

## “ONE BELT, ONE ROAD AND THE WORLD: HOW CHINA IS MASTERING THE WORLD'S MIGRATION PATTERNS?”

### SATU SABUK, SATU JALAN DAN DUNIA: BAGAIMANA CHINA MENGUASAI POLA MIGRASI DUNIA MENELAAH STRATEGI ‘OBOR’ TIONGKOK DENGAN PENDEKATAN GEOPOLITIK

P-ISSN 2622-4828 E-ISSN 2774-9592

**Rafsanjani Is Ma'rus**  
rafsanjaniismarus@gmail.com  
Politeknik Imigrasi

**Abstract (In English).** *This study looks at China's "One Belt, One Road" initiative, which is grouped into two parts: the Maritime Silk Road Initiative and the Silk Road Economic Belt, both of which were revealed in 2013. Through the establishment of interconnected infrastructure projects such as ports, roads, railways, and pipelines, each component has the ability to reshape the global geopolitical landscape. The paper is divided into four sections to help the reader have a better grasp of the OBOR project and its impacts. This study describes trends and patterns of recent OBOR projects in Belt and Road Countries, analyzes the geopolitical implications of the OBOR, and investigates the integration of new migration patterns based on existing data and literature on current Chinese development. Using a geopolitical approach that identifies territorial and political power, This study examined prospective migration and integration patterns that may emerge as the OBOR initiative advancements. As a result, this paper concludes that the OBOR initiative is not only an international cooperation project, but something that also turns China's geopolitics power at various levels, has the potential to be momentous, and will simultaneously create opportunities for global partnership while also reshaping the existing migration pattern and a new geopolitics perspective.*

**Keywords:** China; One Belt One Road; Migration, Geopolitics.

**Abstract (In Bahasa).** *Tulisan ini mengkaji proyek “One Belt, One Road” Tiongkok yang terdiri dari dua komponen: The Maritime Silk Road Initiative dan The Silk Road Economic Belt, yang diumumkan pada tahun 2013. Masing-masing komponen memiliki potensi untuk mengubah lanskap geopolitik global melalui pembangunan proyek infrastruktur yang saling terkait termasuk pelabuhan, jalan raya, rel kereta api, dan jaringan pipa. Tulisan ini mencakup empat bagian, disusun untuk memungkinkan pembaca memperoleh pemahaman tentang strategi OBOR dan implikasinya. Berdasarkan data dan literatur yang ada tentang perkembangan Tiongkok saat ini, makalah ini menjelaskan tren dan pola proyek OBOR baru-baru ini di sepanjang ‘Belt and Road’, menganalisis implikasi geopolitik OBOR, dan menyelidiki integrasi pola migrasi baru. Menggunakan pendekatan geopolitik yang mengidentifikasi kekuatan teritorial dan politik, makalah ini menyajikan potensi pola migrasi dan integrasi yang diakibatkan oleh perkembangan OBOR. Kemudian disimpulkan bahwa OBOR bukan hanya proyek kerja sama internasional tetapi proyek yang mengubah kekuatan geopolitik Tiongkok di berbagai skala dan berpotensi transformatif dan secara bersamaan akan menciptakan kemungkinan*

*kerja sama global dan membentuk kembali pola migrasi yang ada serta pandangan geopolitik baru.*

**Keywords:** China; One Belt One Road; Migration, Geopolitics.

## 1. PENDAHULUAN

Sejak dimulainya sistem negara modern, kedaulatan telah menjadi prinsip dasar negara dalam hubungan internasional. Negara sebagai perwujudan kelembagaan teritorial, dipahami sebagai instrumen untuk mendefinisikan, membedakan dan mengontrol proses yang terjadi dalam urusan domestik (internal) dan asing (eksternal). Dalam hal ini, kedaulatan teritorial sebagai bentuk kekuasaan yang secara eksklusif dapat diarbitrase oleh negara.<sup>1</sup> Oleh karena itu, semua asumsi teoretis tentang negara ini sebenarnya memiliki dampak besar pada negara lain. Dengan meningkatkannya interkoneksi global, lalu lintas orang, barang, dan jasa telah menjadi ciri khas dunia modern. Namun, pertanyaannya adalah apakah globalisasi telah mencapai puncaknya dan, jika demikian, apakah yang terjadi selanjutnya akan disambut atau ditentang. Yang pasti, perpindahan orang, barang, dan jasa akan selalu terjadi di seluruh dunia, baik melalui laut lepas atau Jalur Sutra (*Silk Road*).

Negara-negara seperti Tiongkok memiliki komunitas nasional, etnis, dan agama yang sangat beragam, namun tetap menganggap diri mereka sebagai satu komunitas yang homogen. Menggunakan wacana Westphalia, dalam hal ini, sebuah negara peradaban lama.<sup>2</sup> Saat ini, Tiongkok sedang membangun koalisi di sepanjang lautan, dengan memanfaatkan kekuatan ekonominya, sumber daya manusia (SDM) yang relatif patuh, dan hubungan yang baik dengan rezim asing. Secara regional, Tiongkok saat ini tengah mendorong ekspansinya ke Timur Tengah, Afrika, Amerika, dan pada tingkat lebih luas, Eropa. Tujuannya, untuk saat ini, adalah untuk membangun kerja sama regional dan internasional, meskipun Pemerintah Tiongkok berusaha keras untuk menjual gagasan bahwa ini bukan *zero-sum game*.

*Belt and Road Initiative* (BRI) adalah *grand design* skala global yang telah diperkenalkan Tiongkok kepada dunia. Mulai diberlakukan pada tahun 2013, Kebijakan BRI, atau dikenal dengan istilah “*One Belt, One Road* (OBOR),” telah dianggap oleh masyarakat internasional sebagai strategi Tiongkok dalam memperluas pengaruhnya. Sewaktu kunjungan ke Kazakhstan pada September 2013, bertepatan dengan pertemuan puncak Shanghai Cooperation Organization (SCO), Presiden Xi Jinping memprakarsai pembangunan “*Silk Road Economic Belt*” yang menghubungkan Tiongkok ke barat melintasi benua Eurasia. Sebulan kemudian, pertemuan puncak Summit of Asian Leaders di Asia Tenggara menjadi *platform* bagi Presiden Xi dan perdana menterinya Li Keqiang untuk mempromosikan pembangunan “*Twenty-First Century Maritime Silk Road*”.<sup>3</sup> Di forum tersebut Presiden Xi mengatakan bahwa “Tiongkok harus bekerja dengan tetangganya untuk mempercepat konektivitas dan membangun

---

<sup>1</sup> Alexander C. Diener and Joshua Hagen, “Borders : A Very Short Introduction” (2012): 137, accessed December 8, 2021,

[https://books.google.com/books/about/Borders\\_A\\_Very\\_Short\\_Introduction.html?id=rNVvCW\\_eCwwC](https://books.google.com/books/about/Borders_A_Very_Short_Introduction.html?id=rNVvCW_eCwwC).

<sup>2</sup> Karen Cho, “The Middle Kingdom: Civilisation State or Nation State? | INSEAD Knowledge,” last modified September 21, 2009, accessed December 12, 2021, <https://knowledge.insead.edu/economics-politics/the-middle-kingdom-civilisation-state-or-nation-state-1370>.

<sup>3</sup> Ruan Zongze, “What Kind of Neighborhood Will China Build,” *China International Studies* 45 (2014), accessed December 11, 2021,

<https://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/chintersd45&id=28&div=&collection=>.

### *Silk Road Economic Belt dan Maritime Silk Road for The 21st Century*

Kedua ide kebijakan “*Silk Road*” atau jalur sutra ini telah digabungkan menjadi frasa singkat “*One Belt, One Road*” (“*Road*” mengacu pada rute maritim, sedangkan “*Belt*” adalah rute darat “*Economic Belt*”). Diskusi tentang prakarsa ini berlangsung cepat sepanjang tahun 2014, dan pada bulan Maret 2015, Dewan Negara Tiongkok mengizinkan penerbitan dokumen yang menguraikan rincian, “Visi dan tindakan untuk bersama-sama membangun *Silk Road economic belt dan Maritime Silk Road for The 21st Century*”.<sup>4</sup> Dokumen ini berisi analisis kebijakan Tiongkok yang bertujuan untuk “memperluas jangkauan koneksi antar benua Asia, Eropa, dan Afrika, memperkuat persahabatan antara negara-negara di sepanjang ‘*Belt and Road*’, dan menerapkan pembangunan berkelanjutan di negara-negara tersebut”. Penggunaan metafora Jalur Sutra bukanlah kebetulan, yang menunjukkan keinginan untuk menunjukkan keterbukaan dan minat Tiongkok dalam konektivitas global yang lebih besar.

Sesuai dengan tujuan strategi OBOR, lalu lintas antar negara berkembang pesat. Menurut laporan dari Alibaba, setengah dari pelanggannya, yang berjumlah lebih dari 100 juta, menggunakan *platform Business to Customer* (B2C) berlokasi di wilayah OBOR. Oleh karena itu, dapat dilihat bahwa kerjasama internasional sangat penting untuk memenuhi permintaan yang terus meningkat. Sebagai proyek jangka panjang, tujuan akhir OBOR adalah untuk membalikkan peta geopolitik dunia berdasarkan posisi strategis, yang telah berlaku sejak awal peradaban. Dalam peta geopolitik Perang Dingin, kekuatan maritim yang dipimpin oleh Amerika Serikat (AS) dominan di Atlantik dan Samudra Pasifik melawan kekuatan darat yang diwakili oleh Tiongkok dan Uni Soviet, yang terpenting di jantung Eurasia.<sup>5</sup> Sejalan dengan itu, penting untuk memahami apa konsekuensi (eksplisit dan implisit) geopolitik dari ekspansi Tiongkok di negara-negara ‘*Belt and Road*’, terutama jika migrasi dari proyek ini berpotensi meningkat ke skala besar. Dalam tulisan ini, konsentrasinya adalah untuk mengeksplorasi dampak OBOR dan mengetahui kekuatan geopolitik Tiongkok yang dibangun melalui skema OBOR tersebut. Pertanyaan penelitian ini adalah bagaimana eksistensi OBOR sebagai kekuatan geopolitik Tiongkok dan bagaimana Tiongkok mengontrol arus migrasi dunia?

## 2. METODE

Tulisan ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan empiris. Karena metode ini sangat cocok untuk memahami interaksi sosial yang kompleks, menganalisis fenomena sosial yang tidak dapat dianalisis oleh metode kuantitatif, dan menganalisis persoalan lebih dalam dan komprehensif. Selain itu, pengertian metode kualitatif adalah penelitian yang didasarkan pada deskriptif-analisis. Analisis deskriptif mengandung pengertian bahwa data yang digunakan adalah data deskriptif yang umumnya berupa kata-kata, gambar, tulisan atau

---

<sup>4</sup> State Council, *Vision and Actions on Jointly Building the Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*, 2015, accessed December 11, 2021, <https://research.hktdc.com/en/article/MzYzMDEwMjU0>.

<sup>5</sup> Helmut Schmidt and Zbigniew Brzezinski, “The Grand Chessboard: American Primacy and Its Geostrategic Imperatives,” *Foreign Policy*, no. 110 (1998).

lisan, data-data tersebut akan dianalisis dengan teori-teori yang sesuai.<sup>6</sup> Dengan kata lain, metode kualitatif didasarkan pada penjelasan dan analisis suatu masalah sehingga akan menghasilkan suatu kesimpulan. Ini juga akan mengatur diskusi yang sistematis sehingga masalah lebih mudah dipahami dan menemukan benang merahnya. Sumber data dalam penelitian ini dalam penelitian ini adalah penelitian kepustakaan berupa data sekunder berupa buku-buku, jurnal ilmiah, dan artikel berita baik nasional maupun internasional serta publikasi ilmiah lainnya mengenai masalah ini.

### 3. PEMBAHASAN

Sebagai jalur perdagangan, peradaban, dan penyebaran agama pada masa lalu yang menghubungkan Tiongkok dan negara-negara Eurasia, Jalur Sutra (*Silk Road*) darat dan laut kuno pernah menjadi integrasi geo-ekonomi dan ikatan budaya serta agama yang paling penting sebelum kebangkitan modern. Sementara negara-negara barat memulai tren modernisasi dan mengembangkan kekuatan mereka, Jalur Sutra maritim antara Asia dan Timur Tengah tenggelam selama berabad-abad. Namun, sejak abad ke-21, dengan adanya OBOR sebuah “Jalan Sutra Modern” yang menghubungkan provinsi-provinsi pesisir timur Tiongkok ke Teluk Persia telah muncul, membangkitkan kembali masa lalu dan mulai membentuk arus migrasi baru dunia. Pada abad ke-21, konektivitas antara basis manufaktur utama dunia dan wilayah pengeksport minyak memberikan makna geo-ekonomi dan geopolitik yang mendalam pada “Jalan Sutra Modern”. Dengan demikian, elit politik Barat semakin memperhatikan implikasi politik dari hubungan perdagangan tersebut (terutama implikasinya terhadap Barat).

Selama penulisan ini, peneliti menyadari bahwa globalisasi Tiongkok mencakup sejumlah besar orang dan kekuatan pemerintah Tiongkok pada negara tersebut, yang sudah merupakan rahasia umum. Migrasi menggerakkan seluruh orang, yang tentunya orang tersebut juga memindahkan modal, barang dan jasa ke berbagai belahan dunia. Oleh karena itu, migrasi berfungsi sebagai fokus yang sangat berguna untuk mengungkap kompleksitas banyak proses globalisasi yang saling bergantung. Dari awal yang sangat sederhana, para migran Tiongkok telah menyebar ke seluruh dunia dalam waktu yang sangat singkat, seringkali mereka menjadi Tenaga Kerja Asing dalam proyek dari negaranya sendiri di negara lain. Migrasi para warga Tiongkok ke berbagai negara telah meningkat baik dalam jumlah dan tingkat profesionalisasi, serta tujuan dan latar belakang sosial dari orang-orang yang terlibat, dan dalam jenis kegiatan yang dilakukan di negara tersebut. Dalam memahami arus migrasi internasional dari perspektif Tiongkok, Tiongkok secara tidak langsung telah menjadi bagian dari dunia melalui orang, lingkungan, dan budaya Tiongkok yang telah menyebarluas.

---

<sup>6</sup> Eko Sugiarto, *Menyusun Proposal Penelitian Kualitatif: Skripsi Dan Tesis, Suaka Media*, 1st ed. (Yogyakarta: Suaka Media, 2015), accessed December 13, 2021, [https://books.google.com/books/about/Menyusun\\_Proposal\\_Penelitian\\_Kualitatif.html?id=jWjvDQAAQBAJ](https://books.google.com/books/about/Menyusun_Proposal_Penelitian_Kualitatif.html?id=jWjvDQAAQBAJ).

Reformasi ekonomi Tiongkok pada tahun 1978 menyebabkan keterbukaan terhadap dunia luar dan liberalisasi besar-besaran. Akibatnya, terjadi peningkatan bertahap dalam migrasi baik peneliti dan mahasiswa serta migrasi tenaga kerja. Demikian pula, pertumbuhan ekonomi yang terus berlanjut juga mendorong arus migrasi melalui jalur investor imigran ke negara-negara lain di Asia, Amerika, Eropa dan Afrika.<sup>7</sup>

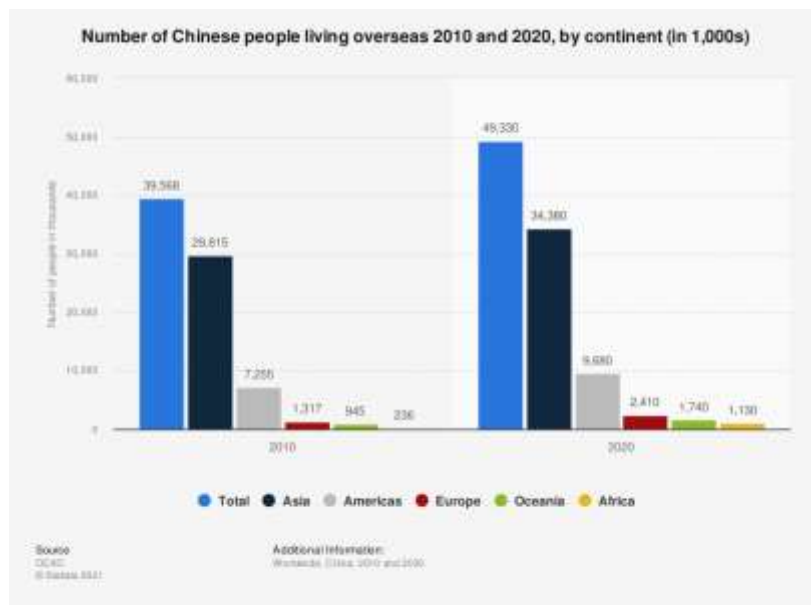


Figure 1 Populasi migran dari Tiongkok di berbagai benua: 2010-2020

Seperti yang disajikan pada Figure 1, Grafik ini menunjukkan distribusi populasi warga Tiongkok yang tinggal di luar negeri pada tahun 2010 dan 2020, menurut benua. Jumlah migran Tiongkok terus meningkat. Pada akhir tahun 2020, sekitar 2,4 juta orang kelahiran atau keturunan Tionghoa yang tinggal di luar negeri tinggal di Eropa. Peningkatan tersebut dapat diamati di semua wilayah dunia sebagai akibat dari pertumbuhan ekonomi Tiongkok dan meningkatnya keterampilan dan sumber daya keuangan para migran yang memungkinkan mereka untuk bermigrasi.<sup>8</sup> Berfokus terutama pada wilayah di sepanjang 'Belt and Road' (di mana investasi asing langsung Tiongkok terkonsentrasi). Meskipun telah terjadi peningkatan jumlah orang Tiongkok di luar negeri di seluruh dunia, pola migrasi orang Tiongkok ke negara-negara OBOR dan non-OBOR mungkin berbeda.

Pada umumnya diasumsikan bahwa migrasi internasional telah berkembang selama lima puluh tahun terakhir, bahwa para migran melakukan perjalanan dalam jarak yang semakin jauh, dan bahwa migrasi menjadi jauh lebih beragam dalam hal asal dan tujuan para migran.<sup>9</sup> Semua tren ini digabungkan menunjukkan bahwa pola migrasi global menjadi lebih kompleks. Ini juga terkait dengan gagasan bahwa, di masa lalu, migrasi sering terkonsentrasi di beberapa

<sup>7</sup> Biao Xiang, "The Rise of China, Changing Patterns of out-Migration and Identity Implications," *Handbook of Chinese Migration Identity and Wellbeing* (January 1, 2015): 278–294.

<sup>8</sup> Ibid.

<sup>9</sup> J. Arango, "Explaining Migration: A Critical View," *International Social Science Journal* 52, no. 165 (September 1, 2000): 283–296, accessed December 10, 2021, <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/1468-2451.00259>.

koridor bilateral, sering kali mengikuti hubungan kolonial dan sejarah lainnya. Karena Tiongkok lebih banyak mengambil bagian dalam ekonomi dunia, itu juga menjadi fokus dari pola globalisasi Tiongkok yang khas. Globalisasi tentunya mendobrak batas-batas lama, sekaligus integrasi Tiongkok dalam pola migrasi dunia ikut terjadi dengan latar belakang proses yang terjadi dalam proyek OBOR itu sendiri. Saat Tiongkok meluas lebih jauh ke seluruh dunia, Tiongkok tidak hanya bergabung dengan proses yang aturan dasarnya telah ditetapkan dengan baik di tempat lain. Baik dalam membangun pola migrasinya sendiri maupun dalam partisipasinya dalam proses global yang lebih umum, Tiongkok juga mengeksport logika dan pola akumulasi modal, investasi, migrasi, produksi budaya dan kebiasaannya, dan bahkan mempengaruhi pola migrasi dunia dengan hal-hal tersebut.

Di tingkat geopolitik, kebangkitan Tiongkok akan memperkenalkan kembalinya ke dunia *bipolar*, yakni munculnya kekuatan baru dan kemudian satu negara adidaya, akan mewakili perubahan dramatis dari tahun-tahun sebelumnya.<sup>10</sup> Dalam jangka panjang, Tiongkok tentunya mencari keseimbangan strategis dengan Amerika Serikat (AS), meskipun tidak mungkin ini akan menandakan kembalinya dunia bipolar dahulu kala. Ini karena kita sekarang memiliki Eropa yang semi-bersatu (Uni Eropa) dan karena, menurut pendapat penulis, Tiongkok sendiri tidak memiliki ambisi seagresif seperti Uni Soviet dalam menghadapi AS. Ini adalah sumber dari banyak perdebatan dan kedepannya Tiongkok akan mempertahankan cara ekspansinya yang bertujuan untuk membangun hubungan dengan negara-negara tetangga melalui *megaproject*-nya yang mengarah ke arah kebijakan ekspansif dari rezim totaliternya.

#### **A. Dampak OBOR di berbagai sektor dan negara**

Delapan tahun setelah peluncurannya, OBOR telah menjadi strategi kerja sama internasional utama Tiongkok. Sejauh ini, Tiongkok telah menandatangani perjanjian kerja sama dengan lebih dari 100 negara dan organisasi internasional. Lebih penting lagi, OBOR telah menghasilkan bukti konkrit dalam penyelenggaraan manufaktur, peningkatan pasar dan modal, mitra keuangan, pencapaian '*Free Trade and Industry Zone*' dan asimilasi budaya yang baik bagi kesejahteraan masyarakat Tiongkok maupun negara-negara yang bekerja sama.<sup>11</sup> Sebagai inisiatif pertama yang diusulkan oleh negara berkembang untuk kerja sama ekonomi dunia, OBOR menandai keinginan kuat para pemimpin Tiongkok untuk memulai babak baru reformasi dan keterbukaan, untuk lebih terlibat dalam ekonomi dunia, dan untuk meningkatkan peran Tiongkok di arena ekonomi dan politik global.

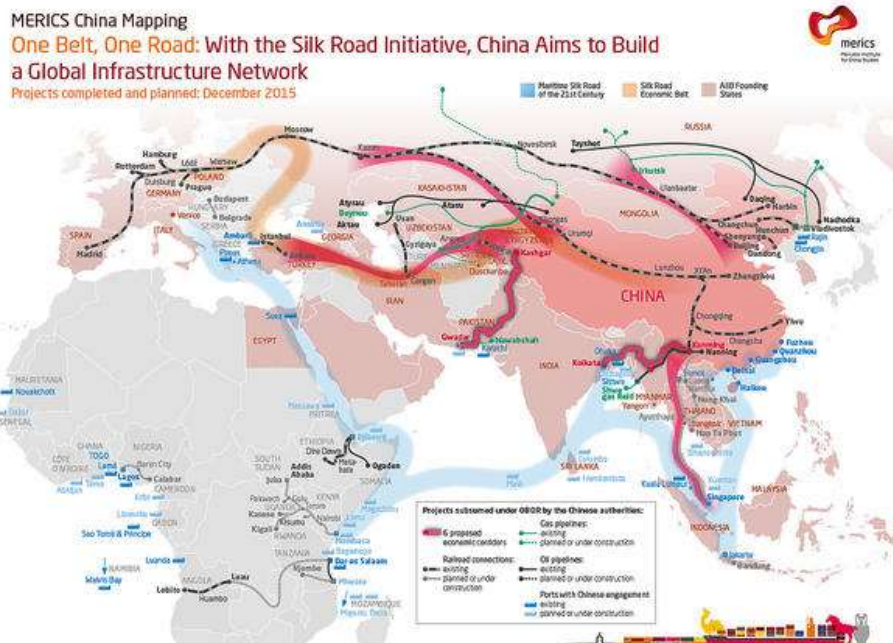
Terkait seberapa besar pengaruh proyek ini dapat dilihat sekilas dalam antusias dunia yang mengejutkan terhadap *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB), yang merupakan fondasi proyek keuangan. Per 20 Juli 2021, jumlah total negara yang disetujui untuk menjadi anggota AIIB adalah 104

---

<sup>10</sup> Oded Shenkar, "China's Economic Rise and the New Geopolitics," *International Journal* 61, no. 2 (2006): 313.

<sup>11</sup> Five Years after Proposal of the BRI: 118 Cooperation Agreements Signed with 103 Countries and International Organizations], Sohu News, August 28, 2018, [http://www.sohu.com/a/250533585\\_160320](http://www.sohu.com/a/250533585_160320).

negara.<sup>12</sup> Dari jumlah tersebut, terdapat 46 Anggota Regional, 41 Anggota Non-Regional, dan 17 Calon Anggota. Hal ini menandakan bahwa negara-negara besar Barat dan sebagian besar negara eropa telah berpartisipasi dalam AIIB. Pada September 2020, 78 negara telah menandatangani MOU dan lebih dari seratus negara dan organisasi internasional telah menyatakan niat untuk berpartisipasi dengan OBOR.



Gambar 1 "One Belt, One Road: The Silk Road Initiative"<sup>13</sup>

Dapat dilihat dari peta diatas, Proyek tersebut menyatukan Tiongkok dengan Teluk Persia dan Laut Mediterania melalui Asia Tengah dan Asia Barat, dan menghubungkan Tiongkok dengan Asia Tenggara, Asia Selatan, dan Samudra Hindia. 'New Maritime Silk Road' ini melintasi wilayah laut yang sangat luas, mulai dari pantai Tiongkok dan mencapai Eropa dan Afrika Timur melalui Laut China Selatan dan Samudera Hindia dalam satu jalur, dan mencapai Pasifik Selatan melalui Laut China Selatan. Pada tahun 2015, Swaine memperkirakan bahwa wilayah OBOR mencakup lebih dari 60 ekonomi pasar berkembang, total populasi lebih dari 4 miliar, dan sebagian besar output dunia (65% untuk jalan darat dan 30% untuk jalan sutra maritim).<sup>14</sup> Ini adalah rencana besar integrasi ekonomi Tiongkok dengan berbagai belahan dunia.

Tiongkok juga menjadi mitra dagang terbesar bagi banyak negara. Selama lebih dari satu dekade, harga global untuk bijih besi, bahan utama dalam pembuatan baja, naik ketika gedung pencakar langit baru, rel kereta

<sup>12</sup> Members and Prospective Members of the Bank, <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>, diakses pada Kamis (09/12/21) pada pukul 19.51 WIT.

<sup>13</sup> <https://merics.org/en/merics-analysis/infographicchina-mapping/china-mapping.html>, diakses pada Jumat (10/12/21) pada pukul 12.28 WIT.

<sup>14</sup> Michael D Swaine, "Chinese Views and Commentary on the One Belt, One Road Initiative," *China Leadership Monitor* 47, no. 2 (2015).

api, dan infrastruktur lainnya dibangun di seluruh Tiongkok. Negara-negara di sepanjang OBOR sebagian besar adalah ekonomi berpenghasilan rendah. Mereka memiliki potensi yang lebih besar untuk tumbuh dengan cepat jika kondisi yang tepat diterapkan. Mereka juga dapat membentuk hubungan kerja sama yang lebih alami dengan Tiongkok, sebagai tujuan baru investasi dan ekspor Tiongkok. Wilayah terbelakang yang luas ini, terjepit di antara Eropa dan Asia Timur, memiliki potensi untuk berubah menjadi pilar pertumbuhan baru ekonomi dunia, menciptakan pasar baru untuk ekspor Tiongkok dan Penanaman Modal Asing (FDI).<sup>15</sup> FDI Tiongkok telah meningkat secara substansial selama dekade terakhir dan menjadi salah satu perkembangan penting ekonomi dunia. Pada awal 2017, empat puluh negara telah menandatangani MOU dan lebih dari seratus negara serta organisasi internasional telah menyatakan niat untuk berpartisipasi (Xinhua Daily Newswires, 3 Januari 2017).

Sekarang ada banyak bukti tentang apa yang telah dicapai OBOR. Di Afrika, Kereta Api Ekspres Nairobi-Mombasa dibuka di Kenya pada bulan Juni 2017, dan pembangunan Kereta Api Addis Ababa-Djibouti di Etiopia sedang didiskusikan. Di Eropa Tengah, rencana pembangunan rel kereta api sepanjang 336 kilometer yang menghubungkan Beograd, Serbia, ke Budapest, Hongaria secara resmi diumumkan pada November 2017 pada pertemuan Kerjasama Antara Tiongkok dan Negara-negara Eropa Tengah dan Timur (China-CEEC 16 + 1). Di Asia Tenggara, jalur kereta api berkecepatan tinggi yang menghubungkan Jakarta dan Bandung di Indonesia mulai dibangun pada tahun 2016<sup>16</sup>, dan jalur kereta api berkecepatan tinggi sepanjang 417 kilometer yang menghubungkan Kunming di Yunnan, Tiongkok, dan Vientiane, ibu kota Laos, mulai dibangun pada Desember 2015. Di Asia Barat Daya, lokasi Koridor Ekonomi Tiongkok-Pakistan yang mewakili salah satu titik fokus OBOR, 392 kilometer Jalan Raya Multan-Sukkur antara Karachi di pantai selatan dan Lahore di timur laut sedang dibangun. Pada bulan Juni 2017, proyek elektrifikasi di kereta api berkecepatan tinggi Teheran-Mashhad ditandatangani. Asia Tengah adalah contoh lain; kereta api listrik yang menghubungkan Angren dan Pap di Uzbekistan timur mulai beroperasi pada tahun 2016. Kereta api jenis terowongan ini merupakan poros transportasi utama yang dikelilingi oleh Kazakhstan, Kirgistan, dan Tajikistan, dan diharapkan menjadi titik simpul penting dalam jalur transportasi internasional yang menghubungkan Tiongkok, Asia Tengah, dan Eurasia.<sup>17</sup>

## **B. OBOR sebagai Kekuatan Geopolitik dan Geo-ekonomi Tiongkok**

Setelah beberapa dekade pertumbuhan ekonomi yang cepat, ekonomi Tiongkok menjadi semakin bergantung pada perdagangan luar negeri dan pasar global. Ini juga telah mengembangkan ketergantungan yang kuat pada

---

<sup>15</sup> Wei Tian, Miaojie Yu, and Fan Zhang, "The Exceptional Performance of Chinese Outward Direct Investment Firms," *China Economic Journal* 9, no. 2 (2016).

<sup>16</sup> Jakarta-Bandung High Speed Railway, <https://kcic.co.id/en/proyek/kereta-progres-pengembangan/>, diakses pada Jumat (10/12/21) pada pukul 20.29 WIT.

<sup>17</sup> Jiwoon Baik, "'One Belt One Road' and the Geopolitics of Empire,"

<https://doi.org/10.1080/14649373.2019.1649013> 20, no. 3 (July 3, 2019): 358–376, accessed December 10, 2021, <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14649373.2019.1649013>.

energi impor dan jalur komersial maritim. Waktu peluncuran OBOR dengan demikian mewakili titik kritis di mana Tiongkok menghadapi tekanan yang meningkat untuk menanggapi ketidakpastian yang muncul di lingkungan regionalnya dan kemungkinan penataan ekonomi global. Oleh karena itu, OBOR didorong oleh alasan domestik dan eksternal yang mendalam. Jadi apa pun niat yang mendorong visi dan inisiatif Tiongkok akan memiliki implikasi geopolitik sebagai akibat dari kebangkitan Tiongkok yang sedang berlangsung dan pengaruh ekonominya yang berkembang di seluruh dunia.

Berdasarkan dokumen visi yang diterbitkan Tiongkok, dapat diindikasikan bahwa inisiatif tersebut didorong oleh geopolitik. Jika ini ditafsirkan menggunakan perspektif hubungan internasional, maka proyek OBOR sebagai dorongan untuk meningkatkan kekuatan dan pengaruh global Tiongkok di negara-negara lain. Sejauh ini hasil analisis yang didapat adalah bahwa motivasi ekonomi dan pembangunan skala besar lebih diprioritaskan daripada aspek geopolitik, seperti yang dikatakan Christopher Johnson, OBOR “tampak lebih diarahkan untuk memajukan tujuan utama ekonomi Tiongkok daripada ambisi geostrategis Beijing”.<sup>18</sup> Ini tentu saja tidak berarti bahwa tidak ada motivasi geopolitik yang berperan, dan beberapa pernyataan dari ‘*scholars*’ dapat diartikan sebagai mengisyaratkan motivasi tersebut. Misalnya, Wang Jisi berpendapat bahwa “perubahan geopolitik global berarti bahwa Eurasia semakin penting secara strategis bagi Tiongkok”, kemudian menyarankan kebijakan harus lebih fokus ke China-West,<sup>19</sup> Inisiatif ini juga dilihat sebagai tanggapan terhadap persaingan strategis dengan Amerika Serikat.<sup>20</sup>

Di sisi lain, OBOR terkadang dicap sebagai Marshall Plan versi Tiongkok.<sup>21</sup> Marshall Plan dan OBOR mungkin adalah dua strategi geopolitik terbesar yang dikenal oleh umat manusia. Marshall Plan adalah strategi dari pertempuran ideologis antara Kapitalisme dan Komunisme, dan membantu menciptakan penyangga Eropa-Amerika melawan Rusia. Dengan memenangkan pertempuran ideologisnya dengan Komunisme, Marshall Plan dan ideologi kapitalis pasarnya menetapkan arah sejarah geopolitik dan geoekonomi hingga sekarang ini. Sedangkan, secara luas dikatakan bahwa OBOR dapat memiliki efek besar yang sama pada struktur pemerintahan dan kekuasaan global seperti Marshall Plan.<sup>22</sup> Cukup jelas bahwa kedua rencana tersebut sangat ambisius dalam tujuan geopolitik mereka yakni kurang lebih ingin mengubah struktur kekuatan global. Marshall Plan AS berusaha

---

<sup>18</sup> Christopher K. Johnson, *President Xi Jinping’s “Belt and Road” Initiative: A Practical Assessment of the Chinese Communist Party’s Roadmap for China’s Global Resurgence*, Center for Strategic and International Studies (Washington, DC: CSIS, 2016), <https://www.jstor.org/stable/resrep23326>.

<sup>19</sup> Wang Jisi, *China International Strategy Review* (Peking, 2016), accessed December 11, 2021, <http://en.iiss.pku.edu.cn/research/discuss/2013/2396.html>.

<sup>20</sup> Peter Ferdinand, “Westward Ho—the China Dream and ‘One Belt, One Road’: Chinese Foreign Policy under Xi Jinping,” *International Affairs* 92, no. 4 (July 1, 2016): 941–957, accessed December 11, 2021, <https://academic.oup.com/ia/article/92/4/941/2688105>.

<sup>21</sup> “The New Silk Road: China’s Marshall Plan? – The Diplomat,” accessed December 10, 2021, <https://thediplomat.com/2014/11/the-new-silk-road-chinas-marshall-plan/>.

<sup>22</sup> Sit Tsui et al., “One Belt, One Road: China’s Strategy for a New Global Financial Order,” *Monthly Review* 68, no. 8 (January 1, 2017): 36–45, accessed December 12, 2021, [https://www.researchgate.net/publication/312042455\\_One\\_Belt\\_One\\_Road\\_China’s\\_Strategy\\_for\\_a\\_New\\_Global\\_Financial\\_Order](https://www.researchgate.net/publication/312042455_One_Belt_One_Road_China’s_Strategy_for_a_New_Global_Financial_Order).

mewujudkan tatanan geopolitik terpadu dari demokrasi liberal dan struktur kapitalisme pasar bebas. Demikian pula, OBOR berusaha untuk menantang tatanan pascaperang yang dibentuk oleh AS di bawah 'konsensus Washington' dan menciptakan tatanan global baru.<sup>23</sup>

Keunikan OBOR adalah bahwa ini adalah model pertumbuhan global yang sama sekali baru, dibangun di atas pembangunan infrastruktur skala global. Seperti yang telah dikemukakan, kedua rencana tersebut bertujuan untuk mempengaruhi perubahan geopolitik besar-besaran melalui kebijakan ekonomi mereka. Bagian dari kebijakan ekonomi ini adalah internasionalisasi mata uang domestik mereka.<sup>24</sup> Namun, OBOR dan Marshall Plan adalah dua kebijakan luar negeri yang sangat berbeda. Marshall Plan dibuat, setelah Perang Dunia II, sebagai bagian dari strategi pertahanan Amerika dan kebijakan aliansi Barat. Sebaliknya, OBOR berfokus pada peningkatan keterlibatan dan konektivitas Tiongkok dengan negara-negara lain di dunia yang lebih global. Tujuan dan persyaratan politik yang mendasari kedua inisiatif tersebut berbeda. OBOR saat ini harus berurusan dengan negara-negara dengan sistem sosial yang beragam untuk tujuan menciptakan kemitraan ekonomi, bukan aliansi.

### C. Dominasi OBOR dalam membangun pola migrasi baru dunia

Ide orisinal Presiden Xi yang dikeluarkan pada tahun 2013 ketika ia melakukan tur '*New Economic Silk Road*' di Asia tentu saja sesuai dengan narasi yang digariskan sebelumnya tentang Tiongkok sebagai *new rising power*, tertarik untuk menghidupkan kembali kepentingan wilayah tersebut untuk mendapatkan manfaat bagi negaranya. Angka investasi dan perdagangan dari Tiongkok ke wilayah ini telah meningkat dalam beberapa tahun sebelumnya dan menjadikan tulang punggung alami untuk pemerintah Tiongkok. Segera setelah '*New Economic Silk Road*' diumumkan, versi maritim muncul yakni '*Maritime Silk Road for The 21st Century*'. Ini juga membuka wilayah baru ruang ekonomi dan strategis di sekitar Tiongkok dan sebagian besar jalur migrasi dunia. Hal ini menjelaskan dengan jelas kepada dunia bahwa semakin besar peluang dan manfaat untuk terlibat lebih banyak dengan investasi Tiongkok, perdagangan Tiongkok, dan pertumbuhan Tiongkok.

Tetapi di bawah tujuan itu ada maksud di mana mereka juga, dengan cara yang sangat berbeda, bertujuan untuk mengontrol arus migrasi dan menguasai pasar yang lebih besar. Untuk negara-negara Asia Tengah, masalah yang dominan adalah mempertahankan rute sumber daya dan energi yang baik. Sebagai bukti, untuk kawasan Asia Tenggara, sumber daya dan rute pasokan sama pentingnya, tetapi ada kerumitan tambahan dalam menangani kepentingan Amerika di kawasan ini.

OBOR bertujuan pertama dan terutama untuk menciptakan jaringan infrastruktur yang didedikasikan untuk transportasi barang dari Tiongkok ke Asia Tengah, serta Eropa dan Afrika melalui Asia Tengah. Ini juga bertujuan

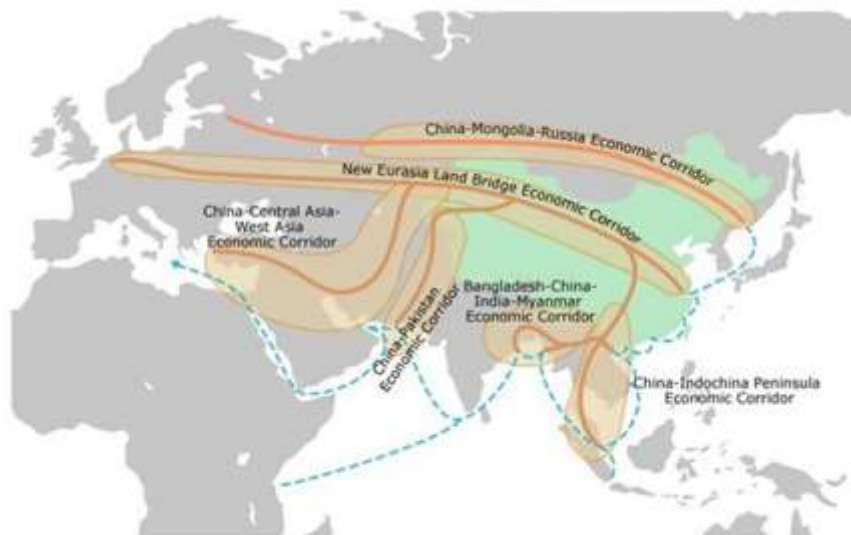
---

<sup>23</sup> Enrico Cau, "Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations," *An International Journal* 4, no. 1 (2018): 39–105.

<sup>24</sup> Simon Shen and Wilson Chan, "A Comparative Study of the Belt and Road Initiative and the Marshall Plan," *Palgrave Communications* 2018 4:1 4, no. 1 (March 27, 2018): 1–11, accessed December 12, 2021, <https://www.nature.com/articles/s41599-018-0077-9>.

untuk memastikan akses ke sumber daya vital seperti minyak, gas alam, dan mineral. Ini melibatkan pembangunan jalur kereta api baru dan jaringan jalan yang luas di seluruh benua Eurasia. Di bidang kemaritiman, kali ini adalah persoalan menyiapkan seluruh rangkaian infrastruktur pelabuhan di Selat Malaka, antara semenanjung Melayu dan pulau Sumatra di Indonesia, di sepanjang Samudra Hindia, di Afrika bagian timur laut, dan di seluruh Eropa Selatan. Pada langkah selanjutnya, zona khusus harus dibuat untuk memastikan pengembangan lokal wilayah tertentu. Saat ini, OBOR terdiri dari enam jalur ekonomi dan migrasi internasional sebagai berikut:<sup>25</sup>

- *China-Indochina Peninsula Economic Corridor*
- *China-Pakistan Economic Corridor*
- *China-Mongolia-Russia Economic Corridor*
- *China-Central Asia-West Asia Economic Corridor*
- *Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor*
- *New Eurasian Land Bridge*



Gambar 2 "The Belt and Road Initiative: Six Economic Corridors Spanning Asia, Europe and Africa"<sup>26</sup>

Melalui kaca mata hubungan internasional, jelas bahwa Tiongkok menggunakan OBOR untuk menegaskan dirinya sebagai pemeran utama dalam pembangunan dan perdagangan. Terlepas dari manfaat ekonomi dan keuangan yang sangat besar yang dapat dihasilkan oleh OBOR, jika dijalankan dengan sukses rencana tersebut juga merupakan instrumen utama untuk meningkatkan prestise dan kekuatan Tiongkok di seluruh dunia. Selama dekade pertama abad kedua puluh satu, Tiongkok meningkat pesat dan menjadi ekonomi terbesar kedua di dunia, dan sebagai hasilnya telah mengembangkan banyak potensi untuk investasi luar negeri dan kebutuhan akan pasar yang lebih besar. Dalam konteks seperti itu, OBOR dapat

<sup>25</sup> China.org.cn, "What Are Six Economic Corridors under Belt and Road Initiative? | English.Scio.Gov.Cn," last modified 2020, accessed December 13, 2021, [http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content\\_76345602.htm](http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm).

<sup>26</sup> <https://research.hktdc.com/en/data-and-profiles/market-profiles/mainland-china>, diakses pada Jumat (10/12/21) pada pukul 16.14 WIT.

menawarkan perusahaan milik negara dan swasta Tiongkok sebuah pintu gerbang untuk mengirim produk, modal, teknologi, tenaga kerja, dan sumber daya mereka ke Asia, Timur Tengah, Afrika, dan Eropa.

Dari perspektif geopolitik, ini berarti bahwa kita tidak dapat berasumsi bahwa pasokan tenaga kerja imigran Tiongkok yang tiba di negara kita hanyalah fungsi dari permintaan tenaga kerja di sini. Meskipun peluang untuk pekerjaan yang menguntungkan adalah satu-satunya faktor terpenting dalam membuat imigrasi Tiongkok menjadi fakta yang tidak dapat, dan memang tidak boleh diabaikan mengingat kontribusi penting yang diberikan orang Tiongkok terhadap dinamisme dan pertumbuhan ekonomi kita, kita tidak dapat secara naif berasumsi bahwa Imigrasi Tiongkok tidak dapat dikelola hanya dari pihak penerima. Seperti yang dikatakan Stephen Castles, imigrasi bukanlah keran yang dapat dihidupkan dan dimatikan begitu saja oleh pemerintah. Pola migrasi yang dibangun Tiongkok melalui OBOR adalah aspek proses yang lebih besar daripada yang dapat ditangani oleh negara-bangsa mana pun, dan melibatkan kepentingan eksternal yang tidak dapat diabaikan oleh pemerintah mana pun.

Dengan enam koridor utama yang membentang di atas Eurasia, OBOR membentuk kembali jaringan infrastruktur kawasan, meningkatkan konektivitas di seluruh benua, dan mengisi beberapa kesenjangan yang belum berkembang di sepanjang jalan. Bahkan banyak analis dan pengamat menekankan, fakta bahwa mega-proyek ini mencakup lebih dari 60 persen populasi dunia, salah satunya adalah riset dari Bank Dunia. Dalam riset tersebut, terdapat 71 kegiatan ekonomi yang secara geografis terletak di sepanjang koridor OBOR, termasuk China.<sup>27</sup> Jadi strategi OBOR akan berkembang di wilayah yang tergebleng secara geopolitik di mana, perdagangan, pergerakan orang, barang dan sebagainya akan terpengaruh oleh geopolitik dan, pada gilirannya, memengaruhi pola migrasi dunia. Hal ini dikarenakan pada dunia modern sekarang ini, migrasi yang dilakukan oleh manusia dikendarai oleh arus pergerakan investasi, modal, jasa, transit, dan motif ekonomi lainnya. Artinya, dengan upaya Tiongkok dalam mengandalkan diplomasi ekonomi melalui strategi OBOR dan proyek-proyek yang dibangunnya sepanjang negara-negara 'Belt and Road', Tiongkok telah berhasil membangun, mengontrol, dan menguasai pola migrasi utama dunia.

#### 4. KESIMPULAN

*Belt and Road Initiative* (BRI) atau strategi OBOR merupakan inti dari kebijakan luar negeri "proaktif" Presiden Xi Jinping. Membentang dari Laut Cina Selatan melintasi daratan Eurasia, ini dapat dikatakan sebagai rencana pembangunan paling ambisius yang pernah dibuat. Mengambil inspirasi dari Jalur Sutra kuno yang membentang dari Tiongkok ke Eropa melalui Asia Tengah, Tiongkok melakukan pembangunan jalan, kereta api dan koridor industri di

---

<sup>27</sup> The World Bank, "Belt and Road Initiative," last modified March 29, 2018, accessed December 13, 2021, <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>.

beberapa titik strategis di bumi, dan menghubungkannya dengan pelabuhan yang ditingkatkan di Asia, Afrika, Timur Tengah dan Eropa. Melalui pinjaman, program infrastruktur, dan akuisisi, strategi ini berusaha untuk menghidupkan kembali jalan sutra kuno dengan membangun pelabuhan, jalan, kereta api, dan jaringan telekomunikasi di enam puluh delapan negara (masih bertambah), semuanya terhubung dengan Tiongkok. OBOR dirancang untuk membangun infrastruktur vital, menyebarkan sumber daya Tiongkok, dan mendorong pembangunan global, tetapi Tiongkok juga mendorong proyek-proyeknya untuk mengamankan akses ke sumber daya utama, untuk mengeksplor kapasitas industri yang tersedia, dan bahkan untuk membentuk tatanan dunia yang menguntungkannya.

'*Ancient Silk Road*' atau jalur sutra kuno pada dasarnya hanyalah rute perdagangan lintas benua. Tapi yang konsep modern yang digagas Tiongkok, menghadirkan OBOR di era globalisasi yang padat modal dan pembentukan tatanan dunia baru, tentunya akan lebih dari sekadar jalur perdagangan. Keragaman *stakeholder* yang luas memerlukan kerjasama dan koordinasi yang efektif serta pengaturan yang kompleks dari sistem dan institusi yang terorganisir dari Tiongkok sendiri. Dampak global Tiongkok semakin terasa di setiap benua, di sebagian besar lembaga internasional, dan di banyak masalah global. Pertumbuhannya yang cepat membentuk kembali ekonomi dunia, sebagai pendorong kuat strategi perusahaan, pasar keuangan, dan keputusan geopolitik. Dengan berbagai tolak ukur dan prespektif, Tiongkok menjadi kekuatan utama kedua di dunia, setelah AS.

Tiongkok mengandalkan diplomasi ekonomi melalui strategi OBOR ini karena tidak memiliki pengaruh politik yang cukup kuat. Tidak seperti AS, yang kekuatannya di Asia berasal dari struktur aliansi regionalnya, AS membutuhkan mitra ekonomi untuk memajukan tujuan geopolitiknya. Tujuan implisit OBOR adalah untuk mempromosikan Tiongkok sebagai mesin pembangunan dunia kemudian menjalin jaringan saling ketergantungan di seluruh wilayah '*Belt and Road*' dan sekitarnya. Informasi ini penting untuk dipelajari anggota negara-negara '*Belt and Road*' dalam memandang proyek-proyek OBOR dan bagaimana integrasi para migran Tiongkok di negara tersebut. Mengingat bahwa kegiatan ekonomi yang terkait dengan strategi OBOR akan melibatkan tidak hanya proyek skala besar yang didanai publik tetapi juga banyak organisasi internasional, sumber pembiayaan, dan perusahaan swasta akan berpartisipasi dalam strategi ini. Momentum ini perlu diperhitungkan ketika mempelajari implikasi dari migrasi Tiongkok di negara-negara '*Belt and Road*' seperti Indonesia.

Sebagai penutup, meskipun OBOR menawarkan pendekatan holistik untuk menghubungkan negara-negara, lebih dari itu, mendapatkan manfaat dari infrastruktur yang dikembangkan, fasilitas perdagangan yang terintegrasi, energi yang berkelanjutan serta kemakmuran bersama untuk semua, hal itu merupakan strategi geopolitik yang sangat megah dan Tiongkok mengemasnya dengan sangat rapih dan tepat. Namun, perkembangan ini menciptakan kekhawatiran bagi kekuatan regional lainnya. Terutama, kekuatan Tiongkok yang telah menyebar di berbagai negara melalui jalur sutra modernnya (*Belt and Road*). Dalam konteks ini, jika Tiongkok berhasil menghindari persaingan kekuatan dan mengakomodasi jalur sutra modern sebagai jalur migrasi baru, maka strategi OBOR dapat memberikan manfaat penuh. Karena OBOR sesuai dengan tren geopolitik dewasa ini, itu akan membuat hubungan internasional lebih seimbang

karena dilandaskan *positive sum game* dengan hasil *win-win solution*. Setelah infrastruktur menjadi stabil, itu akan menciptakan pola interaksi yang kredibel antara aktor-aktor hubungan internasional. Hal ini dalam jangka panjang akan membentuk jalur migrasi baru dan menciptakan pandangan baru dalam dalam geopolitik. •

***“OBOR is China’s geopolitical strategy rather than international cooperation strategy” ~Rafsanjani Is Marus (2021)***

**DAFTAR PUSTAKA**

- Arango, J. “Explaining Migration: A Critical View.” *International Social Science Journal* 52, no. 165 (September 1, 2000): 283–296. Accessed December 10, 2021. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/1468-2451.00259>.
- Baik, Jiwoon. “‘One Belt One Road’ and the Geopolitics of Empire.” <https://doi.org/10.1080/14649373.2019.1649013> 20, no. 3 (July 3, 2019): 358–376. Accessed December 10, 2021. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14649373.2019.1649013>.
- Cau, Enrico. “Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations.” *An International Journal* 4, no. 1 (2018): 39–105.
- China.org.cn. “What Are Six Economic Corridors under Belt and Road Initiative? | English.Scio.Gov.Cn.” Last modified 2020. Accessed December 13, 2021. [http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content\\_76345602.htm](http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm).
- Christopher K. Johnson. *President Xi Jinping’s “Belt and Road” Initiative: A Practical Assessment of the Chinese Communist Party’s Roadmap for China’s Global Resurgence*. Center for Strategic and International Studies. Washington,DC: CSIS, 2016. <https://www.jstor.org/stable/resrep23326>.
- Diener, Alexander C., and Joshua Hagen. “Borders : A Very Short Introduction” (2012): 137. Accessed December 8, 2021. [https://books.google.com/books/about/Borders\\_A\\_Very\\_Short\\_Introduction.html?id=rNVvCW\\_eCwwC](https://books.google.com/books/about/Borders_A_Very_Short_Introduction.html?id=rNVvCW_eCwwC).
- Ferdinand, Peter. “Westward Ho—the China Dream and ‘One Belt, One Road’: Chinese Foreign Policy under Xi Jinping.” *International Affairs* 92, no. 4 (July 1, 2016): 941–957. Accessed December 11, 2021. <https://academic.oup.com/ia/article/92/4/941/2688105>.
- Karen Cho. “The Middle Kingdom: Civilisation State or Nation State? | INSEAD Knowledge.” Last modified September 21, 2009. Accessed December 12, 2021. <https://knowledge.insead.edu/economics-politics/the-middle-kingdom-civilisation-state-or-nation-state-1370>.
- Schmidt, Helmut, and Zbigniew Brzezinski. “The Grand Chessboard: American Primacy and Its Geostrategic Imperatives.” *Foreign Policy*, no. 110 (1998).
- Shen, Simon, and Wilson Chan. “A Comparative Study of the Belt and Road Initiative and the Marshall Plan.” *Palgrave Communications* 2018 4:1 4, no. 1 (March 27, 2018): 1–11. Accessed December 12, 2021. <https://www.nature.com/articles/s41599-018-0077-9>.
- Shenkar, Oded. “China’s Economic Rise and the New Geopolitics.” *International Journal* 61, no. 2 (2006): 313.

- State Council. *Vision and Actions on Jointly Building the Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*, 2015. Accessed December 11, 2021. <https://research.hktdc.com/en/article/MzYzMDEwMjU0>.
- Sugiarto, Eko. *Menyusun Proposal Penelitian Kualitatif: Skripsi Dan Tesis. Suaka Media*. 1st ed. Yogyakarta: Suaka Media, 2015. Accessed December 13, 2021. [https://books.google.com/books/about/Menyusun\\_Proposal\\_Penelitian\\_Kualitatif.html?id=jWjvDQAAQBAJ](https://books.google.com/books/about/Menyusun_Proposal_Penelitian_Kualitatif.html?id=jWjvDQAAQBAJ).
- Swaine, Michael D. "Chinese Views and Commentary on the One Belt, One Road Initiative." *China Leadership Monitor* 47, no. 2 (2015).
- The World Bank. "Belt and Road Initiative." Last modified March 29, 2018. Accessed December 13, 2021. <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>.
- Tian, Wei, Miaojie Yu, and Fan Zhang. "The Exceptional Performance of Chinese Outward Direct Investment Firms." *China Economic Journal* 9, no. 2 (2016).
- Tsui, Sit, Erebus Wong, Lau Kin Chi, and Wen Tiejun. "One Belt, One Road: China's Strategy for a New Global Financial Order." *Monthly Review* 68, no. 8 (January 1, 2017): 36–45. Accessed December 12, 2021. [https://www.researchgate.net/publication/312042455\\_One\\_Belt\\_One\\_Road\\_China's\\_Strategy\\_for\\_a\\_New\\_Global\\_Financial\\_Order](https://www.researchgate.net/publication/312042455_One_Belt_One_Road_China's_Strategy_for_a_New_Global_Financial_Order).
- Wang Jisi. *China International Strategy Review*. Peking, 2016. Accessed December 11, 2021. <http://en.iiss.pku.edu.cn/research/discuss/2013/2396.html>.
- Xiang, Biao. "The Rise of China, Changing Patterns of out-Migration and Identity Implications." *Handbook of Chinese Migration Identity and Wellbeing* (January 1, 2015): 278–294.
- Zongze, Ruan. "What Kind of Neighborhood Will China Build." *China International Studies* 45 (2014). Accessed December 11, 2021. <https://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/chintersd45&id=28&div=&collection=>.
- "The New Silk Road: China's Marshall Plan? – The Diplomat." Accessed December 10, 2021. <https://thediplomat.com/2014/11/the-new-silk-road-chinas-marshall-plan/>.
- Members and Prospective Members of the Bank, <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>, diakses pada Kamis (09/12/21) pada pukul 19.51 WIT.
- Five Years after Proposal of the BRI: 118 Cooperation Agreements Signed with 103 Countries and International Organizations],” Sohu News, August 28, 2018, [http://www.sohu.com/a/250533585\\_160320](http://www.sohu.com/a/250533585_160320).
- <https://merics.org/en/merics-analysis/infographicchina-mapping/china-mapping.html>, diakses pada Jumat (10/12/21) pada pukul 12.28 WIT.
- Jakarta-Bandung High Speed Railway, <https://kcic.co.id/en/proyek/kereta-progres-pengembangan/>, diakses pada Jumat (10/12/21) pada pukul 20.29 WIT.
- <https://research.hktdc.com/en/data-and-profiles/market-profiles/mainland-china>, diakses pada Jumat (10/12/21) pada pukul 16.14 WIT.