

***One Belt One Road* dan Upaya Hegemoni Regional China di Asia Tenggara**

Agus Sri Wahyuni¹, Khoiril Amin^{2*}

*Corresponding Author: ka163@umkt.ac.id

^{1,2} Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Muhammadiyah Kalimantan Timur

DOI: 10.22219/journalsospol.v9i1.25621

Abstract

One Belt One Road (OBOR) is a global scale project initiated by Chinese President Xi Jinping which focuses on building connectivity in the Eurasia region. OBOR was initiated to revive China's ancient silk route covering a strategic area across Asia, Africa and Europe. Also, it was carried out as China's determination to take a bigger role in order to fulfill its capacity as a major world economic power. OBOR also facilitates China to become the hegemon power in the Asian region and beyond. Southeast Asia has been a high priority region in the initiative. Using a literature study method and an analytical framework for the concept of regional hegemony, this descriptive study seeks to explain China's efforts to become the hegemon country in the Southeast Asian region through the OBOR framework. This paper finds that the mechanism for financial assistance and investment in infrastructure development under the OBOR framework is China's strategy to emphasize its dominance of role and influence in the Southeast Asian region.

Abstrak

One Belt One Road (OBOR) merupakan proyek skala global yang digagas oleh Presiden China Xi Jinping yang berfokus pada pembangunan konektivitas kawasan Eurasia. OBOR digagas untuk menghidupkan kembali jalur sutra kuno China yang meliputi kawasan strategis melintasi Asia, Afrika, dan Eropa. Juga, dilakukan sebagai tekad China untuk mengambil peran yang lebih besar guna memenuhi kapasitasnya sebagai kekuatan utama ekonomi dunia. OBOR juga memfasilitasi China untuk menjadi kekuatan hegemon di kawasan Asia dan sekitarnya. Asia Tenggara telah menjadi kawasan prioritas tinggi dalam inisiatif tersebut. Dengan menggunakan metode studi literatur dan kerangka analisis konsep hegemoni regional, penelitian deskriptif ini berusaha untuk menjelaskan upaya China menjadi negara hegemon di kawasan Asia Tenggara melalui kerangka kerja OBOR. Tulisan ini menemukan bahwa mekanisme bantuan pendanaan dan investasi pembangunan infrastruktur di bawah kerangka kerja OBOR menjadi strategi China untuk mempertegas dominasi peran dan pengaruhnya di kawasan Asia Tenggara.

Keywords

OBOR, China, Hegemony, Southeast Asia

Article History

Received March, 28

Revised June, 24

Accepted June, 27

Published June, 29

Corresponding Author

Khoiril Amin. Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ekonomi Bisnis dan Politik, Universitas Muhammadiyah Kalimantan Timur. Jl. Ir. H. Juanda No. 15 Samarinda, Kalimantan Timur. 75124.

Pendahuluan

Sebagai proyek yang diluncurkan pada tahun 2013 untuk memperkuat konektivitas global China, OBOR (*One Belt One Road*) menjadi kerangka kerja pembangunan ekonomi dan infrastruktur jangka panjang dan komponen utama kebijakan luar negeri China. Untuk membangun kembali masa kejayaan jalur sutra kuno melalui proyek tersebut, China telah mengeluarkan dana sekitar US\$ 1 triliun (The National Bureau of Asian Research, 2019). Guna mendukung implementasi proyek OBOR, China juga membentuk lembaga pembangunan multilateral yang dikenal dengan AIIB (*Asian Infrastructure Investment Bank*). Sebagai inisiator dan pemegang saham tersebar bank pembangunan multilateral tersebut, China dapat menunjukkan sentralitasnya dalam mendorong pembangunan ekonomi dan infrastruktur dengan penekanan

pada mekanisme kerja sama regional di berbagai kawasan. Untuk itu, proyek OBOR dapat dipahami menjadi upaya China meningkatkan legitimasi kepemimpinan global dengan memperluas kerangka kerja multilateral di berbagai kawasan seperti Asia, Eropa dan Afrika, termasuk Asia Tenggara yang menjadi kunci utama bagi proyek OBOR.

Asia Tenggara merupakan salah satu kawasan potensial bagi episentrum pembangunan ekonomi global. Kekayaan sumber daya alam yang dimiliki oleh negara-negara di kawasan Asia Tenggara, serta stabilitas kawasan yang mendukung iklim positif bagi pembangunan ekonomi, seperti perdagangan dan investasi, menjadikan Asia Tenggara menjadi tujuan utama bagi kekuatan global untuk bersaing menjadi mitra strategis kawasan (Lunn, 2011). Untuk itu, China menempatkan Asia Tenggara sebagai salah satu kawasan vital untuk merealisasikan proyek pembangunan ekonomi global di bawah kerangka OBOR. Juga, sebagai kesempatan bagi China untuk memperkuat peran dan dominasinya di kawasan tersebut.

Merujuk pada hasil studi *Oxford Economics* dan *CIMB ASEAN Research Institute* yang dirilis pada tahun 2018, proyek OBOR di Negara-negara di Asia Tenggara berjumlah lebih dari US\$739 miliar (Vinales, 2019). Indonesia merupakan salah satu negara yang menerima aliran investasi melalui kerangka OBOR tertinggi, yakni 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 miliar, Brunei US\$36 miliar, Myanmar US\$27,2 miliar, Thailand US\$24 miliar dan Filipina US\$9,4 miliar (East Asia Forum, 2019).

Di Indonesia, Proyek OBOR diwujudkan dalam bentuk komitmen bantuan pembangunan infrastruktur seperti pembangunan HSR (*High Speed Railway*) / kereta api cepat, pembangkit listrik, jalan tol, pelabuhan, industri, dan zona kerja sama ekonomi. Di Vietnam, pembangunan infrastruktur meliputi fasilitas kereta api, pembangkit listrik, dan zona kerja sama ekonomi. Adapun di Laos ialah pembangunan kereta api cepat, jalan raya dan pembangkit listrik serta industri. Di Myanmar, realisasi proyek di bawah kerangka OBOR berupa proyek konstruksi pipa minyak dan gas, pembangkit listrik, pelabuhan, smart city dan zona kerja sama ekonomi. Di Thailand meliputi pembangunan kereta api cepat, pengembangan pelabuhan dan industri. Di Filipina, proyek infrastruktur dalam kerangka OBOR juga meliputi pembangunan kereta api, pelabuhan, pembangkit listrik dan smart city. Proyek OBOR di Kamboja 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. Terakhir, di Singapura proyek OBOR lebih difokuskan pada aspek investasi dan logistik (Kong, 2020).

Melalui kerja sama dalam proyek-proyek infrastruktur yang dijalankan di bawah kerangka kerja OBOR, China berupaya memperluas pengaruhnya sebagai aktor penting dalam kebijakan pembangunan ekonomi negara-negara di kawasan Asia Tenggara. Ini dibuktikan dengan keterlibatan China pada sebagian besar proyek infrastruktur di kawasan tersebut. Untuk itu, bukan tidak mungkin bagi China semakin memperdalam peran dan dominasinya. Proyek pembangunan infrastruktur yang sedang berlangsung di negara-negara di Asia Tenggara, juga telah mendorong perusahaan-perusahaan China terlibat dalam investasi pembangunan infrastruktur, misalnya, pembangunan beberapa pelabuhan. Hadirnya perusahaan China sebagai penyedia modal dan teknologi untuk beberapa proyek pembangunan infrastruktur, secara tidak langsung menguntungkan China. Tentu saja, pemerintah China dapat mengintervensi kebijakan

pengelolaan jalur perdagangan melalui pelabuhan-pelabuhan yang dibangun (Putu, Puspita, & Akbar, 2017). Selain fokus pada pembangunan fasilitas jalur maritim, China juga memberi perhatian besar pada upaya pemenuhan fasilitas jalur darat yakni melalui pembangunan fasilitas kereta api cepat. Perhatian besar China terhadap pembangunan infrastruktur di Asia Tenggara, sekali lagi, ditujukan guna memperdalam pengaruh politik dan ekonominya di kawasan serta memperluas akses pasar bagi komoditas-komoditas industri China. Dengan kata lain, upaya tersebut dilakukan sebagai bentuk strategi memajukan pertumbuhan ekonomi dan kemakmuran China dan menjadikan China sebagai pusat ekonomi dunia baru (BBC News Indonesia, 2021).

Dalam konteks kerangka kerja OBOR di Asia Tenggara, terdapat beberapa penelitian terdahulu dengan topik serupa yang dirujuk dalam penelitian ini. Di antaranya adalah artikel yang ditulis oleh Gerald Theodorus L. Toruan dengan judul Kebijakan Belt and Road Initiative Sebagai Alat Soft Power Cina dalam Membangun Hegemoni Di Kawasan Asia Tenggara (Studi Kasus: Investasi Cina di Indonesia), ia menyatakan bahwa hegemoni Cina di Asia Tenggara ditandai dengan hadirnya proyek Belt and Road Initiative (Toruan, 2018). Berikutnya, dalam artikel yang berjudul Diplomasi Ekonomi Tiongkok melalui Belt and Road Initiative (BRI) di Asia Tenggara (2013-2018), Studi Kasus: Pembangunan Infrastruktur melalui BRI di Vietnam yang ditulis oleh Yayan Kurniawan dan Denada Faraswacyen L. Goal, dinyatakan bahwa proyek BRI dirancang untuk menegaskan posisi China sebagai pusat kekuatan ekonomi dunia. Kawasan Asia Tenggara dipilih menjadi salah satu kawasan strategis guna mensukseskan proyek pembangunan ekonomi skala global tersebut (Kurniawan & Gaol, 2018).

Selanjutnya, dalam artikel berjudul Analisis Masuknya Belt and Road Initiative Tiongkok ke ASEAN dan Identitas yang Dipromosikan Tiongkok disebutkan penerimaan negara-negara anggota ASEAN terhadap proyek OBOR China karena perspektif ASEAN memandang proyek tersebut sebagai jalan terbaik untuk meningkatkan konektivitas kawasan. Pembiayaan pembangunan infrastruktur dan peluang masuknya investasi luar negeri dalam kerangka kerja BRI China, menjadi indikasi penerimaan proyek BRI oleh negara-negara di Asia Tenggara meski bayang-bayang jebakan hutang luar negeri turut mewarnai euforia proyek BRI di Asia Tenggara (Agustian, Nizmi, & Waluyo, 2021). Dalam perspektif China, ASEAN menjadi kawasan yang menjanjikan bagi pembangunan kekuatan ekonominya di masa depan. Dalam tulisan berjudul China's Belt and Road Initiative and Its Implications for ASEAN: An Introduction dijelaskan bahwa proyek BRI di Asia Tenggara dapat dimanfaatkan oleh China sebagai koridor merelokasi sektor industri dan mengorientasi kembali rantai pasokan menuju ASEAN dalam rangka mengantisipasi dampak jangka panjang dari perang dagang dengan Amerika Serikat (Chirathivat & Rutchatorn, 2022). Berikutnya, dalam artikel berjudul China and the BRI: Challenges and Opportunities for Southeast Asia dijelaskan meski negara-negara di Asia Tenggara menunjukkan antisiasme pada proyek BRI sebagai jalan keluar menghadapi masa ketidakpastian ekonomi global, namun para kritikus tetap menilai bahwa kawasan tersebut justru memberi peluang semakin besarnya pengaruh China di kawasan. Juga, potensi ketergantungan yang semakin besar pada China (Albana & Fiori, 2021).

Berdasarkan uraian di atas, penelitian ini melihat bahwasanya proyek OBOR di kawasan Asia Tenggara dapat dinilai sebagai proyek yang strategis dan dibutuhkan oleh negara-negara di kawasan tersebut sebagai momentum untuk menutup defisit anggaran khususnya dalam proyek pembangunan infrastruktur. Namun, kondisi tersebut membuka peluang bagi China untuk

menghadirkan pengaruhnya sebagai kekuatan dominan melalui penyediaan modal dan kebijakan tata kelola pembangunan ekonomi dan infratraktur di kawasan. Upaya tersebut juga ditujukan sebagai langkah China untuk mempertegas perannya sebagai kekuatan ekonomi utama dunia melalui peran pentingnya dalam proyek pembangunan ekonomi dan infratraktur di Asia Tenggara.

Kerangka Konseptual: Hegemoni Regional

Hegemoni pada hakikatnya berasal dari bahasa Yunani yaitu hegemonia yang dapat dimaknai sebagai kepemimpinan. Dalam konteks hubungan internasional, hegemon berarti kepemimpinan suatu negara dalam sistem internasional. Legitimisasi sebagai kekuatan hegemon berdampak terhadap tercapainya kepemimpinan sosial oleh sekelompok negara yang tergabung ke dalam sebuah struktur unit (regional) dengan negara hegemon melalui kekuatan utamanya.

Hegemoni dapat dicapai melalui kepemilikan dan kekuasaan atas berbagai sumber kekuatan, namun negara hegemon memiliki satu karakteristik sebagai sebuah representasi dominasinya. Secara umum, negara hegemon memiliki satu karakteristik yang sama di antara mereka di dalam sistem yakni dalam kepemilikan atas struktur kekuasaan. Struktur kekuasaan (structural power) merupakan kemampuan negara untuk menunjukkan pengaruhnya melalui sebuah struktur. Dengan struktural power memungkinkan negara hegemon menduduki posisi sentral dalam sistemnya sendiri. Bagi kekuatan hegemoni, ia secara terbuka memiliki akses dan legitimasi sebagai pemimpin yang dapat memobilisasi aturan serta mengendalikan sumber-sumber kekuatan melalui struktur hirarki di dalam tata kelola hubungan antar negara (Griffiths, Callaghan, & Roach, 2008).

Negara yang memiliki keunggulan kekuatan dapat memperoleh akses yang lebih besar untuk menjadi kekuatan hegemon. Dalam karyanya yang berjudul *The Tragedy of Great Power Politics*, Mearsheimer menyatakan bahwa hegemoni menjadi sasaran dan tujuan utama bagi 'Great Power.' Untuk itu, dengan adanya keunggulan power yang dimiliki, maka negara yang mendapatkan legitimasi sebagai 'Great Power' akan cenderung mempertahankan status quo statusnya. Dengan arti bahwa menjadi negara hegemon merupakan jalan terbaik (Mearsheimer, 2001).

Dalam arti yang lebih luas, hegemoni berarti mendominasi dalam sistem atau struktur internasional. Namun, biasanya, tantangan secara geografis dalam bentuk bentang alam yang memisahkan wilayah satu negara dengan negara lain dapat mempersulit proyeksi menjadi kekuatan hegemon dalam skala global. Mearsheimer berpendapat bahwa menjadi global hegemon tidak mungkin dapat dicapai, namun tidak menutup kemungkinan suatu negara untuk mendominasi suatu kawasan. Oleh karena itu, Mearsheimer memfokuskan pada makna sistem secara lebih sempit dapat digambarkan sebagai hegemoni pada skala regional/wilayah tertentu seperti Eropa, Asia, dan Amerika. Dengan demikian upaya pendefinisian tersebut 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 (Mearsheimer, 2001).

Selanjutnya, hegemoni dapat dilihat sebagai perluasan pengaruh atau kekuasaan suatu negara terhadap negara lain atau bahkan kawasan, baik secara politik, ekonomi, dan keamanan. Pada tulisan ini misalnya, China berusaha mempertahankan dan terus memperluas pengaruhnya melalui peran pentingnya dalam proyek pembangunan ekonomi dan infrastruktur di negara-negara di kawasan Asia Tenggara.

Metode

Penelitian ini menggunakan metode studi pustaka yang disajikan secara deskriptif. Pendekatan deskriptif analitis dipahami sebagai metode dengan proses menggambarkan sekaligus menjelaskan mengenai fenomena, gejala, peristiwa, atau kejadian yang sedang berlangsung. Merujuk karya yang berjudul Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi yang ditulis oleh Mohtar Mas'ood bahwasanya penelitian deskriptif adalah sebuah upaya dalam menjawab pertanyaan siapa, apa, di mana, kapan, dan berapa (Mas'ood, 1990). Dalam penelitian deskriptif, hanya terdapat satu variabel yang akan dijadikan sebagai unit analisis/telaah analisis, di mana variabel tersebut berperan di dalam menggambarkan analisis secara keseluruhan dari topik penelitian yang diamati.

Selanjutnya, dalam kaitannya dengan jenis penelitian, pengumpulan dan analisis data, penelitian ini menggunakan teknik analisis data kualitatif yaitu menjelaskan dan menguraikan secara sistematis topik yang diteliti dan analisis merujuk pada data-data yang dikumpulkan guna mendapatkan proyeksi untuk selanjutnya disimpulkan. Penelitian kualitatif merupakan penelitian yang dimaksudkan untuk memahami fenomena dengan melibatkan persepsi, tindakan dan preferensi (Moleong, 2018). Selanjutnya, teknik pengumpulan data dilakukan melalui telaah pustaka (*library research*) yaitu pengumpulan data dengan menelaah sejumlah literatur baik berupa buku-buku, jurnal, dokumen, surat kabar, makalah dan artikel yang mengkaji mengenai pengaruh dan dominasi China di kawasan Asia Tenggara melalui proyek OBOR.

Hasil dan Pembahasan

Gambaran Umum Proyek OBOR di Asia Tenggara

Berbagai dinamika politik-ekonomi di Asia Tenggara, mulai dari problem defisit infrastruktur yang substansial hingga lokasinya yang berada di jalur utama aktivitas ekonomi 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 di antara sepuluh negara yang paling terhubung ke China melalui perdagangan. OBOR telah menjadi inti dari diplomasi ekonomi Tiongkok. Pada dasarnya, inisiatif ini digunakan untuk mempromosikan kesejahteraan ekonomi dan kerja sama ekonomi regional serta meningkatkan perdagangan. Merujuk pada dokumen resmi dengan judul "*Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*", yang dirilis secara bersama oleh Komisi Pembangunan dan Reformasi Nasional, Kementerian Luar Negeri, dan Kementerian Perdagangan China, setidaknya terdapat lima rute utama OBOR yang 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 (Belt and Road Forum for International Cooperation, 2017).

Berdasarkan rute yang diusulkan, Asia Tenggara menjadi salah satu kawasan penting bagi inisiatif OBOR sebagai bukti bahwa pembukaan rute di kawasan tersebut merupakan 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.

Sebagian besar investasi di bawah kerangka OBOR dalam hal transportasi dan logistik ditujukan 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. Di mana pelabuhan-pelabuhan tersebut melayani armada besar kapal-kapal komersial China dan kapal penangkap ikan. Selain itu, akses terhadap pelabuhan-pelabuhan tersebut juga meningkatkan kapasitas China untuk mengisi bahan bakar dan memasok kapal angkatan laut tanpa harus kembali ke fasilitas yang ada di China (Gale & Shearer, 2018).

OBOR juga mendukung pertumbuhan ekonomi China dan memberikan peluang untuk menginternasionalisasikan industri-industri utamanya. Secara umum, inisiatif ini dapat membantu memperkuat pertumbuhan ekonomi China yang melambat sebagian dengan meningkatkan peluang bagi negara tersebut untuk meningkatkan kembali investasi, memanfaatkan kelebihan kapasitas produksinya dan meningkatkan lapangan pekerjaan pada sektor konstruksinya (The SAIS Review of International Affairs, 2018). Sebagai contoh, wilayah di provinsi barat daya China yang tertinggal secara ekonomi dan terkurung oleh daratan (*landlocked*) dapat kembali dibangkitkan setelah proyek OBOR dijalankan.

Sebagian besar, negara-negara Asia Tenggara menyambut baik inisiatif OBOR sejak China meluncurkannya pada tahun 2013. Kao Kim Hourn, Sekertaris Jenderal ASEAN yang juga merupakan salah seorang menteri yang melekat pada Perdana Menteri Kamboja menyatakan bahwa OBOR menjadi kerangka kerja prioritas dalam mengakselerasi pembangunan infrastruktur dan penarikan investasi luar negeri di Kamboja. Kim Hourn juga menegaskan bahwa keuntungan dari kerangka kerja OBOR di Asia Tenggara tidak hanya bagi Kamboja, melainkan untuk seluruh anggota ASEAN (Xinhua, 2022). Sebelumnya, pada perhelatan KTT ASEAN di tahun 2014, Presiden Indonesia, Joko Widodo, mendeklarasikan doktrin Poros Maritim Dunia (Global Maritime Fulcrum/GMF) sebagai platform kebijakan pembangunan infrastruktur maritim di Indonesia yang juga diklaim melengkapi kehadiran proyek OBOR di kawasan. Partisipasi Indonesia dalam kerangka kerja OBOR juga ditunjukkan dengan diajukannya 28 proposal senilai US\$ 91,1 miliar di tahun 2019 dengan melibatkan investor China dalam berbagai proyek pembangunan infraturktur, termasuk pembangunan pelabuhan, kawasan industri, smelter listrik hingga kawasan pariwisata (Ao, 2019). Penerimaan proyek OBOR China di Filipina juga berada pada jalur yang positif setelah hubungan kedua negara semakin erat pasca putusan permanen Mahkamah Arbitrase UNCLOS dalam sengketa wilayah Laut China Selatan yang dimenangkan oleh Filipina di tahun 2016. Pasca putusan tersebut, Filipina telah berpartisipasi dalam forum pertama OBOR di tahun 2017, sekaligus menjadi anggota penuh dari AIIB yang dipimpin China. Penerimaan Filipina atas kerangka kerja OBOR China di latar belakang oleh kebijakan pembangunan infraturktur dan peluang mendapatkan keuntungan yang besar di sektor ekonomi, di mana proyek jalur sutera maritim akan menjamin konektivitas perdagangan yang meliputi kawasan Eurasia, Afrika dan Amerika (Ao, 2019).

World Bank melihat potensi besar dari inisiatif ini untuk dapat memiliki dampak positif untuk meningkatkan perdagangan regional, investasi asing, kegiatan ekonomi dan pertumbuhan inklusif termasuk pengurangan kemiskinan. 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* (ASEAN Secretariat, 2011). Setidaknya, hadirnya China di kawasan melalui proyek OBOR, telah memberi peluang bagi negara-negara di kawasan Asia Tenggara untuk memanfaatkan kerja sama multilateral yang ditawarkan untuk mencapai kepentingan nasionalnya. Mengingat, 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-negara di kawasan Asia Tenggara memandang OBOR sebagai jalan untuk meningkatkan konektivitas dengan pembangunan infrastruktur yang akan meningkatkan perdagangan dan investasi di kawasan melalui perbaikan logistik. 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. ADB (*ASEAN Development Bank*) 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) (ASEAN Research Institute, 2018). Sekali lagi, aliran investasi China di bawah kerangka kerja 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 panjang. Tidak dapat dipungkiri, sumber pembiayaan eksternal yang melibatkan pihak di luar kawasan termasuk dari China, telah membantu meningkatkan investasi yang sangat dibutuhkan dalam proyek-proyek infrastruktur di Asia Tenggara. Juga, menarik investasi ke sektor-sektor produktif seperti manufaktur, energi dan jasa.

Hubungan ekonomi antara China dan ASEAN telah mengalami pertumbuhan yang cukup baik, bahkan pada saat krisis akibat pandemi global Covid-19 dan meningkatnya ketegangan di Laut China Selatan. Menurut Kementerian Luar Negeri China, perdagangan bilateral China dan ASEAN telah 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 di tahun 2020, China telah menempatkan ASEAN menjadi mitra dagang utamanya. Pencapaian tersebut tidak lepas dari meningkatnya persepsi terhadap peran penting China di kawasan. Implikasi dari diplomasi ekonomi China di Asia Tenggara tercermin dalam “*The state of Southeast Asia 2022 Survey Report*,” di mana lebih dari 76% responden mengakui bahwa China adalah kekuatan ekonomi paling berpengaruh di Asia Tenggara (Port, 2022).

Pada saat krisis, di mana Pandemi Covid-19 telah menimbulkan tantangan signifikan bagi proyek-proyek OBOR di seluruh dunia akibat kebijakan pembatasan perjalanan dan aktivitas sosial, Asia Tenggara tetap menjadi tujuan investasi di bawah platform OBOR yang teratas pada tahun 2020, meskipun China sedang menghadapi tren penurunan tajam dalam keseluruhan investasi dalam OBOR di seluruh dunia. Di tahun 2021, seiring dengan pemulihan ekonomi secara bertahap yang dilakukan China guna meningkatkan upayanya untuk mempercepat

kemajuan proyek-proyek OBOR secara global, nilai investasi China di Asia Tenggara juga meningkat. Ini terbukti di saat nilai investasi China secara global naik sebesar 14.1%, di antara 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 Laos dan Xinhai Industrial Park di Indonesia (Seetao, 2021).

Dalam perkembangannya, perusahaan-perusahaan China juga telah menandatangani 18 kontrak dengan mitra lokal mereka, proyek-proyek tersebut mencakup proyek *Golden Jubilee Seaview City* di Filipina dan *Stung Tatay Hydropower di Kamboja* (CHMC, 2021). Selain itu, di antara 13 proyek yang mulai dibangun adalah proyek Huaqing Aluminium Industry Aluminium-Power Integration Project di Indonesia dan proyek Thatbyinnyu Phaya Repair di Myanmar (Seetao, 2022). Setidaknya, terdapat 22 proyek yang sedang berjalan di Asia Tenggara termasuk di antaranya mega proyek kereta api cepat Jakarta-Bandung di Indonesia dan MRL East Coast Rail Link (ECRL) di Malaysia (Xinhua, 2021). Selain itu, di awal tahun 2021, sekitar 24 proyek juga 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 dengan nilai proyek sebesar US\$ 6 miliar atau senilai sepertiga PDB Laos (ASEAN Briefing, 2021).

Pembangunan infrastruktur merupakan program prioritas dalam proyek OBOR di Asia Tenggara sejak Januari 2021. Bahkan, di tengah krisis pandemi Covid-19, keterlibatan dan kehadiran peran China melalui berbagai proyek prioritas baru seperti layanan kesehatan dan ekonomi digital di kawasan Asia Tenggara, telah menjadi basis untuk semakin memperluas kerangka kerja OBOR di kawasan tersebut (Studies, 2021). Hal tersebut di dasari oleh beberapa faktor seperti pandemi yang berkepanjangan, kekosongan kepemimpinan global, kebangkitan ekonomi digital dan kebutuhan negara berkembang akan dukungan teknologi. Dengan demikian, China melihat ini sebagai peluang dan memanfaatkannya untuk mempromosikan secara luas konsep HSR (*Health Silk Road*) dan DSR (*Digital Silk Road*) sebagai bagian dari OBOR (The Asian Institute for Policy Studies, 2021).

Menurut Belt and Road Initiative Investment Report tahun 2021, keterlibatan global China dalam proyek-proyek OBOR di bidang kesehatan melonjak dari US\$130 juta di tahun 2020 menjadi US\$450 juta pada tahun 2021 (Wang, 2022). Hal ini diwujudkan dari kemajuan dalam proyek-proyek OBOR di Asia Tenggara sejak Januari 2021. Misalnya, pada tanggal 28 Desember 2021, China dan Kamboja membangun rumah sakit persahabatan Preah Kossamak di Kamboja, di mana fasilitas tersebut didanai oleh bantuan pemerintahan China dan dilengkapi dengan teknologi modern (CIDCA, 2022).

Selanjutnya, pada tanggal 16 Desember 2021, *Huawei Technologies* (Thailand) Co., Ltd, NBTC (*National Telecommunication Commission*) dan Rumah Sakit Siriraj Thailand, bersama-sama meluncurkan “*Siriraj World Class 5G Smart Hospital*”. Ini merupakan proyek rumah sakit pintar berbasis 5G pertama di Asia Tenggara. Rumah sakit ini menyediakan layanan kesehatan yang lebih efisien dengan memperkenalkan teknologi modern seperti 5G, layanan *cloud* dan AI (*Artificial intelligence*) (Huawei, 2021). 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 di tengah krisis pandemi. Peluncuran rumah sakit pintar 5G di Thailand juga menandakan adanya tren lain seperti digitalisasi dalam skema OBOR di kawasan Asia Tenggara. Melalui DSR, China memiliki tujuan mendorong perusahaan-perusahaan teknologinya seperti Huawei, ZTE, Tencent, Alibaba, untuk dapat menguasai pasar digitalisasi global yang sedang berkembang di tengah persaingan China dengan Amerika Serikat yang semakin intensif (By & Group, 2020).

OBOR Sebagai Strategi Memenuhi Kepentingan Nasional China di Asia Tenggara

Di bawah kepemimpinan Xi Jinping, China mengusung “*Chinese Dream*” sebagai visi pencapaian strategi menjadi kekuatan utama dunia. Arti penting dari “*Chinese Dream*” terletak pada kenyataan bahwa China berupaya mempertegas perannya sebagai kekuatan besar dan diakui oleh komunitas internasional. Secara spesifik, upaya untuk memperluas penerimaan OBOR dan AIIB menjadi instrumen mewujudkan visi besarnya melalui ikatan politik dan ekonomi di berbagai kawasan (Cai, 2022).

Xi Jinping menekankan dalam beberapa kesempatan pidatonya mengenai “Mimpi Besar China,” bahwa sebagai kekuatan signifikan, China harus memiliki perspektif dan pendekatan yang tepat untuk membela keadilan dan mengejar kepentingan dalam komunitas internasional. Untuk itu, sebagai manifestasi visi dan proyek skala global, kerangka kerja OBOR harus pula menjadi bagian dari kekuatan *soft power* China, menumbuhkan citra yang lebih baik secara internasional, dan mempromosikan pembangunan (Mingfu, 2016). Lebih jauh, China sedang berusaha untuk meningkatkan kerangka kerja OBOR dengan memasukan konsep hubungan *people-to-people* sebagai salah satu tujuannya dalam rangka memperkuat kekuatan *soft power* China melalui pertukaran budaya dan kerja sama antar negara di sepanjang jalur OBOR. Dengan demikian, langkah tersebut dapat mengimbangi pendekatan asertif China yang selama ini dijalankan untuk membela kedaulatan dan kepentingan nasional China.

Dalam konteks kerangka kerja OBOR dan AIIB, penekanan pada mekanisme kerja sama pembangunan infrastruktur multilateral mendorong China berpeluang besar untuk memperbesar investasi dan terlibat dalam pembangunan dan pengelolaan infrastruktur di berbagai kawasan, termasuk Asia Tenggara. Juga, mendapatkan dukungan dalam upaya memperkuat posisinya sebagai kekuatan utama ekonomi dunia dan legitimasi dalam menghadapi isu politik dan keamanan yang dihadapi. Dukungan China dalam berbagai proyek pembangunan infrastruktur di berbagai negara tidak dapat dipungkiri memiliki tujuan secara politis. Banyak negara di sepanjang jalur sutera mengalami defisit anggaran dalam pembangunan infrastruktur, sehingga dengan tersedianya dukungan pembiayaan oleh China, defisit anggaran pembangunan infrastruktur dapat diminimalisasi. Melalui pendanaan yang diberikan, China dapat memperluas pengaruhnya berupa dukungan politik dan juga memperkuat posisinya sebagai mitra penting bagi negara yang terlibat.

Sebagai contoh, bagi negara-negara di kawasan Asia, khususnya Asia Tenggara dan Asia Tengah, terdapat banyak peluang geopolitik yang dapat dimanfaatkan oleh China untuk memajukan kepentingan nasionalnya. OBOR memungkinkan China untuk mengamankan sumber daya energi di Asia Tenggara dan Asia Tengah. Melalui OBOR juga, China dapat memanfaatkan capaian-capaian kerja sama strategis sebagai alternatif menetralisasi isu keamanan

di wilayah perbatasan China dan menghilangkan potensi ancaman terhadap keamanan nasional China (The Institute of World Politics, 2020).

OBOR dan Upaya Hegemoni Regional China di Kawasan Asia Tenggara

Hadirnya pengaruh kebangkitan dan ekspansi ekonomi China di kawasan Asia Tenggara, telah membuka peluang yang besar untuk menjadi kekuatan hegemon di kawasan tersebut. China memandang dirinya sebagai negara adidaya di Asia, negara yang menjadi poros Asia dan menjadi pesaing utama dari Amerika Serikat. Melalui momentum kebangkitan ekonominya, China berpotensi menjadi kekuatan hegemon yang dapat menjadi aktor utama dalam tata kelola pembangunan ekonomi di kawasan dan dunia. Dalam konteks pengaruhnya di Asia Tenggara, keterlibatan China sejalan dengan problem defisit anggaran beberapa negara di Asia Tenggara yang tengah mendorong pembangunan infrastruktur guna meningkatkan pertumbuhan perekonomian mereka. Tentu saja, China melihat peluang tersebut untuk mendorong negara-negara di kawasan masuk dalam kerangka kerja OBOR. Hadirnya AIIB (*Asian Infrastructure Investment Bank*) merupakan indikasi lain dari kebijakan tegas China dalam memberikan kepemimpinan ekonomi di kawasan. Lembaga keuangan yang dipimpin oleh China ini merupakan bagian dari kerangka kerja OBOR sebagai bank pembangunan multilateral yang diperuntukkan menyediakan mekanisme pembiayaan pembangunan infrastruktur di kawasan tersebut.

Secara geopolitik, salah satu tujuan dari kerangka kerja OBOR adalah mengurangi ketegangan hubungan dan meningkatkan rasa saling percaya antara China dengan negara-negara tetangga di kawasan. Tujuan itu secara khusus dimaksudkan untuk memastikan lingkungan yang damai bagi pembangunan China. Diplomasi ekonomi yang melahirkan prinsip ikatan ekonomi yang lebih dekat dan hubungan people-to-people dapat membantu menurunkan sentimen konflik di wilayah perbatasan dan mendorong peningkatan kerja sama di bidang ekonomi hingga keamanan. Dalam hal pengelolaan wilayah perbatasan China dengan Asia Tenggara, terdapat peluang geopolitik yang dapat dimanfaatkan oleh China untuk memajukan kepentingan nasionalnya. Misalnya, berbagai kerja sama dengan negara-negara di Asia Tenggara yang ditujukan guna menjamin akses pasar dan sumber daya untuk meningkatkan kepentingan dan kapasitas kekuatan ekonominya. Tentu saja, China memosisikan kawasan Asia Tenggara sebagai kawasan yang dapat mengatasi masalah kelebihan kapasitas produksi dan secara strategis mendukung kerangka kerja OBOR sebagai “alat untuk mempromosikan ekspornya” (Holslag, 2017).

Lebih lanjut, China berupaya menekankan sinergitas kerangka kerja OBOR dengan strategi nasional negara mitranya. Sebagai contoh, sebagai negara penerima arus modal China tertinggi di Asia Tenggara, Indonesia menunjukkan penekanan pada kebijakan pembangunan infrastruktur maritimnya di bawah platform kebijakan Poros Maritim Dunia (PMD), yang mana OBOR melengkapi PMD Indonesia untuk mengembangkan fasilitas maritim Indonesia. Hal serupa juga ditunjukkan oleh Filipina, meskipun Filipina dan China memiliki ketegangan politik terkait sengketa wilayah Laut China Selatan, Presiden Duterte tetap menyambut baik OBOR dengan dasar relevan dan konsisten dengan program pembangunan infrastrukturnya. Bahkan, China juga diminta untuk terlibat lebih jauh dalam program infrastruktur “Build, Build, Build” yang ditandatangani Presiden Duterte senilai US\$180 miliar (CNBC, 2018). Negara-negara di Asia Tenggara lainnya seperti Vietnam dan Brunei, juga memosisikan China sebagai mitra strategis

dalam pembangunan infrastruktur meskipun kedua negara juga terlibat klaim atas Laut China Selatan. Hal itu mengindikasikan kuatnya legitimasi terhadap penerimaan kerangka kerja OBOR di kawasan Asia Tenggara. Pentingnya legitimasi kinerja membuat para pemimpin mengesalkan dan mengesampingkan perselisihan dan lebih memilih untuk mengintegrasikan strategi pencapaian nasional mereka dalam kerangka OBOR.

Salah satu langkah ambisius China untuk menjadi aktor penting dalam tata kelola pembangunan ekonomi dan infrastruktur di kawasan Asia Tenggara melalui platform OBOR ditunjukkan dengan menyediakan pinjaman dan investasi kepada negara-negara di Asia Tenggara yang sedang berupaya untuk mengembangkan infrastruktur. Pembentukan AIIB dalam kerangka OBOR pada dasarnya dimaksudkan sebagai bank pembangunan infrastruktur baru untuk negara-negara di kawasan Asia. Pembentukan AIIB juga diharapkan dapat menjadi sebuah solusi untuk masalah pembangunan di kawasan Asia untuk dapat menjadi kawasan yang dapat tumbuh dengan cepat dan lebih maju. Namun, selain untuk menciptakan keuntungan bagi negara kawasan Asia, China sebagai negara pendiri AIIB tidak dapat mengesampingkan tujuan dan kepentingan yang mendasarinya.

Melihat bahwasannya kawasan Asia Tenggara menjadi kawasan yang dinilai strategis dengan segala potensi yang ada, dan kawasan Asia Tenggara menjadi kawasan yang paling dinamis pertumbuhan ekonominya, namun, banyak negara-negara di kawasan Asia Tenggara sedang mengalami defisit infrastrukturnya, maka kehadiran AIIB dimaksudkan untuk menyediakan sumber pendanaan dalam pembangunan infrastruktur di kawasan Asia Tenggara melalui investasi dana maupun sumber daya. Tidak diragukan lagi bahwa AIIB dapat memenuhi kesenjangan infrastruktur yang terjadi di Asia Tenggara dengan menyediakan dana yang dibutuhkan. Dikala bank pembangunan multilateral seperti *World Bank*, ADB (*Asia Development Bank*), dan IMF (*International Monetary Fund*) yang dikritik karena keinginan mereka untuk memenuhi kebutuhan negara-negara berkembang (Study & Bank, 2009).

Dengan demikian, sumber modal pembangunan yang tersedia di bawah kerangka kerja 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 (Callahan, 2016). Bahkan ketika China meluncurkan AIIB pada tahun 2016, semua negara Asia Tenggara bergabung sebagai anggota pendiri. Dalam konteks hegemoni China di kawasan, secara tidak langsung, hal ini memposisikan China mencapai structural power karena China telah menjadi pemimpin dalam sistem keuangan yang ia ciptakan dan negara-negara di Asia Tenggara telah masuk kedalam sistem yang China ciptakan melalui AIIB dan OBOR. Dengan arti lain, AIIB dan seluruh kerangka kerja OBOR dapat dimanfaatkan untuk menekankan pelaksanaan peraturan keuangan yang sesuai dengan kepentingan nasionalnya termasuk untuk mempromosikan prioritas pencapaian kebijakan China di kawasan Asia Tenggara.

Bagi China, pembangunan ekonomi merupakan komponen kepentingan nasional yang utama, untuk itu, China mengakui bahwa pembangunan ekonomi adalah fondasi kemakmuran suatu negara dan melalui proyek OBOR, pencapaian kepentingan ekonomi China mendapatkan prioritasnya. Oleh karena itu, berbagai kerangka kerja sama dilakukan guna

menjamin akses pasarnya dan sumber daya di berbagai kawasan untuk meningkatkan kapasitasnya sebagai kekuatan utama ekonomi global.

Melalui OBOR, China berupaya memperluas pasar ekspornya terutama di negara-negara berkembang seperti Asia Tenggara. Memastikan jangkauan pasar ekspor menjadi strategi memperpanjang siklus distribusi produk-produk China. belum lagi, China harus memastikan bahwa kelebihan kapasitas produksi yang dialami dalam beberapa tahun terakhir memerlukan kebijakan yang tepat dan efisien. Maka dari itu, melalui kerangka kerja OBOR, China dapat memastikan bahwa dukungan penuh terhadap tujuan pembangunan infrastruktur negara-negara mitra OBOR di Asia Tenggara diharapkan dapat berimplikasi secara langsung terhadap peningkatan intensitas ekspansi komoditasnya di kawasan menjadi lebih cepat dan efisien. Secara mendasar, kualitas infrastruktur yang buruk akan berdampak pada biaya transportasi dan lambatnya arus perdagangan. Oleh karena itu, langkah China dalam menekankan penerimaan kerangka kerja OBOR di Asia Tenggara dalam bentuk investasi pembangunan ekonomi dan infrastruktur yang memadai dapat dipahami sebagai upaya memperluas distribusi komoditasnya. Dukungan China dalam berbagai proyek pembangunan infrastruktur yang meliputi pembangunan pelabuhan, jalan tol, transfer teknologi hingga pembangunan di sektor energi dapat dipahami sebagai upaya untuk mewujudkan konektivitas infrastruktur yang pada akhirnya mempermudah China untuk memperluas pasar ekspornya.

Hasilnya, di tahun 2020, ketika krisis Covid-19 memukul mundur perdagangan dan investasi global, China dan negara-negara di Asia Tenggara tetap terhubung dan mempertahankan aktivitas ekonominya. Bahkan, di saat negara dan kawasan lain di dunia sedang menghadapi ancaman resesi global, China justru mencatat surplus perdagangan dengan Asia Tenggara dengan kenaikan sebesar 27% sejak 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 (Iseas, 2021). Pergeseran tersebut menegaskan bahwa kawasan Asia Tenggara tidak hanya menjadi kawasan prioritas bagi perluasan perdagangan internasionalnya, melainkan sebagai pembuktian kapasitas dan kekuatan hegemoninya di kawasan dan global.

Mega proyek berskala global dalam kerangka kerja OBOR yang menjadi platform kebijakan luar negeri China di bawah kepemimpinan presiden Xi Jinping telah mendorong China sebagai poros kekuatan global baru. Selain mendorong perluasan pengaruh China di berbagai kawasan melalui mekanisme kerja sama multilateral, inisiatif China dalam pendirian AIIB sebagai bank penjamin terhadap pendanaan pembangunan infrastruktur di negara-negara mitra OBOR, juga telah memosisikan China sebagai penentu tata kelola permodalan pembangunan ekonomi dan infrastruktur di negara-negara berkembang. Dalam konteks di Asia Tenggara, kehadiran AIIB di kawasan Asia Tenggara menghadirkan bentuk kepemimpinan China yang dapat mempengaruhi atau mengontrol negara-negara yang bergantung pada AIIB. Dengan kata lain, OBOR dan AIIB menjadi lembaga yang memfasilitasi peran dan pengaruh China untuk mengejar kepemimpinannya di kawasan menjadi lebih luas dengan ikatan yang kuat. Di bawah Xi, kedua platform tersebut benar-benar dimaksimalkan untuk menjadikan China sebagai kekuatan dominan di kawasan Asia Tenggara.

Kesimpulan

OBOR menjadi pijakan perluasan proyek ambisius China secara global sekaligus menjadi bagian penting penanda abad kebangkitannya. Pasca momentum kebangkitan ekonominya, China dengan cepat bertransformasi menjadi kekuatan utama dunia dan melahirkan berbagai platform kebijakan guna memenuhi kepentingan strategisnya, termasuk OBOR sebagai bagian dari strategi China dengan tujuan mengelola stabilitas kawasan di sekitarnya, khususnya Asia Tenggara.

Penelitian ini menyimpulkan bahwa Asia Tenggara menjadi kawasan strategis dan prioritas yang menjadi tujuan perluasan dominasi kekuatan dan pembangunan ekonomi China secara global. Secara spesifik, OBOR telah menjadi koridor bagi pemenuhan kepentingan hegemonik China di Asia Tenggara. Berbagai kerja sama yang dijalin dengan negara-negara di Asia Tenggara di bawah kerangka kerja OBOR yang meliputi pembangunan konektivitas infrastruktur darat seperti HSR, pelabuhan dan sektor energi, tidak hanya memberi peluang bagi China untuk memperluas pasar ekspornya, melainkan berpotensi memberi akses yang lebih luas sebagai kekuatan utama yang berperan menentukan stabilitas ekonomi, politik dan keamanan di kawasan. Kerangka kerja OBOR di Asia Tenggara juga diperkuat dengan kehadiran AIIB sebagai lembaga penyedia modal pembangunan infrastruktur negara-negara di Asia Tenggara. Dengan kata lain, sekali lagi, China telah memenuhi syarat sebagai kekuatan hegemon di kawasan, di mana sebagai pemegang saham terbesar di bank tersebut, China dapat mempengaruhi dan mengontrol arus permodalan hingga tata kelola pembanguann ekonomi dan infratraktur di Asia Tenggara. Namun demikian, penjelasan dalam penelitian ini menitikberatkan pada penerimaan proyek BRI di Asia Tenggara sebagai indikator hegemoni China di Asia Tenggara. Oleh karena itu, para pengkaji kebijakan luar negeri China dapat melakukan penelitian lebih lanjut pada topik serupa dengan melihat proyek BRI dari sudut pandang yang lebih strategik. Mengingat, perluasan proyek BRI juga dapat dipahami sebagai strategi China mereduksi pengaruh Amerika Serikat di berbagai kawasan.

Referensi

- Agustian, M. R., Nizmi, Y. E., & Waluyo, T. J. (2021). Analisis Masuknya Belt and Road Initiative Tiongkok ke Asean dan Identitas yang Dipromosikan Tiongkok, *5*, 9213–9221.
- Albana, A., & Fiori, A. (2021). China and the BRI : Challenges and Opportunities for Southeast Asia, 149–159.
- Ao, T. (2019). Southeast Asia in the ongoing Belt Road Initiative - Indian Council of World Affairs (Government of India). Retrieved from https://www.icwa.in/show_content.php?lang=1&level=3&ls_id=4797&lid=2818
- By, P., & Group, E. (2020). The Digital Silk Road : Expanding China ' s Digital Footprint, (April), 1–13.
- Cai, K. (2022). *China's Foreign Policy since 1949 Continuity and Change*. Taylor and Francis. Retrieved from <https://www.perlego.com/book/3181216/chinas-foreign-policy-since-1949-continuity-and-change-pdf>
- Callahan, W. (2016). Chinas "Asia Dream": The Belt Road Initiative and the new regional order. *Asian Journal of Comparative Politics*, *1*. <https://doi.org/10.1177/2057891116647806>
- CEEC signs Indonesia 600,000 kilowatt gas turbine combined power plant project--Seetao. (2021). Retrieved from <https://www.seetao.com/details/96328.html>
- China-aided hospital opens in Cambodia. (2022). Retrieved from http://en.cidca.gov.cn/2022-03/24/c_729284.htm

- China-aided project to restore Tha Bingyu Pagoda in Bagan, Myanmar starts--Seetao. (2022). Retrieved from <https://www.seetao.com/details/133336.html>
- China 's Belt and Road Initiative (BRI) and Southeast Asia. (2018), (October).
- Chirathivat, S., & Rutchatorn, B. (2022). China 's Belt and Road Initiative and Its Implications for ASEAN : An Introduction *, 1–22.
- CHMC News--CHMC. (2021). Retrieved from <http://en.chmc.cc/contents/2786/61304.html>
- Gale, J. ., & Shearer, A. (2018). *China 's Maritime Silk Road*.
- Griffiths, M., Callaghan, T. O., & Roach, S. C. (2008). *International Relations: The Key Concepts, Second Edition*.
- Gyu, L. . (2021). The Belt and Road Initiative after COVID: The Rise of Health and Digital Silk RoadsThe Asan Institute for Policy Studies | The Asan Institute for Policy Studies. Retrieved from <http://en.asaninst.org/contents/the-belt-and-road-initiative-after-covid-the-rise-of-health-and-digital-silk-roads/>
- Harini, V. (2018). China Xi's visit to Manila may be to “woo” Philippines from US: Expert. Retrieved from <https://www.cnn.com/2018/11/21/china-xis-visit-to-manila-may-be-to-woo-philippines-from-us-expert.html>
- Holslag, J. (2017). How China's New Silk Road Threatens European Trade. *The International Spectator*, 52, 46–60. <https://doi.org/10.1080/03932729.2017.1261517>
- Holt, P. (2020). A Truly Friendly Neighbor? The Motivations behind China's Belt and Road Initiative in its Periphery | The Institute of World Politics. Retrieved from <https://www.iwp.edu/articles/2020/06/17/a-truly-friendly-neighbor-the-motivations-behind-chinas-belt-and-road-initiative-in-its-periphery/>
- Infrastructure for a Seamless Asia*. (2009). Tokyo: Asian Development Bank Institute. Retrieved from <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/159348/adbi-infrastructure-seamless-asia.pdf>
- Iseas, R. A. T. (2021). The Belt and Road Initiative in Southeast Asia after COVID-19 : China 's Energy and Infrastructure Investments in Myanmar, (39), 1–9.
- Kong, U. O. B. H. (2020). The Belt and Road Initiative in ASEAN, (December).
- Kurniawan, Y., & Gaol, D. F. L. (2018). Diplomasi Ekonomi Tiongkok melalui Belt and Road Initiative (BRI), 1–10.
- Lunn, J. (2011). Southeast Asia : A political and economic introduction, (December).
- Malaysia-China joint train project sees 1st tunnel breakthrough - Xinhua | English.news.cn. (2021). Retrieved from http://www.xinhuanet.com/english/2021-04/09/c_139869525.htm
- Mas'ood, M. (1990). *Ilmu Hubungan Internasional Disiplin dan Metodologi*. Jakarta: LP3ES.
- MASTER PLAN ON ASEAN CONNECTIVITY. (2011). Jakarta. Retrieved from <https://www.usasean.org/system/files/downloads/MPAC.pdf>
- Mearsheimer, J. (2001). *The Tragedy of Great Power Politics*.
- Mingfu, L. (2016). The China Dream : Great Power Thinking & Strategic Posture in the Post-American Era, 69(2).
- Moleong, L. J. (2018). *Metode Penelitian Kualitatif* (Edisi revi). Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Port, S. Y. R. E. (2022). SOUTHEAST.
- Proyek kereta api China-Laos: Mengapa China berambisi bangun rel kereta cepat di Asia Tenggara? - BBC News Indonesia. (2021). Retrieved from <https://www.bbc.com/indonesia/dunia-57845824>
- Putu, N., Puspita, S., & Akbar, H. (n.d.). KEBIJAKAN THE NEW SILK ROAD CINA DI BAWAH, 1–19.
- Rolland, N. (2019). A Concise Guide to the Belt and Road Initiative - The National Bureau of Asian Research (NBR). Retrieved from <https://www.nbr.org/publication/a-guide-to-the-belt-and-road-initiative/>
- Studies, G. (2021). Adapting or atrophying : China 's Belt and Road after the Covid-19

pandemic.

- Thailand Launches ASEAN's First 5G Smart Hospital - Huawei Australia. (2021). Retrieved from <https://www.huawei.com/au/news/2021/12/smart-hospital-thailand-5g-siriraj>
- The Completed China-Laos Railway. (n.d.). Retrieved from <https://www.aseanbriefing.com/news/the-completed-china-laos-railway/>
- Toruan, G. T. L. (2018). KEBIJAKAN BELT AND ROAD INITIATIVE SEBAGAI ALAT SOFT POWER CINA DALAM MEMBANGUN HEGEMONI DI KAWASAN ASIA TENGGARA (STUDI KASUS : INVESTASI CINA DI INDONESIA), 89–97.
- Vineles, P. (2019). Making the Belt and Road work for Southeast Asia | East Asia Forum. Retrieved from <https://www.eastasiaforum.org/2019/07/13/making-the-belt-and-road-work-for-southeast-asia/>
- Vision and actions on jointly building Belt and Road (3) - Belt and Road Forum for International Cooperation. (2017). Retrieved from <http://www.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0410/c22-45-3.html>
- Wang, C. N. (2022). China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2021, (January).
- Xinhua. (2022). Officials, experts: ASEAN's economic development benefits from BRI projects | english.scio.gov.cn. Retrieved from http://english.scio.gov.cn/m/beltandroad/2022-11/10/content_78512128.htm
- Yusuf, S. (2018). China's Belt and Road Gamble: Can it Deliver? - The SAIS Review of International Affairs. Retrieved from https://saisreview.sais.jhu.edu/chinas-belt-and-road-gamble-can-it-deliver/#_ftn2