi. Sehingga Asia Tenggara mempunyai peluang dari BRI di mana dapat memanfaatkan perbaikan konektivitas infrastruktur, liberalisasi pasar dan investasi mereka melalui kebijakan tersebut. Hal itu dilakukan karena negara-negara di kawasan Asia Tenggara ingin mempercepat industrialisasi melalui investasi dengan China yang berasal dari BRI. Untuk mendorong masuknya investasi China dan meningkatnya kehadiran perusahaan China di kawasan Asia Tenggara melalui implementasi BRI, China akan memulai untuk menjadi kekuatan dominan di Asia Tenggara. Sebagai hasil dari meningkatnya investasi BRI akan dapat membawa China menjadi kekuatan dominan dalam lanskap ekonomi Asia Tenggara.

Tulisan kedua yang menjadi bahan tinjauan pustaka adalah penelitian yang berjudul “*What do China and the BRI Mean to ASEAN Economies?*” yang ditulis oleh Alexandra Zoltai & Péter Klemensits pada tahun 2020.⁸ Penelitian ini membahas mengenai hubungan antara *Republik Rakyat Tiongkok* (RRC) dan negara-negara ASEAN dalam kaitannya dengan *Belt and Road Initiative* (BRI). Dalam penelitian ini menyebutkan bahwa proyek China telah berdampak besar pada ekonomi negara-negara ASEAN, yang juga meningkatkan ketergantungan ekonomi mereka pada China. Di daratan Asia Tenggara, ekonomi Kamboja, Laos dan Myanmar sangat bergantung pada China. Tetapi Thailand dan Vietnam, meskipun posisi China tumbuh dalam bidang perdagangan dan FDI namun mereka lebih berhati-hati terhadap China karena konflik LCS. Selanjutnya negara Indonesia, Malaysia dan Filipina, hubungan

⁸ Alexandra Zoltai & Péter Klemensits, “*What do China and the BRI Mean to ASEAN Economies?*”, *Foreign Policy Review* 2020, Vol 13

ekonomi mereka dengan China semakin kuat terwujud dalam volume proyek BRI dan pergeseran neraca perdagangan. Penguatan hubungan ekonomi antara negara-negara ASEAN dengan China memiliki konsekuensi geopolitik yang signifikan, aspek yang paling menonjol adalah menguatnya pengaruh China melalui BRI, serta menurunnya kekuatan Amerika Serikat di kawasan Asia Tenggara. Mengingat BRI menjadi sangat penting dalam hal diplomatic China bahkan menjadi elemen kunci dari kebijakan luar negeri China. Dimana persaingan antara China dan Amerika Serikat menjadi penguatan pengaruh China di kawasan Asia Tenggara baik dari segi ekonomi maupun politik.

Tulisan ketiga yang menjadi bahan tinjauan pustaka adalah jurnal yang berjudul “*Between Fear and Hope: Belt and Road Initiative in Southeast Asia*” yang ditulis oleh Cahyo Pamungkas, Saiful Hakam dan Devi Tri Indiasari pada tahun 2020.⁹ Jurnal ini membahas mengenai kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) di kawasan Asia Tenggara. China menganggap bahwa BRI memiliki peluang di Asia Tenggara karena kedekatan geografis dan budayanya. Selain itu Asia Tenggara menjadi tempat pengembangan konektivitas laut dan darat yang berimplikasi pada keamanan kawasan China di kawasan tersebut. Kemudian juga banyak negara-negara di kawasan Asia Tenggara yang membutuhkan investasi untuk membangun infrastruktur dan upaya konektivitas antar negara, namun ada beberapa kekhawatiran yang melibatkan investasi China di masa lalu. Dimana masih ada ketakutan di antara negara-negara di kawasan bahwa investasi China tidak memiliki analisis dampak lingkungan dan sosial serta komunikasi dengan masyarakat lokal dan terkadang dimanipulasi atau disalahgunakan oleh kepentingan elit politik domestik

Ketakutan lainnya ialah adanya jebakan hutang bagi negara-negara yang bergabung dibawah inisiasi BRI. Laos merupakan salah satu negara yang dianggap memiliki perhatian khusus untuk krisis hutang di masa depan. Penyebab utama kekhawatiran tersebut adalah rencana Laos untuk kereta api cepat yang dipromosikan oleh China sebagai bagian dari BRI. Laos menerima proyek pembangunan kereta api cepat Kunming-Vientiane, di bawah BRI sebesar 6,7 miliar USD atau seperempat dari PDB Laos. Menurut *Center for Global Development* (CGD), pada tahun 2016 total utang Laos mencapai 48,65% dari PDB, namun pada tahun 2017 setelah mendapatkan

⁹ Cahyo Pamungkas, Saiful Hakam & Devi Tri Indiasari, “*Between Fear and Hope: Belt and Road Initiative in Southeast Asia*”, *Chinese Journal of International Review*, Vol 02. No. 01.

proyek BRI total utang Laos menjadi sebesar 68,61 dari PDB.¹⁰ Sehingga memunculkan kekhawatiran apabila Laos gagal memberikan pembayaran utang sebesar 6 miliar USD itu maka Laos menjadi korban dari diplomasi “Jebakan Hutang” China serta dapat memberikan beberapa konsesi kepada China.

Tulisan keempat yang menjadi bahan tinjauan pustaka adalah jurnal artikel yang berjudul “*The Belt & Road Initiative and China’s influence in Southeast Asia*” yang ditulis oleh Xue Gong pada tahun 2018.¹¹ Jurnal ini membahas mengenai dampak *Belt and Road Initiative* (BRI) terhadap tatanan regional di Asia Tenggara. Para pemimpin China menegaskan bahwa Asia Tenggara telah menjadi prioritas dalam diplomasi tetangga, dimana China berkomitmen untuk membangun Komunitas Bersama China-ASEAN. Asia Tenggara diyakini memiliki potensi untuk membangun bersama BRI, karena Asia Tenggara menjadi garis depan bagi Jalur Sutra Maritim China, dimana sebagian besar negara Asia Tenggara terletak di sekitar Laut China Selatan maupun Samudera Hindia. Hampir semua negara kawasan Asia Tenggara tampaknya mendukung BRI karena inisiatif tersebut dapat memenuhi infrastruktur dan kebutuhan ekonomi, dan menyiratkan bahwa inisiatif ini kemungkinan akan berkembang di Asia Tenggara melalui mekanisme bilateral dan minilateral. Setelah BRI diusulkan, ada pertumbuhan signifikan investasi China di Asia Tenggara. Jika kepentingan ekonomi China tumbuh di kawasan ini akan menyebabkan pengaruh China yang lebih besar, tidak ada keraguan bahwa BRI akan membantu China memperkuat kedudukan regionalnya di Asia Tenggara.

Pengaruh China di Asia Tenggara dijelaskan melalui 3 faktor, yakni pertama tanggapan ASEAN terhadap BRI. Kedua persaingan geoekonomi yang diusulkan oleh kekuatan besar lainnya. Ketiga kemampuan China untuk memenuhi janji-janji BRI. Tanggapan negara-negara ASEAN terhadap BRI disambut baik serta menunjukkan minat dan dukungan terhadap BRI. Kemunculan BRI telah memicu kekhawatiran geopolitik bagi kekuatan besar lainnya yang memiliki kepentingan di Asia Tenggara. Negara-negara besar ini memahami bahwa sikap positif terhadap BRI China yang diungkapkan oleh banyak negara kawasan mungkin merupakan dukungan tersirat atas dominasi China di kawasan karena beberapa negara anggota ASEAN telah menyesuaikan diri terhadap China. Dalam memenuhi janji-janjinya, China telah

¹⁰ C. Pamungkas, S. Hakam & D. T. Indiasari, p.5

¹¹ Xue Gong, “*The Belt & Road Initiative and China’s influence in Southeast Asia*”, *The Pacific Review*, Vol 32. Issues 4

mengeluarkan besarnya dana dalam proyek-proyek BRI ini. Selain itu, China juga berjanji untuk menyediakan bantuan luar negeri dan pinjaman. Sehingga membuat orang lain berpikir bahwa China memiliki sumber daya keuangan yang besar dan dapat memenuhi segala macam kebutuhan di banyak negara kawasan seperti investasi, pinjaman infrastruktur dan bantuan luar negeri, yang menyebabkan beberapa negara di kawasan mengharapkan, mengandalkan dan mengajukan permintaan pada China.

Tulisan kelima yang menjadi bahan tinjauan pustaka adalah jurnal yang berjudul *“The Belt and Road Initiative as a New China’s Foreign Economic Policy towards the ASEAN Countries”* yang ditulis oleh Maxim Vasilyevich Chernyaev, Elena Aleksandrovna Egorycheva, Anna Vadimovna Korenevskaya, Antonina Vasil’evna Sharkova pada tahun 2020.¹² Jurnal ini membahas mengenai bahwa China menganggap negara-negara ASEAN sebagai prioritas diplomasinya. Diplomasi yang dilakukan China melalui kebijakan BRI, BRI merupakan kebijakan yang menawarkan pembiayaan infrastruktur yang sangat dibutuhkan bagi negara-negara di Asia Tenggara. Meskipun BRI memberikan manfaat positif bagi Asia Tenggara, namun di sisi lain terdapat resiko dan tantangan yang harus diwaspadai.

Skala pinjaman proyek pembangunan infrastruktur yang dinilai cukup besar semakin mengkhawatirkan negara-negara Asia Tenggara bahwa proyek BRI menjadi masalah jebakan hutang di negara berkembang di Asia Tenggara. Di mana Negara-negara di Asia Tenggara harus berhati-hati ketika membuat kesepakatan dengan Beijing agar tidak terjatuh kedalam perangkap jebakan hutang yang berkelanjutan. kecemasan tentang BRI ini telah meningkat ketika ASEAN menyaksikan situasi yang terjadi di Sri lanka dan Laos. Adanya klaim bahwa China menggunakan BRI sebagai bentuk diplomasi jebakan hutang untuk dapat mengendalikan negara-negara yang bergabung dengan skema investasi infrastruktur.

Berdasarkan uraian tentang beberapa penelitian yang menyoroiti relasi China-ASEAN dalam kerangka OBOR, menunjukkan bahwa ASEAN menjadi target potensial bagi China untuk menegaskan pengaruhnya yang besar terutama di sektor ekonomi dan pembangunan. Untuk itu, penelitian ini juga berupaya untuk

¹² Maxim Vasilyevich Chernyaev, Elena Aleksandrovna Egorycheva, Anna Vadimovna Korenevskaya, Antonina Vasil’evna Sharkova, *“The Belt and Road Initiative as a New China’s Foreign Economic Policy towards the ASEAN Countries”*, International Journal of Economics & Business Administration (IJEBA), Vol. 8. Issue 3. (2020), p. 374-392

menunjukkan bagaimana cara yang dilakukan China untuk melakukan perluasan pengaruhnya di kawasan Asia Tenggara

Hegemoni Regional

Hegemoni merupakan salah satu kajian dalam Hubungan Internasional. Hegemoni pada hakikatnya berasal dari bahasa Yunani yaitu hegemonia yang bermakna kepemimpinan. Dalam hubungan internasional, hegemon berarti kepemimpinan atau *leading state* dari sekelompok negara dalam sebuah sistem. Hegemoni akan berdampak pada tercapainya *social order* (kepemimpinan sosial) oleh sekelompok negara yang terbentuk dalam sebuah unit (regional) dengan satu negara hegemon melalui kekuatan utamanya.

Hegemoni berhasil melalui kepemilikan dan kekuasaan atas berbagai sumber kekuatan, namun negara hegemon memiliki satu karakteristik sebagai sebuah hegemon. Negara hegemon akan memiliki satu karakteristik yang sama diantara mereka di dalam sistem yakni dalam kepemilikan atas akses struktural power. Structural power merupakan kekuatan negara untuk melakukan pengaruhnya melalui sebuah struktur. Dimana dengan struktural power memungkinkan negara hegemon menduduki posisi sentral dalam sistemnya sendiri. Sehingga ketika suatu negara mencapai hegemoni, maka negara tersebut akan secara otomatis memperoleh akses kepemimpinan hingga mencapai legitimasi, memobilisasi aturan serta pengendalian sumber-sumber kekuatan melalui struktur hirarki di dalam sistem hubungan antar negara.¹³

Negara yang memiliki sumber kekuatan yang lebih unggul dapat memperoleh akses yang lebih besar dalam mencapai hegemoni. Mearsheimer dalam buku *The Tragedy of Great Power Politics* menyebutkan bahwa hegemoni menjadi tujuan atau sasaran utama bagi *Great Power*. Dengan adanya keunggulan power yang dimiliki, maka sebuah negara *Great Power* akan mengutamakan pengamanaan statusnya, sehingga menjadi negara hegemon merupakan jalan terbaik.¹⁴

Dalam arti luas hegemon berarti mendominasi dalam sistem atau biasanya diartikan sebagai seluruh dunia. Namun keterbatasan dan halangan jarak pemisah oleh lautan yang luas diseluruh dunia menjadikan proyeksi menjadi hegemoni sulit dicapai untuk skala global. Maersheimer berpendapat bahwa menjadi global hegemon tidak

¹³ Martin Griffiths, Terry O' Callaghan & Steven C. Roach, 2008. *International Relations: Key Concept Second Editions*. Routledge: USA & Canada. p. 139-140

¹⁴ John J. Mearsheimer, 2001. *The Tragedy of Great Power Politics*. W. W. Norton & Company: New York. London. p. 140

mungkin dapat dicapai, namun tidak menutup kemungkinan suatu negara untuk mendominasi suatu kawasan (*Regional Hegemons*). Maka Maersheimer memfokuskan pada makna sistem secara lebih sempit dapat digambarkan sebagai hegemoni pada skala regional/wilayah tertentu seperti Eropa, Asia, dan Amerika. Dengan demikian dapat membedakan antara hegemoni global yang mendominasi dunia dan hegemoni regional yang mendominasi kawasan/wilayah geografis tertentu. Misalnya seperti Amerika Serikat (AS) yang telah menjadi hegemoni regional di Belahan Bumi Barat. Tidak ada negara bagian lain di Amerika yang memiliki cukup kekuatan militer untuk menentang AS, itulah sebabnya AS secara luas diakui sebagai satu-satunya hegemoni di wilayahnya.¹⁵

Secara istilah hegemoni dapat dilihat sebagai perluasan pengaruh atau kekuasaan suatu negara ke negara ataupun kawasan lainnya. Pengaruh tersebut dapat dilihat dalam beberapa perspektif seperti ekonomi, politik bahkan militer. Pada tulisan ini misalnya, China berusaha mempertahankan dan terus memperluas pengaruhnya dengan kekuatan ekonomi pada negara-negara tetangga di Asia khususnya di kawasan Asia Tenggara.

Metode Penelitian

Jenis penelitian ini bersifat deskriptif, Mohtar Mas'ood mengatakan metode deskriptif adalah untuk menjawab pertanyaan siapa, apa, dimana, kapan, atau berapa.¹⁶ Metode deskriptif bertujuan untuk mendeskripsikan, menggambarkan, menjelaskan suatu fenomena yang menjadi fokus pada suatu karya ilmiah. Metode analisis deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan secara sistematis atas data dan fakta yang telah dikumpulkan untuk diteliti. Selanjutnya penelitian ini menggunakan teknik analisis data kualitatif dengan teknik pengumpulan data telaah pustaka (*library research*) yaitu pengumpulan data dengan menelaah sejumlah literatur baik berupa buku-buku, jurnal, dokumen, surat kabar, makalah dan artikel yang berkaitan dengan *One Belt One Road* (OBOR). Setelah pengumpulan data, kemudian mereduksi data berdasarkan kebutuhan penelitian. Selanjutnya, data disajikan dan diverifikasi untuk menjawab rumusan masalah penelitian.

Hasil dan Pembahasan

¹⁵ John J. Mearsheimer, p. 40

¹⁶ M. Mas'ood, *Ilmu Hubungan Internasional Disiplin dan Metodologi*, LP3ES, Jakarta, 1990, p. 68.

A. Ambisi China dalam Kebijakan OBOR di Asia Tenggara

Dinamisme ekonomi Asia Tenggara, defisit infrastruktur yang substansial dan lokasinya yang strategis, yang berbatasan dengan provinsi-provinsi barat daya China dan menduduki jalur utama di Asia Pasifik telah menjadikan Asia Tenggara menjadi zona kritis bagi OBOR. OBOR memungkinkan China untuk memperdalam hubungannya yang sudah ada di kawasan tersebut. Enam negara di kawasan Asia Tenggara seperti Kamboja, Singapura, Malaysia, Myanmar, Thailand, dan Vietnam merupakan diantara sepuluh negara yang paling terhubung ke China melalui perdagangan.

Sehingga OBOR telah menjadi inti dari diplomasi ekonomi Tiongkok. Pada dasarnya, inisiatif ini digunakan untuk mempromosikan kesejahteraan ekonomi dan kerjasama ekonomi regional serta meningkatkan perdagangan. Menurut dokumen resmi “*Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*”, yang dirilis oleh Komisi Pembangunan dan Reformasi Nasional Tiongkok, Kementerian Luar Negeri, dan Kementerian Perdagangan, lima rute OBOR telah diusulkan meliputi: (1) *Central Asia-Russia*; (2) *Central Asia - West Asia*; (3) *mainland Southeast Asia - South Asia - Indian Ocean*; (4) *South China Sea - Indian Ocean*; dan (5) *South China Sea - South Pacific Ocean*.¹⁷

Melihat rute yang diusulkan, pentingnya Asia Tenggara bagi inisiatif OBOR, terbukti karena kawasan ini adalah ambang pintu China ke dunia. Asia Tenggara melintasi beberapa rute komersial maritim dan udara tersibuk di dunia yang merupakan kunci kebangkitan dan kelangsungan ekonomi China.

Selain itu, OBOR juga telah memperluas penggunaan renminbi oleh anggota ASEAN. Meskipun China telah memiliki perjanjian pertukaran mata uang dengan beberapa negara Asia Tenggara selama hampir satu dekade, kerjasama moneter antara *People's Bank of China* (PBC) dan bank-bank nasional di Asia Tenggara juga berkembang. Pada November 2018, Misalnya PBC menandatangani perjanjian pertukaran mata uang senilai \$28,8 miliar dengan Bank Indonesia, untuk mencegah jatuhnya rupiah.¹⁸ Pada tahun 2019 Beijing menerbitkan sebuah rencana bersama 13 lembaga pemerintahan China termasuk bank sentral, regulator valuta asing, pengawas

¹⁷ “*Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*”, Belt and Road Forum for International Cooperation, 10 April 2017, <http://2017.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0410/c22-45-4.html>

¹⁸ Marchio Irfan Gorbiano, “*BI, PBC Extend Bilateral Currency Swap Agreement*”, The Jakarta Post, 19 November 2018, <https://www.thejakartapost.com/news/2018/11/19/bi-pbc-extend-bilateral-currency-swap-agreement.html>, diakses pada 16 Juni 2022

sekuritas dan Kementerian Keuangan. Rencana tersebut bertujuan untuk mempromosikan integrasi keuangan antara China dan Asia Tenggara pada tahun 2023 melalui penyelesaian perdagangan lintas batas, transaksi mata uang, investasi dan pembiayaan renminbi.¹⁹

Sebagian besar investasi OBOR dalam hal transportasi dan logistik termasuk untuk membangun atau memperluas pelabuhan dan memperbaiki fasilitas pelabuhan. Hal ini meningkatkan kepentingan China dalam pengelolaan pelabuhan dan pembangunan pelabuhan di seluruh kawasan, termasuk di pelabuhan Kamboja Sihanoukville di Teluk Thailand, Melaka Gateway Malaysia di Selat Malaka dan pelabuhan Kyaukpyu Myanmar di Teluk Benggala. Dimana pelabuhan-pelabuhan ini melayani armada besar kapal-kapal komersial China dan kapal penangkap ikan. Selain itu, melalui pelabuhan juga meningkatkan kapasitas China untuk mengisi bahan bakar dan memasok kapal angkatan laut tanpa harus kembali ke fasilitas yang ada di China.²⁰

OBOR juga mendukung pertumbuhan ekonomi China dan memberikan peluang untuk menginternasionalisasikan industri-industri utamanya. Secara umum, inisiatif ini dapat membantu memperkuat pertumbuhan China yang melambat sebagian dengan meningkatkan peluang bagi negara tersebut untuk meningkatkan kembali investasi, memanfaatkan kelebihan kapasitasnya dan meningkatkan lapangan pekerjaan pada sektor konstruksinya.²¹ Selain itu, provinsi barat daya China yang tertinggal secara ekonomi dan terkurung oleh daratan (*landlocked*) telah lama memiliki tujuan untuk terhubung ke Asia Tenggara dan pelabuhannya melalui jalan dan kereta api.

B. Perspektif Asia Tenggara Tentang Kebijakan OBOR

Sebagian besar, negara-negara Asia Tenggara telah menyambut baik inisiatif OBOR sejak China meluncurkannya pada tahun 2013. World Bank melihat potensi

¹⁹ Reuters, "China Unveils Plans for Use of Yuan Across Asean", New Strait Times, 11 Januari 2019, <https://www.nst.com.my/world/2019/01/449606/china-unveils-plans-use-yuan-across-asean> diakses pada 16 Juni 2022

²⁰ Michael J. Green, Matthew Funaiolo, Jesse Barker Gale, Jonanthan Hillman, Gurmeet Kanwal, Harsh V. Pant, Gregory B. Poling & Andrew Shearer, "China's Maritime Silk Road: Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region", Center for Strategic & International Studies (CSIS), 2 April 2018, p. 3, <https://www.csis.org/analysis/chinas-maritime-silk-road>, diakses pada 16 Juni 2022

²¹ Shahid Yusuf, "China Belt and Road Gamble: Can it Deliver?", SAIS Review, 9 Januari 2018, https://saisreview.sais.jhu.edu/chinas-belt-and-road-gamble-can-it-deliver/#_ftn2, diakses pada 16 Juni 2022

besar dari inisiatif ini untuk dapat memiliki dampak positif untuk meningkatkan perdagangan regional, investasi asing, kegiatan ekonomi dan pertumbuhan inklusif termasuk pengurangan kemiskinan.²² OBOR menawarkan sumber daya yang dapat membantu Asia Tenggara untuk membuat kemajuan dalam mewujudkan tujuan pembangunan infrastrukturnya, sebagaimana tercermin dalam *Master Plan on ASEAN Connectivity 2010*. Negara-negara peserta OBOR di Asia Tenggara juga memiliki rencana pembangunan infrastruktur nasional mereka sendiri, seperti *Eastern Economic Corridor (EEC) Thailand*, *Logistics and Trade Facilitation Master Plan Malaysia*, *National Transport Master Plan Myanmar*, serta ambisi Indonesia untuk menjadi “*Poros Maritim Dunia*”.

Negara kawasan Asia Tenggara memandang OBOR sebagai jalan untuk meningkatkan konektivitas dengan pembangunan infrastruktur yang akan meningkatkan perdagangan dan investasi di kawasan melalui perbaikan logistik. Oleh karena itu, Negara-negara kawasan Asia Tenggara, bekerja sama dengan China dalam inisiatif OBOR (perusahaan konstruksi dan lembaga pendanaan) untuk mengembangkan proyek infrastruktur.

Peningkatan infrastruktur dibutuhkan bagi negara-negara yang sedang berkembang di Asia Tenggara untuk mendorong pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan perdagangan, investasi, daya saing, dan konektivitas di kawasan dan dengan seluruh dunia. *ASEAN Development Bank (ADB)* memperkirakan bahwa total kebutuhan investasi infrastruktur di Asia Tenggara dari 2016 hingga 2030 akan berkisar antara US\$2,8 triliun (perkiraan dasar) dan US\$3,1 triliun (perkiraan yang disesuaikan dengan iklim).²³ Investasi China dalam proyek-proyek OBOR memberikan jalan bagi ASEAN dan Negara-negara anggotanya untuk mengatasi masalah infrastruktur yang tidak memadai, yang merupakan hambatan utama bagi pertumbuhan ekonomi di Asia Tenggara dalam jangka pendek dan jangka panjang. Proyek-proyek OBOR, ditambah dengan pembiayaan yang bersumber secara internasional termasuk dari China, membantu meningkatkan investasi yang sangat dibutuhkan dalam proyek-proyek infrastruktur di Asia Tenggara. Proyek-proyek

²²“*Belt and Road Initiative Economics :Opportunities and Risk of Tranport Corridors*”, The World Bank, 29 Maret 2018, p. 5, <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>.

²³Sufian Jusoh, “The Belt and Road Initiative in Southeast Asia”, dalam “*The Impact od BRI on Trade and Investment in ASEAN*”, CIMB ASEAN Research Institute, p. 10

OBOR juga akan membantu ASEAN dan Negara-negara anggotanya untuk menarik investasi ke sektor-sektor produktif seperti manufaktur, energi dan jasa.

C. Proyek OBOR di Asia Tenggara ditengah pandemic COVID-19 (2020-2021)

Hubungan ekonomi antara China dan ASEAN telah mengalami pertumbuhan yang cukup baik meskipun gangguan oleh pandemic COVID-19 dan meningkatnya ketegangan di Laut China Selatan. Menurut Kementerian Luar Negeri China perdagangan bilateral China dan ASEAN mencapai US\$789,53 miliar dan meningkat 29,8 persen dalam 11 bulan pertama di tahun 2021. China tetap menjadi mitra dagang terbesar asean sejak 2009, bahkan ditahun 2020 China menganggap ASEAN menjadi mitra dagang utamanya. Meningkatnya dampak ekonomi China di Asia Tenggara tercermin dalam “*The state of Southeast Asia 2022 Survey Report*”, dimana lebih dari 76% reponden mengakui bahwa China adalah kekuatan ekonomi paling berpengaruh di Asia Tenggara.²⁴

Pandemi COVID-19 telah menimbulkan tantangan signifikan bagi proyek-proyek OBOR di seluruh dunia, karena adanya pembatasan perjalanan dan jarak social. Sekitar 20% proyek OBOR terkena dampak serius dari adanya pandemic ini. Namun Asia Tenggara tetap menjadi tujuan investasi OBOR yang teratas pada tahun 2020, meskipun ada penurunan tajam dalam keseluruhan investasi dalam OBOR China di seluruh dunia. Seiring dengan pemulihan ekonomi secara bertahap di tahun 2021, China meningkatkan upayanya untuk mempercepat kemajuan proyek-proyek OBOR secara global. pada tahun 2021, Investasi China meningkat sebesar 14.1% dan diantara sepuluh negara penerima utama, 7 diantaranya berasal dari Asia Tenggara, yakni Singapura, Indonesia, Malaysia, Vietnam, Laos, Thailand, dan Kamboja.

Sejak Januari tahun 2021, perusahaan-perusahaan China telah memenangkan 18 tawaran proyek di Asia Tenggara. Proyek-proyek besar ini termasuk Proyek *Lanxang Culture Park* di Laos²⁵ dan *Xinhai Industrial Park* di Indonesia.²⁶ Perusahaan-perusahaan China juga telah menandatangani 18 kontrak dengan mitra lokal mereka, proyek-proyek tersebut mencakup *Stung Tatay Hydropower* di

²⁴ Sharon Seah, Joanne Lin, Sithanonxay Suvannaphakdy, Melinda Martinus, Pham Thi Phuong Thao, Farah Nadine Seth, Hoang Thi Ha, “*The state of Southeast Asia 2022 Survey Report*”, ISEAS-Yusof Ishak Institute, 16 Februari 2022, p. 22, https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/2022/02/The-State-of-SEA-2022_FA_Digital_FINAL.pdf., diakses pada 17 Juni 2022

²⁵ “*China Construction Signs Laos Municipal Engineering Design Project*”, Seetao, 19 April 2021, <https://www.seetao.com/details/77090.html>, diakses pada 4 Juli 2022

²⁶ “*CEEC signs Indonesia 600,000 kilowatt gas turbine combined power plant project*”, Seetao, 15 Juli 2021, <https://www.seetao.com/details/96328.html#:~:text=Recently%2C%20Energy%20China%20Southwest%20Institute,located%20in%20Sulawesi%20Province%2C%20Indonesia.>, diakses pada 4 Juli 2022

Kamboja²⁷ dan proyek *Golden Jubilee Seaview City* di Filipina²⁸. dan diantara 13 proyek yang mulai dibangun adalah proyek *Huaqing Alumunium Industry Aluminium-Power Integration Project* di Indonesia²⁹ dan proyek *Thatbyinnyu Phaya Repair* di Myanmar³⁰. Setidaknya ada 22 proyek yang sedang berjalan di Asia Tenggara termasuk diantaranya mega proyek kereta api cepat Jakarta-Bandung di Indonesia³¹ dan *MRL East Coast Rail Link (ECRL)* di Malaysia³². Selain itu pada Januari 2021 sekitar 24 proyek telah diselesaikan di Asia Tenggara. Proyek yang telah selesai dan menyita banyak perhatian ialah proyek China Laos Railway yang merupakan proyek unggulan OBOR yang telah diresmikan tanggal 3 Desember 2021. proyek ini senilai US\$ 6 miliar yang menghabiskan biaya dari sepertiga PDB Laos. China-Laos Railway dapat memotong waktu hingga 4 jam perjalanan dari Vientiane ke perbatasan China.³³

Pembangunan infrastruktur merupakan mayoritas dalam proyek OBOR di Asia Tenggara sejak Januari 2021. Namun ditengah gejolak pandemic COVID-19 China telah kerlibatannya dalam prioritas baru seperti layanan kesehatan dan ekonomi digital di kawasan Asia Tenggara sebagai basis untuk semakin memperluas OBOR.³⁴ Hal tersebut di dasari oleh faktor-faktor seperti pandemic yang berkepanjangan, kekosongan kepemimpinan global, kebangkitan ekonomi digital dan kebutuhan negara berkembang akan dukungan teknologi. Akibatnya China melihat ini sebagai

²⁷ "CHMC Signed Cambodia Upper Stung Tatay Hydropower BOT Investment Project Agreements", China National Heavy Machinery Corporation, 10 Maret 2021, <http://en.chmc.cc/contents/2786/61304.html>, diakses pada 4 Juli 2022

²⁸ "The area is about 229,000 square meters! China Construction Sixth Bureau signed the Golden Jubilee Seaview City Project in the Philippines", Seetao, 1 Januari 2022, <https://www.seetao.com/details/133746.html>, diakses pada 4 Juli 2022

²⁹ "The second company held a kick-off meeting for the Indonesian Huaqing 1×380MW thermal power generation project", China National Chemical Engineering Group Corporation Ltd (CNCEC), 24 Juni 2021, <https://www.cncec.cn/article/detail/124919>, diakses pada 4 Juli 2022

³⁰ "China-aided project to restore Tha Binyu Pagoda in Bagan, Myanmar starts", Seetao, 11 Januari 2022, <https://www.seetao.com/details/133336.html#:~:text=On%20January%208%2C%202022%2C%20the,was%20officially%20held%20in%20Bagan.>, diakses pada 4 Juli 2022

³¹ "China Railway Third Bureau participated in the construction of the longest tunnel of the Jakarta-Bandung high-speed railway in Indonesia", China Railway Group Limited (CREG), 1 Maret 2022, <http://www.creg.com/web/10089492/10091154/10191210/index.html>, diakses pada 4 Juli 2022

³² Huaxia, "Malaysia-China joint train project sees 1st tunnel breakthrough", XinhuaNet, 9 April 2021, http://www.xinhuanet.com/english/2021-04/09/c_139869525.htm, diakses pada 4 Juli 2022

³³ Ayman Falak Medina, "The Completed China-Laos Railway: Bringing Opportunities for ASEAN and the Asia Pacific", ASEAN Briefing, 21 Desember 2021, <https://www.aseanbriefing.com/news/the-completed-china-laos-railway/>, di akses pada 4 Juli 2022

³⁴ Min Ye, "Adapting or Atrophying? China's Belt and Road after the Covid-19 Pandemic", Asia Policy, Vol. 16, No. 1, Januari 2021, p. 65-95

peluang untuk memperkuat *Health Silk Road* (HSR) dan *Digital Silk Road* (DSR) sebagai bagian dari OBOR.³⁵

Menurut *Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2021*, keterlibatan global China dalam proyek-proyek OBOR di bidang kesehatan melonjak dari US\$130 juta ditahun 2020 menjadi US\$450 juta pada tahun 2021.³⁶ Hal ini diwujudkan dari kemajuan dalam proyek-proyek OBOR di Asia Tenggara sejak Januari 2021. Misalnya pada tanggal 28 Desember 2021, China-Kamboja membangun rumah sakit persahabatan Preah Kossamak di Kamboja. Dimana fasilitas tersebut didanai oleh bantuan pemerintahan China dan dilengkapi dengan teknologi modern.³⁷

Kemudian pada tanggal 16 Desember 2021, Huawei Technologies (Thailand) Co., Ltd, *National Telecommunication Commission* (NBTC), rumah sakit Siriraj, Thailand bersama-sama meluncurkan “*Siriraj World Class 5G Smart Hospital*”.³⁸ Ini merupakan proyek rumah sakit pintar berbasis 5G pertama di Asia Tenggara. Rumah sakit ini bertujuan untuk menyediakan layanan kesehatan yang lebih efisien dengan memperkenalkan teknologi modern seperti 5G, layanan cloud dan artificial intelligence. Proyek-proyek ini merupakan beberapa upaya China untuk berpartisipasi dalam tata kelola kesehatan regional melalui HSR sebagai bagian dari OBOR yang telah mendapatkan momentum dalam agenda kebijakan luar negeri China ditengah pandemic ini.

Peluncuran rumah sakit pintar 5G di Thailand juga menandakan adanya tren lain seperti digitalisasi dalam skema OBOR di kawasan Asia Tenggara. Melalui DSR ini China ingin mendorong perusahaan-perusahaan teknologinya seperti Huawei, ZTE, Tencent, Alibaba, untuk dapat menguasai pasar digitalisasi global yang sedang berkembang ditengah persaingan China dengan Amerika Serikat yang semakin intensif.³⁹

³⁵ Lee Dong Gyu, “*The Belt and Road Initiative after COVID: The Rise of Health and Digital Silk Roads*”, Asian Institute for policy Studies, 15 Maret 2021, <http://en.asaninst.org/contents/the-belt-and-road-initiative-after-covid-the-rise-of-health-and-digital-silk-roads/>, diakses pada 5 Juli 2022

³⁶ Christoph Nedopil Wang, “*China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2021*”, Green Finance & Development Center (GFDC), Januari 2022, p. 11, https://greenfdc.org/wp-content/uploads/2022/02/Nedopil-2022_BRI-Investment-Report-2021.pdf, diakses pada 5 Juli 2022

³⁷ “*China-aided hospital opens in Cambodia*”, China International Development Cooperation Agency (CIDCA), 24 Maret 2022, http://en.cidca.gov.cn/2022-03/24/c_729284.htm, diakses pada 5 Juli 2022

³⁸ “*Thailand Launches ASEAN’s First 5G Smart Hospital*”, Huawei, 17 Desember 2021, <https://www.huawei.com/au/news/2021/12/smart-hospital-thailand-5g-siriraj>, diakses pada 5 Juli 2022

³⁹ Paul Triolo, Kevin Allison, Clarise Brown, Kelsey Broderick, “*The Digital Silk Road: Expanding China’s Digital Footprint*”, Eurasia Group, 8 April 2020, p. 9-11, <https://www.eurasiagroup.net/files/upload/Digital-Silk-Road-Expanding-China-Digital-Footprint.pdf> , diakses pada 5 Juli 2022

Selain itu, kecemasan Barat terhadap ketergantungan negara-negara pada China dalam hal medis seperti suplai *alat pelindung diri* (APD), masker, vaksin yang menjadi penting di era pandemic COVID-19 ini. Dimana China menjadi negara yang berhasil menyelesaikan permasalahan COVID-19 dalam negerinya, sehingga menjadi contoh bagi dunia internasional termasuk Asia Tenggara. Setelah pandemic COVID-19 ini menyebar secara global, China terus berusaha untuk memberikan tawaran bantuan APD, diplomasi masker, dan vaksin kepada negara-negara di Asia Tenggara. Dimana negara-negara besar seperti AS dan Eropa kesulitan dalam menghadapi pandemic ini serta mengalami kelangkaan APD. Sehingga langkah yang diambil China ini sebagai upaya untuk membangun citra positifnya dan untuk semakin memperluas pengaruhnya dalam diplomasi kesehatan di tengah pandemic ini dengan kawasan Asia Tenggara.

D. Upaya Hegemoni China di Asia Tenggara Melalui OBOR

Saat ini China bisa dikatakan merupakan hegemoni di Asia khususnya Asia Tenggara. Kebangkitan kekuatan perekonomian China membuat China mempunyai kekuatan untuk mendominasi atau hegemoni. China memandang dirinya sebagai negara adidaya di Asia, negara yang menjadi poros Asia dan menjadi pesaing utama dari Amerika Serikat. China percaya dengan kekuatan perekonomiannya China akan menjadi kekuatan hegemon yang dapat mengontrol negara di sekitarnya atau bahkan dunia. Dengan kebangkitan ekonominya China akan dapat mendominasi di Asia khususnya Asia Tenggara. Negara Asia Tenggara terdiri dari negara yang berkembang yang membutuhkan pembangunan infrastruktur guna peningkatan pertumbuhan perekonomian mereka. Sehingga China melihat peluang tersebut untuk memperkenalkan kebijakan ambisiusnya yang disebut *One Belt One Road* (OBOR). Dalam kebijakan OBOR China ingin menciptakan koridor ekonomi dengan negara-negara middle east di Asia, Afrika, Eropa, dan China sebagai pusatnya. Untuk mendukung pembangunan infrastruktur dalam kerangka OBOR, China telah menyediakan dana sebesar USD124 miliar (\pm Rp.1,649 triliun), antara lain pada jalur darat guna pembangunan kereta api cepat dan pada jalur laut guna pembangunan dan pengembangan pelabuhan.⁴⁰

⁴⁰ Rafika Sari, "Prospek Jalan Sutra Modern Bagi Perekonomian Indonesia", from Majalah Info Singkat Ekonomi dan Kebijakan Publik Vol. IX, No. 10/II/Puslit/Mei/2017, https://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Info%20Singkat-IX-10-II-P3DI-Mei-2017-230.pdf, diakses pada 31 Mei 2022

Kekuatan posisi China dalam dunia internasional menjadi kepentingan geopolitik dalam kebijakan OBORnya yang nantinya akan berupa suatu dominasi China di dalam pembangunan berbagai proyek infrastruktur. Secara geopolitik OBOR bertujuan untuk mengurangi ketegangan dan meningkatkan rasa saling percaya dengan negara-negara tetangga, untuk memastikan lingkungan yang damai bagi pembangunan China. Karena ikatan ekonomi yang lebih dekat dan hubungan *people-to-people* dapat membantu menghilangkan permusuhan dan meningkatkan kerja sama ekonomi dan keamanan. Pada perbatasannya, khususnya Asia Tenggara ada banyak peluang geopolitik yang dapat dimanfaatkan oleh China untuk memajukan kepentingan nasionalnya. Seperti melakukan berbagai kerjasama untuk menjalin hubungan negaranya dengan negara-negara di Asia Tenggara guna menjamin akses pasar dan sumber daya untuk meningkatkan kekuatannya. Selain itu, China ingin mengatasi masalah kelebihan kapasitasnya dan menggunakan OBOR sebagai “alat untuk mempromosikan ekspornya”.⁴¹ Sehingga dengan adanya proyek OBOR akan mampu mengalihkan kelebihan kapasitasnya kepada pembangunan infrastruktur dalam proyek OBOR seperti jalan raya, kereta api dan proyek lain yang menggunakan baja.

China kemudian menekankan sinergi OBOR dengan strategi nasional di suatu negara, seperti Indonesia dan Filipina. Hal ini tentu menarik perhatian bagi negara-negara yang ingin melakukan pembangunan guna mewujudkan strategi nasional mereka. Bahkan Indonesia menjadi salah satu penerima arus modal tertinggi di Asia Tenggara untuk menekankan pembangunan infrastrukturnya karena mencoba mewujudkan strategi nasionalnya yakni kebijakan *Poros Maritim Dunia* (PMD). Dimana OBOR melengkapi PMD Indonesia untuk mengembangkan fasilitas maritim Indonesia. Di Filipina, meskipun China memiliki ketegangan politik terkait sengketa wilayah dengan Filipina, Presiden Duterte tetap menyambut baik OBOR karena konsisten dengan program pembangunan infrastrukturnya. Bahkan China juga diminta untuk terlibat dalam program infrastruktur “*Build, Build, Build*” yang ditandatangani Presiden Duterte senilai US\$180 miliar.⁴² Negara-negara di Asia

⁴¹ Jonathan Holslag, “*The Other End of the Silk Road How China’s New Silk Road Threatens European Trade*”, *The International Spectator*, 20 Maret 2017, p. 49, <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03932729.2017.1261517?journalCode=rspe20>, diakses pada 23 Juni 2022

⁴² Harini V, “*Xi’s visit to the Philippines may be an attempt to ‘woo Manila away’ from Washington’s orbit*”, *CNBC*, 21 November 2018, <https://www.cnbc.com/2018/11/21/china-xis-visit-to-manila-may-be-to-woo-philippines-from-us-expert.html>, diakses pada 17 Juni 2022

Tenggara seperti Vietnam, Brunei, dan Filipina masih ingin bermitra dengan China dalam pembangunan infrastruktur meskipun ada klaim atas Laut China Selatan, hal dikarenakan pentingnya politik dalam negeri. Sehingga pentingnya legitimasi kinerja membuat para pemimpin mengesalkan perselisihan dan bergabung dalam OBOR. dimana setiap negara menginginkan pembangunan infrastruktur, namun tidak semua pemerintahan dapat memenuhinya. Oleh karena itu, negara harus mengandalkan sumber eksternal untuk memenuhinya.

Menyoroti bank pembangunan multilateral seperti *World Bank*, *Asia Development Bank* (ADB), dan *International Monetary Fund* (IMF) telah memainkan peran utama dalam mendukung pembangunan infrastruktur di Asia Tenggara, tetapi pendanaan yang mereka berikan tidak cukup untuk memenuhi permintaan yang meningkat. Dengan demikian, modal dalam kebijakan OBOR China menjadi sumber paling signifikan dalam pembangunan infrastruktur di Asia Tenggara. Sehingga AIIB dan Silk Road Found menjadi bagian yang dirancang untuk mendanai banyak proyek pembangunan infrastruktur OBOR, serta memungkinkan China untuk mendiversifikasi investasi cadangan devisanya.⁴³ Bahkan ketika China meluncurkan AIIB pada tahun 2016, semua negara Asia Tenggara bergabung sebagai anggota pendiri, juga bersama negara di kawasan lainnya. Sehingga China mencapai struktural power dalam hal ini karena China telah menjadi pemimpin dalam sistem keuangan yang ia ciptakan dan negara-negara di Asia Tenggara telah masuk kedalam sistem yang China ciptakan yakni AIIB. Dimana dengan AIIB China dapat membuat peraturan keuangan yang sesuai dengan kepentingan nasionalnya termasuk untuk mempromosikan kebijakan China.

Dalam OBOR China ingin memperluas pasar ekspornya terutama di negara-negara berkembang seperti Asia Tenggara yang mengalami dinamisme ekonomi. Dimana hal tersebut akan memperpanjang siklus panjang produk-produk China. Maka dari itu, dengan adanya OBOR ini, China dapat mendukung tujuan pembangunan infrastruktur yang diharapkan dapat meningkatkan intensitas perdagangan. Karena kualitas infrastruktur yang buruk akan dapat berdampak pada biaya transportasi dan lambatnya arus perdagangan. Sehingga China pun melakukan investasi pembangunan infrastruktur yang memadai di negara-negara tetangga. Di Asia Tenggara China pembangunan infrastruktur seperti HSR, pelabuhan ataupun sektor energi. Sehingga

⁴³ William A Callahan, "China's "Asia Dream": The Belt Road Initiative and the new regional order", *Asian Journal of Xomparative Politics*, 2016, p.11, diakses pada 31 Mei 2022

melalui konektivitas infrastruktur tersebut China akan mudah untuk memperluas pasar ekspornya.

Pada tahun 2020, ketika COVID-19 melanda perdagangan dan investasi global, namun China dan negara-negara di Asia Tenggara tetap terhubung. Bahkan surplus perdagangan China mencatat kenaikan sebesar 27% dari tahun 2019. Asia Tenggara juga telah menggantikan Uni Eropa sebagai mitra dagang utama China pada tahun 2020 dan China menganggap Asia Tenggara sebagai pasar ekspor terbesarnya.⁴⁴ Perubahan pola perdagangan ini menunjukkan bahwa China semakin memperluas perdagangannya di pasar Asia Tenggara di tengah fenomena pandemi ini.

Mega proyek OBOR yang digagas oleh presiden Xi Jinping akan menjadikan China sebagai poros utamanya. Kemudian pendirian AIIB sebagai bank penjamin terhadap pendanaan pembangunan infrastruktur di negara-negara OBOR tersebut saham terbesarnya adalah milik China. Adanya AIIB menjadikan negara di Asia Tenggara terintegrasi dengan China. Kehadiran AIIB di kawasan Asia Tenggara menghadirkan bentuk kepemimpinan China yang dapat mempengaruhi atau mengontrol negara-negara yang bergantung pada AIIB. Artinya AIIB menjadi media yang digunakan oleh China untuk mengejar kepemimpinannya di kawasan tanpa ada paksaan terhadap anggota yang menyerahkan diri untuk menjadi bagian dari AIIB. Xi Jinping benar-benar berusaha menjadikan China sebagai *leading state* melalui kebijakan yang dirancangnya.

Kesimpulan

One Belt One Road (OBOR) merupakan salah satu kebijakan ekonomi ambisius China pada masa pemerintahan Presiden Xi Jinping pada tahun 2013. Melalui kebijakan OBOR China ingin mengembalikan jalur sutra untuk dapat semakin meningkatkan pengaruhnya di kawasan Eurasia. Sebelum adanya kebijakan OBOR, China telah melakukan kerjasama dengan berbagai negara, Namun kerjasama yang dilakukan China dimasa lalu masih belum bersifat hegemonik dan belum bertedensi untuk menjadi negara hegemon. Berbeda dengan saat ini, China yang telah mengalami kebangkitan ekonominya berupaya untuk menggunakan kebijakan OBOR sebagai upaya hegemoni China diberbagai kawasan. Sehingga, Asia Tenggara

⁴⁴ Kaho Yu, "The Belt and Road Initiative in Southeast Asia after COVID-19: China's Energy and Infrastructure Investments in Myanmar", ISEAS Perspective No. 39. 6 April 2021, p. 3, <https://www.iseas.edu.sg/articles-commentaries/iseas-perspective/2021-39-the-belt-and-road-initiative-in-southeast-asia-after-covid-19-chinas-energy-and-infrastructure-investments-in-myanmar-by-kaho-yu/>. diakses pada 16 Juni 2022

menjadi salah satu kawasan yang mulai dicoba untuk di hegemoni oleh China. Karena Asia Tenggara salah satu kawasan di benua Asia yang di dalamnya terdapat beberapa negara yang mempunyai potensi yang dapat menjadi keunggulan ketika melakukan kerjasama dalam lingkup internasional. Selain itu, adanya dinamisme ekonomi dan defisit infrastruktur di Asia Tenggara juga menjadikan faktor China ingin memperluas pengaruhnya melalui OBOR. Karena China memanfaatkan hal tersebut agar OBOR dapat diterima baik di kawasan Asia Tenggara.

Kebijakan OBOR menjadi bentuk kepentingan geopolitik China yang berupaya melakukan dominasi melalui berbagai proyek mulai dari pembangunan infrastruktur, investasi, dan perdagangan. Sehingga, hadirnya OBOR cukup memberikan dampak positif untuk pembangunan infrastruktur yang lemah di Asia Tenggara. Melalui berbagai kerjasama infrastruktur dalam kebijakan OBOR di Asia Tenggara, China dapat mengatasi kelebihan kapasitasnya melalui proyek-proyek OBOR. Selain itu, melalui pembangunan konektivitas infrastruktur seperti HSR, pelabuhan dan sektor energi, China akan mudah untuk memperluas pasar ekspornya. Untuk memperlancar konektivitas pembangunan infrastruktur yang akan direalisasikan dalam kebijakan OBOR, maka China mendirikan *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB), sebagai lembaga keuangan yang akan memberikan pendanaan untuk pembangunan infrastruktur dimana 10 negara di Asia Tenggara sepakat menjadi anggota AIIB sekaligus penerimaan pinjaman dari AIIB. Sehingga negara-negara di Asia Tenggara telah masuk kedalam sistem yang China ciptakan. Kehadiran AIIB di kawasan Asia Tenggara menghadirkan bentuk kepemimpinan China yang dapat mempengaruhi atau mengontrol negara-negara yang bergantung pada AIIB.

Di era pandemi COVID-19 China tingkat pertumbuhan perekonomian China di Asia Tenggara meningkat sehingga menjadikan Asia Tenggara sebagai pasar perluasan ekspornya dan perluasan investasi infrastrukturnya. Kemudian di tengah pandemi COVID-19 ini China semakin memperkuat *Health Silk Road* (HSR) dan *Digital Silk Road* (DSR) sebagai bagian dari OBOR untuk berpartisipasi dalam tata kelola kesehatan regional serta mendorong perusahaan-perusahaan teknologinya untuk dapat menguasai pasar digitalisasi global. China yang menjadi sumber pandemi ini, lalu China juga berhasil menemukan vaksin serta memberikan bantuan medis yang membuat banyak negara di Asia Tenggara yang bergantung terhadap China.

Daftar Pustaka

Artikel Daring

- “*CEEC signs Indonesia 600,000 kilowatt gas turbine combined power plant project*”. Seetao. 15 Juli 2021. <https://www.seetao.com/details/96328.html#:~:text=Recently%2C%20Energy%20China%20Southwest%20Institute,located%20in%20Sulawesi%20Province%2C%20Indonesia>. (diakses pada :4/7/2022. 07.45 WITA)
- “*China Construction Signs Laos Municipal Engineering Design Project*”. Seetao,19 April 2021. <https://www.seetao.com/details/77090.html>. (diakses pada :4/7/2022. 09.12 WITA).
- “*China Railway Third Bureau participated in the construction of the longest tunnel of the Jakarta-Bandung high-speed railway in Indonesia*”. China Railway Group Limited (CREG). 1 Maret 2022. <http://www.crecg.com/web/10089492/10091154/10191210/index.html>. (diakses pada :4/07/2022. 08.34 WITA).
- “*China-aided project to restore Tha Bingyu Pagoda in Bagan, Myanmar starts*”. Seetao. 11 Januari 2022. <https://www.seetao.com/details/133336.html#:~:text=On%20January%208%2C%202022%2C%20the,was%20officially%20held%20in%20Bagan>. (diakses pada :4/7/2022. 10.01 WITA).
- “*China-aided hospital opens in Cambodia*”. China International Development Cooperatio Agency (CIDCA). 24 Maret 2022. http://en.cidca.gov.cn/2022-03/24/c_729284.htm. (diakses pada :5/7/2022. 11.35 WITA).
- “*CHMC Signed Cambodia Upper Stung Tatay Hydropower BOT Investment Project Agreements*”. China National Heavy Machinery Corporation. 10 Maret 2021. <http://en.chmc.cc/contents/2786/61304.html>. (diakses pada :4/7/2022. 09.26 WITA).
- “*Thailand Launches ASEAN's First 5G Smart Hospital*”. Huawei, 17 Desember 2021. <https://www.huawei.com/au/news/2021/12/smart-hospital-thailand-5g-siriraj>. (diakses pada :5/7/2022. 07.37 WITA).
- “*The area is about 229,000 square meters! China Construction Sixth Bureau signed the Golden Jubilee Seaview City Project in the Philippines*”. Seetao, 1 Januari 2022. <https://www.seetao.com/details/133746.html>. (diakses pada :4/7/2022. 12.41).

- “The second company held a kick-off meeting for the Indonesian Huaqing 1×380MW thermal power generation project”. China National Chemical Engineering Group Corporation Ltd (CNCEC). 24 Juni 2021. <https://www.cncec.cn/articledetail/124919>. (diakses pada :4/7/2022. 09.54 WITA).
- Gyu, Lee Dong. “The Belt and Road Initiative after COVID: The Rise of Health and Digital Silk Roads”. Asian Institute for policy Studies. 15 Maret 2021. <http://en.asaninst.org/contents/the-belt-and-road-initiative-after-covid-the-rise-of-health-and-digital-silk-roads/>. (diakses pada :5/7/2022.08.34 WITA).
- Huaxia, “Malaysia-China joint train project sees 1st tunnel breakthrough”. XinhuaNet. 9 April 2021. http://www.xinhuanet.com/english/2021-04/09/c_139869525.htm. (diakses pada :4/7/2022. 08.56 WITA).
- Medina, Ayman Falak. “The Completed China-Laos Railway: Bringing Opportunities for ASEAN and the Asia Pacific”. ASEAN Briefing. 21 Desember 2021. <https://www.aseanbriefing.com/news/the-completed-china-laos-railway/>. (diakses pada :4/7/2022. 09.00 WITA).
- Rolland, Nadège. “A Concise Guide to the Belt and Road Initiative”. The National Bureau of Asian Research (NBR). 11 April 2019. <https://www.nbr.org/publication/a-guide-to-the-belt-and-road-initiative/>. (diakses pada :11/4/2022. 12.08 WITA).
- Vineles, Phidel. “Making the Belt and Road work for Southeast Asia”. East Asia Forum. 13 Juli 2019. <https://www.eastasiaforum.org/2019/07/13/making-the-belt-and-road-work-for-southeast-asia/>. (diakses pada :11/7/2022. 08.04 WITA).
- Yusuf, Shahid. “China Belt and Road Gamble: Can it Deliver?”. SAIS Review. 9 Januari 2018. https://saisreview.sais.jhu.edu/chinas-belt-and-road-gamble-can-it-deliver/#_ftn2. (diakses pada 16/6/2022. 11.20 WITA).

Artikel Jurnal

- Callahan, W.A., “China’s “Asia Dream”: The Belt Road Initiative and the new regional order”. Asian Journal of Comparative Politics. 2016. p.11. <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/2057891116647806>. (diakses pada :31/5/2022. 11.24 WITA)

- Chernyaev, Maxim Vasilyevich, Elena Aleksandrovna Egorycheva, Anna Vadimovna Korenevskaya, Antonina Vasil'evna Sharkova. *"The Belt and Road Initiative as a New China's Foreign Economic Policy towards the ASEAN Countries"*. International Journal of Economics & Business Administration (IJEBA). Vol. 8. Issue 3. (2020). p. 374-392.
- Dewi, Ni Putu Saraswati Puspita & Hikmatul Akbar. *"Kebijakan The New Silk Road Cina di Bawah Pemerintahan Xi Jinping"*. Jurnal Studi Diplomasi dan Keamanan. Vol 9, No. 1, 2017. p. 14.
- Gong, Xue. *"The Belt & Road Initiative and China's influence in Southeast Asia"*. The Pasific Review. Vol 32. Issues 4.
- Green, M. J., Cooper, Z., Funaiole, M., Gale, J. B., Hillman, J., Kanwal, G. & Shearer, A. *"China's Maritime Silk Road: Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region"*. Center for Strategic & International Studies (CSIS), 2 April 2018, p. 3. <https://www.csis.org/analysis/chinas-maritime-silk-road>. (diakses pada :16/6/2022. 10.18 WITA)
- Holslag, Jonathan, *"The Other End of the Silk Road How China's New Silk Road Threatens European Trade"*, The International Spectator, 20 Maret 2017, p. 49, <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03932729.2017.1261517?journalCode=rspe20>. (diakses pada :23/06/2022. 08.30 WITA).
- Jusoh, Sufian. *"The Impact od BRI on Trade and Invesment in ASEAN"*. CIMB ASEAN Research Institute. p. 10.
- Lunn, Jon & Thompson, Gavin . *"Southeast Asia: A political and Economic Introduction"*. House of Commons Library, 14 Desember 2011 <https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/RP11-78/RP11-78.pdf>. (diakses pada :11/4/2022. 07.10 WITA).
- Pamungkas, Cahyo, Saiful Hakam & Devi Tri Indiasari. *"Between Fear and Hope: Belt and Road Initiative in Southeast Asia"*. Chinese Journal of International Review. Vol 02. No. 01.
- Park, A., Tritto, A., & Sejko, D. *"The Belt and Road Initiative in ASEAN-Overview"*. HKUST IEMS Reports No. 2021-03. <https://iems.ust.hk/publications/reports/uob-bri-overview>. p. 15. (diakses pada :11/4/2022. 08.44 WITA)

Sari, Rafika. “*Prospek Jalan Sutra Modern Bagi Perekonomian Indonesia*”. Majalah Info Singkat Ekonomi dan Kebijakan Publik Vol. IX, No. 10/II/Puslit/Mei/2017. p. 14.

Seah, Sharon, Joanne Lin, Sithanoxay Suvannaphakdy, Melinda Martinus, Pham Thi Phuong Thao, Farah Nadine Seth, Hoang Thi Ha. “*The state of Southeast Asia 2022 Survey Report*”, ISEAS-Yusof Ishak Institute, 16 Februari 2022. p. 22. https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/2022/02/The-State-of-SEA-2022_FA_Digital_FINAL.pdf. (diakses pada :17/6/2022. 14.16 WITA)

Triolo, Paul, Kevin Allison, Clarise Brown, Kelsey Broderick, “*The Digital Silk Road: Expanding China’s Digital Footprint*”, Eurasia Group, 8 April 2020, p. 9-11, <https://www.eurasiagroup.net/files/upload/Digital-Silk-Road-Expanding-China-Digital-Footprint.pdf>. (diakses pada :5/7/2022. 07.56 WITA)

Wang, Christoph Nedopil. “*China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2021*”. Green Finance & Development Center (GFDC). Januari 2022. p. 11. https://greenfdc.org/wp-content/uploads/2022/02/Nedopil-2022_BRI-Investment-Report-2021.pdf. (diakses pada :5/7/2022. 10.14 WITA)

Ye, Min. “*Adapting or Atrophying? China’s Belt and Road after the Covid-19 Pandemic*”. Asia Policy, Vol. 16, No. 1, Januari 2021. p. 65-95.

Yu, Kaho. “*The Belt and Road Initiative in Southeast Asia after COVID-19: China’s Energy and Infrastructure Investments in Myanmar*”. ISEAS Perspective No. 39. 6 April 2021. p. 3. <https://www.iseas.edu.sg/articles-commentaries/iseas-perspective/2021-39-the-belt-and-road-initiative-in-southeast-asia-after-covid-19-chinas-energy-and-infrastructure-investments-in-myanmar-by-kaho-yu/>. (diakses pada :16/6/2022. 11.54 WITA)

Yu, Hong . “*China's Belt and Road Initiative and Its Implications for Southeast Asia*”, Asia Policy. No. 24. July 2017.

Zoltai, Alexandra & Péter Klemensits. “*What do China and the BRI Mean to ASEAN Economies?*”. Foreign Policy Review 2020, Vol 13.

Artikel Media Massa

“*Proyek Kereta Api China-Laos: Mengapa China berambisi bangun rel kereta cepat di Asia Tenggara*”, BBC, 26 Juli 2021, <https://www.bbc.com/indonesia/dunia-57845824>, (diakses pada :2/3/2022. 07.33 WITA)

- Gorbiano, Marchio Irfan. “*BI, PBC Extend Bilateral Currency Swap Agreement*”.
The Jakarta Post. 19 November 2018.
<https://www.thejakartapost.com/news/2018/11/19/bi-pbc-extend-bilateral-currency-swap-agreement.html>. (diakses pada :16/6/2022. 10.28 WITA).
- Reuters, “*China Unveils Plans for Use of Yuan Across Asean*”, New Strait Times,11 Januari 2019, <https://www.nst.com.my/world/2019/01/449606/china-unveils-plans-use-yuan-across-asean>. (diakses pada :16/6/2022. 10.02 WITA)
- V, Harini. “*Xi’s visit to the Philippines may be an attempt to ‘woo Manila away’ from Washington’s orbit*”. CNBC, 21 November 2018.
<https://www.cnbc.com/2018/11/21/china-xis-visit-to-manila-may-be-to-woo-philippines-from-us-expert.html>. diakses pada :17/6/2022. 10.34 WITA).

Buku

- Griffiths, Martin, Terry O’ Callaghan & Steven C. Roach, 2008. *International Relations: Key Concept Second Editions*. Routledge: USA & Canada. p. 139-140
- Mas’oed, M. “*Ilmu Hubungan Internasional Disiplin dan Metodologi*. LP3ES, Jakarta, 1990, p. 68.
- Mearsheimer, J, J., “*The Tragedy of Great Power Politics*”. W. W. Norton & Company: New York, London, 2001. p. 140
- Mearsheimer. J, J., p.40

Dokumen Resmi

- Belt and Road Forum for International Cooperation, “*Full Text: Vision and actions on jointly building Belt and Road*”,
<http://www.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0410/c22-45-3.html>, diakses pada 31 Mei 2022.

LAMPIRAN

Naspub 1 : Kebijakan One Belt
One Road (OBOR) Sebagai
Upaya Hegemoni Regional
China di Kawasan Asia
Tenggara
by Agus Sri Wahyuni

Submission date: 10-Oct-2022 12:43PM (UTC+0800)

Submission ID: 1921298248

File name: Naspub_Turnitin_Agus_Sri_Wahyuni.docx (35.23K)

Word count: 3135

Character count: 20765

Naspub 1 : Kebijakan One Belt One Road (OBOR) Sebagai Upaya Hegemoni Regional China di Kawasan Asia Tenggara

ORIGINALITY REPORT

27% SIMILARITY INDEX	25% INTERNET SOURCES	10% PUBLICATIONS	16% STUDENT PAPERS
--------------------------------	--------------------------------	----------------------------	------------------------------

PRIMARY SOURCES

1	www.iseas.edu.sg Internet Source	5%
2	eprints.uns.ac.id Internet Source	1%
3	www.isdp.eu Internet Source	1%
4	jurnal.upnyk.ac.id Internet Source	1%
5	www.icwa.in Internet Source	1%
6	ebook.upnvj.ac.id Internet Source	1%
7	Submitted to National University of Singapore Student Paper	1%
8	cpb-us-e1.wpmucdn.com Internet Source	1%
9	Submitted to Florida State University Student Paper	1%