

ANALISIS MOTIF PROYEK PEMBANGUNAN REL KERETA API KUNMING-SINGAPURA (2015-2017)

Andi Wirapratama

Departemen Hubungan Internasional FISIP Universitas Indonesia

andiwrpratama@gmail.com

ABSTRACT

China is popularizing the Belt Road Initiative or abbreviated as BRI, which is an ambitious development plan involving many regions throughout the world. One of BRI's projects is the construction of the Kunming-Singapore railroad track. BRI's motives are still confusing between the economy and geopolitics. Not to mention, there is a paradox in China's leadership statement regarding BRI as a political or economic foreign policy tool. As a result, the railroad project also has a mixed motive. This research attempts to uncover the motive of Kunming-Singapore Railroad construction project. This study tries to analyze this phenomenon with three concepts: offensive realism, commercial liberalism, and Giovanni Arrighi's capitalism mode. The results of this study show that the railroad project has economic and geopolitical factors behind it. Economic and geopolitical factors are both dominating and complementing China's decision to invest in this project due to changes in the structure of the domestic and international economy and to maximize wealth in order to become a Great Power.

Keywords: *BRI; PRC; Kunming; Singapore; railway.*

ABSTRAK

Tiongkok sedang mempopulerkan *Belt Road Initiative* atau disingkat BRI, yang merupakan sebuah rencana pembangunan ambisius yang melibatkan banyak kawasan di seluruh dunia. Salah satu proyek BRI adalah pembangunan jalur rel kereta api Kunming-Singapura. Motif BRI saat ini masih simpang siur, antara ekonomi dan geopolitik. Belum lagi, ada paradoks dalam pernyataan kepemimpinan Tiongkok terkait BRI sebagai alat politik atau ekonomi. Walhasil, proyek jalur rel kereta api ini juga memiliki motif yang simpang siur. Penelitian ini mencoba untuk mengungkap proyek pembangunan Jalur Rel Kereta Api Kunming-Singapura. Penelitian ini mencoba menganalisis fenomena ini dengan tiga konsep, *offensive realism*, *commercial liberalism*, dan mode kapitalisme Giovanni Arrighi, Hasil dari penelitian ini memperlihatkan bahwa proyek jalur kereta api ini memiliki faktor ekonomi dan geopolitik yang melatarbelakanginya. Faktor ekonomi maupun geopolitik sama-sama mendominasi dan saling melengkapi keputusan Tiongkok untuk berinvestasi dalam proyek ini disebabkan karena perubahan struktur ekonomi domestik dan internasional serta berupaya untuk memaksimalkan kekayaan agar dapat menjadi *Great Power*.

Kata kunci: *BRI; RRC; Kunming; Singapura; rel kereta api.*

PENDAHULUAN

Dipopulerkan sejak 2013 oleh Xi Jinping, *Belt Road Initiative* (BRI) adalah rencana pemberdayaan jejaring ekonomi di Jalur Sutera (*Silk Road*

Economic Belt) dan Jalur Sutera Maritim (*Maritime Silk Road*), yang salah satunya pembangunan infrastruktur (The State Council of the People's Republic of China, 2015). Salah satu proyek yang menjadi bagian dari BRI adalah

pembangunan rel kereta api antara Kunming di Yunnan, Tiongkok, dengan Singapura di ujung Semenanjung Malaya. Proyek ini adalah proyek raksasa berupa pembangunan rel kereta api dan kereta api cepat (*high speed railway*) sepanjang 4.500-5.500 km yang akan menghubungkan wilayah daratan Tiongkok dengan Asia Tenggara. Proyek rel kereta api Kunming-Singapura ini merupakan salah satu bagian dari masterplan proyek pembangunan konektivitas ASEAN.

Proyek ini sedang dalam proses pengerjaan, setelah peletakan batu pertama di Laos, Desember 2015. Sampai saat ini, hingga Mei 2020, proyek ini masih berlangsung. Direncanakan, proyek ini akan rampung pada tahun 2021 (Railway Technology, 2020).

Pembangunan Rel Kereta Api Kunming-Singapura harus dipahami secara hati-hati. Sebagai bagian dari proyek BRI, pembangunan rel kereta api ini memiliki banyak motif. Hal ini karena motif BRI sendiri saat ini masih simpang siur. Xi Jinping sendiri mengutarakan bahwa BRI bukanlah alat geopolitik (Xinhua, 2017). Wang Yi, Menteri Luar Negeri Tiongkok, dalam sebuah konferensi pers pada acara the

Third Session of the Twelfth National People's Congress pada tanggal 8 Maret 2015 juga mengutarakan hal yang sama (Foreign Ministry of PRC, 2017).

Huang Yiping berpendapat bahwa BRI bermotif ekonomi, hal ini karena Tiongkok sedang beradaptasi terhadap perubahan ekonomi domestik dan internasional (Huang, 2016). Menurut Huang, Tiongkok harus beradaptasi terhadap turunnya pertumbuhan ekonomi mereka, serta keinginan mereka untuk menjadi alternatif tatanan ekonomi baru di luar Barat dalam bentuk *Breton Woods* (Huang, 2016). Berbeda dengan Huang, Hong Yu mengemukakan bahwa motif BRI terletak di tiga aspek: ekonomi, strategis dan sejarah (Hong, 2016). Dari segi ekonomi, BRI merupakan cara Tiongkok beradaptasi dengan kondisi ekonomi domestik yang melambat serta memperkuat konektivitas kawasan guna mengundang kemakmuran ekonomi. Dari segi strategis, BRI memiliki tujuan untuk memperoleh bahan baku serta menyalurkan produk berlebih dari industri Tiongkok ke seluruh dunia. Meski demikian, Tiongkok ingin membentuk tatanan dunia baru, bukan hanya sekedar dibentuk tatanan dunia lama, namun dengan basis ekonomi yang

kuat (Hong, 2016). Hal ini menjadikan kebijakan BRI ini cenderung tidak hanya berbasis ekonomi, melainkan juga memiliki unsur geopolitik.

Untuk mendalami itu, konteks dunia internasional dalam BRI perlu dipertimbangkan. Proyek tersebut dimulai ketika sistem internasional sedang menuju *multipolar*, dimana distribusi kekuatan/*power* semakin merata, tidak hanya berpusat di satu negara. Hegemoni Amerika Serikat cenderung berkurang, dan negara-negara seperti Tiongkok mulai menyaingi hegemoni Amerika Serikat (Kupchan, 2012). Survei dari TNS Emnid (2006), dilaksanakan di sembilan negara dan menyebutkan bahwa mayoritas responden percaya Tiongkok akan menjadi *Great Power* di tahun 2020 (Keersmaker, 2017). Hal ini karena pertumbuhan ekonomi tinggi di Asia Timur yang menurut Keersmaker, telah memperkuat negara-negara baru seperti Tiongkok yang dapat menyediakan tata dunia alternatif, selain Amerika Serikat. Ini mempengaruhi sistem politik internasional menjadi tampak multipolar (Keersmaker, 2017).

Di sisi lain, BRI ini sekilas mirip dengan *Marshall Plan* yang diluncurkan Amerika Serikat untuk rekonstruksi

Eropa pasca Perang Dunia Kedua, *Marshall Plan* telah berhasil menjadikan Eropa berada di bawah pengaruh Amerika Serikat dengan Kapitalisme (Blok Barat), mengisi kevakuman politik yang muncul setelah kekalahan Nazi Jerman dan menyatukan negara-negara Eropa melawan komunisme (Magid, 2012).

Lokasi BRI juga harus menjadi bahan pertimbangan. BRI dilaksanakan di negara-negara dan kawasan dengan lokasi yang strategis, seperti Timur Tengah, Asia Tengah, Samudera Hindia, dengan konektivitas menuju Eropa, sebagaimana Jalur Sutera dahulu. Sebagian proyek BRI juga diadakan di Asia Tenggara yang berbatasan dengan Tiongkok. Di sisi lain, proyek infrastruktur sering berdimensi geopolitis. Contohnya adalah pada pembangunan rel kereta api Berlin-Baghdad yang disponsori Jerman pada saat masa-masa sebelum Perang Dunia I. Konstruksi rel kereta api ini dianggap dapat mengganggu keseimbangan kekuatan negara-negara *Great Power*, dimana Inggris adalah salah satunya. (Blanchard & Flint, 2017)

Sebagaimana yang diketahui sebelumnya, Tiongkok berdasarkan keterangan resmi, tidak ingin

menggunakan BRI sebagai alat geopolitik. Namun, perlu digarisbawahi, apa yang mereka utarakan tidak sesuai dengan proyek-proyek infrastruktur yang pernah dibangun oleh Tiongkok sebelumnya.

Misalnya, di Afrika, Tiongkok membangun rel kereta api yang menghubungkan Zambia dan Tanzania (antara tahun 1973-1976) dengan melibatkan 15.000 pekerja Tiongkok. Infrastruktur ini berhasil merebut hati negara-negara Afrika. Lalu, Tiongkok menggunakan pengaruh yang mereka dapatkan untuk mendekati negara-negara Afrika guna memperoleh dukungan di PBB. Walhasil, mereka berhasil merebut kursi permanen Dewan Keamanan PBB dari Republik Cina (Taiwan) (Renard, 2011).

Lalu, dalam dua proyek BRI yang ada, beberapa peneliti memiliki bukti bahwa motif BRI tidak hanya sekedar ekonomi. Di Pakistan, Tiongkok menggunakan paket investasi infrastruktur *Chinese-Pakistan Economic Corridor* untuk memperkuat pengaruhnya sebagai kekuatan global sekaligus mengamankan jalur perdagangan dan distribusi energi (Ramay, 2016). Hal ini mengingatkan Pakistan berbatasan langsung dengan

Tiongkok dan merupakan pintu gerbang menuju Timur Tengah. Dalam proyek BRI di Timur Tengah, Tiongkok ingin mendapat pasokan energi (*energy security*), stabilitas domestik, mengimbangi Amerika Serikat, dan mendapat predikat sebagai *Great Power* (Scobell & Nader, 2016).

Berdasarkan motif-motif yang disebutkan oleh beberapa peneliti di atas, tampak sekali bahwa motif dari proyek-proyek BRI menjadi semakin simpang siur. Dalam keterangan resmi, Tiongkok menolak bahwa proyek-proyek BRI memiliki motif geopolitik. Hal ini berkebalikan dengan hasil penelitian yang menunjukkan bahwa selain ada unsur ekonomi, ada juga unsur geopolitik dalam proyek tersebut.

Jika ternyata BRI sendiri memiliki motif yang sifatnya paradoks, antara keterangan resmi dengan pendapat dan penelitian para ilmuwan, sangat mungkin bahwa proyek ini memiliki motif yang kontroversial entah itu berupa motif yang bersifat ekonomi atau geopolitik. Jurnal ini akan mencoba memahami bagaimana sebenarnya motif pembangunan rel kereta api Kunming-Singapura. Apakah ini faktor ekonomi, sebagaimana dikampanyekan Tiongkok? Ataukah geopolitik dan hal-hal strategis

yang menjadi alasan utamanya?

Guna menjawabnya, penelitian ini akan menggunakan dua konsep yang berdasarkan dua pandangan dalam perspektif liberal maupun realisme. Dalam perspektif Liberal, penelitian ini menggunakan konsep *Commercial Liberalism* yang dipopulerkan oleh Andrew Moravcsik. Menurut Andrew Moravcsik, perilaku kolektif sebuah negara dapat dipengaruhi oleh aktor ekonomi domestik maupun internasional. Beliau kemudian menjelaskan bahwa perubahan struktur ekonomi domestik dan internasional telah mengubah biaya dan manfaat pertukaran ekonomi transnasional. Untuk menghadapi itu, pemerintah dapat memfasilitasi ataupun menutup pertukaran tersebut dengan kebijakan ekonomi luar negeri atau keamanan internasional (Moravcsik, 2017).

Di sisi lain, dalam perspektif Realisme, penelitian ini akan menggunakan konsep *Offensive Realism* oleh Mearsheimer. Sebagaimana pandangan realisme pada umumnya, politik internasional adalah kondisi yang anarki, Tidak ada satupun negara yang membawahi negara lainnya. Negara-negara besar, menurut Mearsheimer, hanya mementingkan bagaimana mereka

bisa selamat dan bertahan dalam kondisi dunia yang anarki, dimana mereka tidak dilindungi oleh sebuah entitas tertentu (Mearsheimer, 2001). Oleh karena itu, bertahan adalah objektif utama dari negara-negara kuat itu (Mearsheimer, 2001)

Bagaimana caranya untuk mencapai tujuan tersebut? Menurut Mearsheimer hal tersebut bisa dilakukan dengan empat cara. Namun, dalam penelitian ini, hanya dua cara yang akan dilampirkan. Pertama, menjadi *regional hegemony* dengan menguasai daerah yang bisa dia jangkau, seperti wilayah regionalnya (Mearsheimer, 2001). Kedua, memperoleh kekayaan yang besar untuk menopang kekuatan militer (Mearsheimer, 2001). Oleh karena itu, negara kuat berupaya untuk meningkatkan kekuatannya dengan memaksimalkan kekayaan yang mereka miliki.

Untuk menguasai daerah yang dia jangkau itu, baik suatu negara maupun suatu kawasan, diperlukan semacam entitas geografis. Hal ini bisa dijelaskan dengan konsep mode kapitalisme oleh Giovanni Arrighi. Dia menjelaskan bahwa negara dengan mode kapitalisme mengonsepan *power/kekuatan* sebagai penguasaan terhadap sumber daya

terbatas dan akumulasi kapital dengan cara menguasai wilayah. Sementara itu, berkebalikan dengan kapitalisme, teritorialisme menjadikan penguasaan wilayah sebagai sarana untuk memperoleh akumulasi kapital dan sumber daya (Arrighi, 2010)

Untuk logika kapitalisme, Arrighi memberikan rumus M'-T-M' (Money-Territory-Money'). Maksudnya adalah penambahan modal (yaitu dari M menuju M') memerlukan penguasaan wilayah atau T. Sementara itu, pada logika teritorialisme, rumusnya adalah T-M-T' (*Territory-Money-Territory*). Artinya untuk menguasai wilayah (*territory*) yang lebih luas dibutuhkan M (kapital-sumber daya alam) (Arrighi, 2010). Blanchard dan Flint menjelaskan bahwa untuk bisa merealisasikan investasi tersebut, perlu dibangun entitas geografi. Entitas geografis ini masih samar, namun tampaknya yang dimaksud adalah infrastruktur (Blanchard & Flint, 2017).

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi kepustakaan. Dengan studi kepustakaan, penelitian ini mengumpulkan data dari buku, jurnal ilmiah, laporan kerja, dan

hasil riset. Tujuan dari penelitian ini adalah mengungkap motif dari pembangunan rel kereta api Kunming-Singapura. Selain itu, penelitian ini juga berusaha memahami proyek BRI secara lebih mendalam lewat proyek rel kereta api Kunming-Singapura ini. Signifikansi dari penelitian ini terletak pada ketiadaan peneliti yang membahas mengenai proyek infrastruktur, secara Asia Tenggara dalam tinjauan politik dan hubungan internasional. Ditambah lagi, proyek jalur rel kereta api Kunming-Singapura akan berdampak pada hubungan antara Tiongkok dengan Asia Tenggara, yang nantinya bisa mempengaruhi Indonesia selaku negara terbesar di ASEAN dan di kawasan Asia Tenggara.

PEMBAHASAN

Dinamika Pembangunan Jalur Kereta Api Kunming-Singapura

Proyek pembangunan jalur rel kereta api Kunming-Singapura ini ditampilkan dalam *Hanoi Plan of Action's Transport Agenda, Successor Plan of Action 1999-2004, the ASEAN Transport Action Plan (ATAP) 2005-2010, the Vientiane Action Program (VAP) 2004-2010*. Rencana proyek ini

pernah dimasukkan dalam *ASEAN Economic Blueprint 2007* (Association of South East Asian Nations, 2010).

Pada tahun 2010, Tiongkok mulai melirik proyek pembangunan jalur rel kereta api ini. Negara-negara Asia Tenggara yang kekurangan biaya mulai berpaling ke Tiongkok untuk membiayai proyek pembangunan ini. Proyek jalur rel kereta api Kunming-Singapura kemudian diintegrasikan pada *Belt and Road Initiative* yang merupakan nama lain dari *One Belt One Road* (Chan, 2017:45). Dalam *Joint Declaration on ASEAN-China Strategic Partnership for Peace and Prosperity* (2016-2020), Tiongkok berupaya untuk menyegerakan proyek rel kereta api Singapura-Kunming (ASEAN, 2017).

Pembangunan Jalur Rel Kereta Api Kunming-Singapura

1) Jalur Timur melewati Vietnam

Jalur ini dimulai dari Kunming, Tiongkok dan bergerak melewati Vietnam lalu Kamboja kemudian bersambung ke jalur kereta api di Bangkok, Thailand. (Leung et al., 2017).

2) Jalur Tengah menuju Singapura

Jalur tengah ini akan melewati Laos, Thailand, Malaysia dan akhirnya

Singapura. Konstruksinya sudah dimulai tahun 2015 dan direncanakan selesai pada tahun 2020. Jalur kereta api ini akan menyatu dengan jalur kereta api di Thailand. Di Thailand, Tiongkok telah mulai membangun jalur rel kereta api Bangkok-Nong Khai di tahun 2016. Sementara itu, jalur kereta api yang akan tersambung dengan Malaysia, yaitu Hat Yai-Padang Besar, saat ini sedang dalam perencanaan (Leung et al., 2017).

3) Jalur Barat menuju Singapura

Jalur Barat ini akan melewati wilayah Myanmar, lalu akhirnya ke Thailand, Malaysia dan Singapura. Sayangnya, pembangunan jalur kereta api dari Yangon menuju Bangkok belum dimulai. Sementara itu, jalur kereta api di Myanmar akan direhabilitasi dan ditingkatkan kondisinya (Leung et al., 2017).

Perkembangan Pembangunan Rel Kereta Api Kunming-Singapura

Sejauh ini, pembangunan proyek rel kereta api sudah mengalami kemajuan khususnya untuk jalur tengah yang melewati Laos dan Thailand. Namun, kabar dari jalur barat dan jalur timur masih simpang siur. Jadi, jurnal ini

hanya membahas yang sudah dijalankan, yaitu jalur tengah di Laos dan Thailand. Kedua negara ini juga menjadi saksi kepentingan Tiongkok dibalik rel kereta api ini.

1) Laos

Laos dan Tiongkok sudah menandatangani dan meletakkan batu pertama pembangunan jalur kereta api cepat antara ibukota Laos (Vientiane) dan Kunming (2 Desember 2015). Jalur kereta api ini panjangnya akan mencapai lebih dari 400 km. Proyek rel kereta api ini dilakukan oleh anak perusahaan *China Railway Group* dari Tiongkok (Global Construction Review, 2017). Tidak ada pekerja dari Laos yang memiliki keahlian dalam urusan manajemen maupun pembangunan rel kereta api. Beberapa pekerja Laos dikirim ke pusat pelatihan di Yunnan, Tiongkok (Ghosh, 2016). Harian *New York Times*, menyebutkan bahwa ada kemungkinan 100.000 pekerja Tiongkok akan terlibat dalam pembangunan rel kereta api tersebut (Perlez & Yufan, 2017).

70% dari total biaya proyek ini berasal dari pinjaman Tiongkok. Total biaya proyek ini mencapai 6 miliar dolar. Sementara itu, Laos menanggung 30%

biaya proyek ini. Laos akan menyediakan 715 juta dolar untuk membiayai proyek. Kemudian, Laos akan meminjam dana dari Exim Bank (milik Cina) sebesar 465 juta dolar dengan bunga sebesar 2,3 persen. Laos hanya mengeluarkan 250 juta dolar dari anggaran nasional mereka. Targetnya, proyek ini akan selesai dalam waktu 5 tahun (Janssen, 2018)

Laos berencana untuk menjadikan kekayaan sumber daya alamnya sebagai sumber pendanaan. Saat ini, Laos memiliki tambang bauksit dan potasium. Tambang itu akan dijadikan sebagai jaminan utang dari Laos kepada Tiongkok. (Radio of Free Asia, 2015). Sejauh ini, pembangunan rel kereta api masih berlangsung. Di wilayah provinsi di bagian utara Laos, seperti Luang Namtha, Oudomxay, dan Luang Prabang, para pekerja sudah melakukan pengeboran terowongan, membangun jembatan dan membebaskan lahan untuk stasiun.

Gambar 1. Jalur Kereta Api Tiongkok -Laos-Thailand



Catatan. Gambar tersebut diunduh pada 17 Oktober 2017, dari <http://www.rfa.org/english/news/laos/laos-and-china-to-set-up-joint-company-for-major-high-speed-railway-06042015172519.html>

2) Thailand

Proyek yang berlangsung adalah sambungan rel antara Bangkok-Nakhon Ratchasima. Pembangunan proyek mengalami kemajuan. Dengan kekuasaan besar pasca Kudeta 2014, junta militer mengeluarkan dekrit membangun jalur kereta api. Kabinet dan Parlemen Thailand telah menyetujui pembangunan rel kereta api dan anggarannya disiapkan sebesar 5,2 Milyar Dolar (Channel News Asia, 2017). Akhirnya, pada bulan September 2017, tepatnya dalam acara BRICS di Xiamen, Tiongkok menandatangani kontrak dengan Thailand untuk pembangunan proyek jalur kereta api Bangkok-Nakhon Ratchasima. Proyeknya akan mulai dibangun di bulan November 2017 setelah sebelumnya mengalami penundaan (Gu, 2017).

Sesuai kontrak, Tiongkok akan menyediakan tenaga pengawasan dan tenaga keahlian. Sementara itu, Thailand akan memimpin dan menangani proyek secara langsung (Bangkok Post, 2017). Pada masalah pembiayaan misalnya,

Tiongkok mematok harga yang cukup tinggi, sebesar 16,09 miliar dolar, Namun, Thailand akhirnya berhasil bernegosiasi dengan menurunkan harganya menjadi sekitar 5,15 miliar dolar (Reuters, 2016).

Kereta api direncanakan beroperasi pada tahun 2021. (New Delhi Television, 2017). Tiongkok menawarkan pinjaman pada Thailand, namun ditolak karena Tiongkok memberikan syarat yang keras untuk utang yang dipinjamkan, yaitu pengambilalihan aset pemerintah Thailand jika gagal membayar utang. Sementara itu, bunga pinjaman yang diberikan cukup tinggi (Chaitrong, 2017). Tiongkok hanya berperan dalam hal desain teknis dan konsultan teknis. Thailand akhirnya menyetujui kontrak pembangunan proyek dengan Tiongkok sebesar 5,2 miliar Baht (153 juta dolar) (Thepgumpanat, 2017).

Motif Investasi BRI dan Rel Kereta Api Kunming-Singapura

Pidato Xi Jinping dan Kebangkitan Tiongkok

Pada Kongres ke 19 yang dilaksanakan pada tanggal 18 Oktober 2017, Xi Jinping, Sekretaris Jenderal

Partai Komunis Tiongkok (yang secara *de-facto* memerintah Tiongkok) berpidato selama 3,5 jam. Xi Jinping, sebagaimana dilansir *The Guardian*, mengatakan bahwa Tiongkok telah memasuki era baru. Sudah saatnya Tiongkok bangkit sebagai kekuatan utama (*mighty force*) dan mendominasi dunia dalam bidang politik, ekonomi, dan masalah lingkungan (Philips, 2017). Selain itu, harian *The New York Times*, juga menulis bahwa dalam pidatonya, Xi Jinping telah berkali-kali (26 kali) menyebutkan Tiongkok sebagai kekuatan besar (*Great power*). Ditambah lagi, Xi Jinping menyebutkan BRI sebagai salah satu instrumen Tiongkok untuk memperkuat pengaruh politik dan ekonominya (Buckley & Bradsher, 2017)

Pidato ini jelas menunjukkan ambisi Tiongkok untuk bangkit menjadi kekuatan politik utama (*Great power*). Pidato ini bahkan memperlihatkan bahwa BRI adalah instrumen dalam memperkuat ekonomi dan politik Tiongkok di dunia internasional. Dengan kata lain, proyek Kunming-Singapura adalah alat yang dipakai untuk memperkuat pengaruh Tiongkok di kawasan Asia Tenggara. BRI adalah strategi geopolitik namun berakar dari

kerangka ekonomi yang rasional. Tiongkok tidak lagi menggunakan instrument *hard power* dan militer strategis melainkan menggunakan ekonomi strategis, seperti investasi infrastruktur (Sidaway & Woon, 2017).

Faktor Ekonomi

Commercial Liberalism
memberikan alasan mengapa Tiongkok membangun proyek jalur kereta api Kunming-Singapura. Adanya perubahan struktur ekonomi domestik dan internasional menyebabkan Tiongkok harus putar otak untuk mengantisipasinya. Perubahan struktur itu adalah perlambatan ekonomi, kelebihan kapasitas (*overcapacity*), jatuhnya nilai ekspor, pertumbuhan ekonomi Asia Tenggara, dan pemerataan pembangunan.

1) Perlambatan Ekonomi Tiongkok

Selama 10 tahun yaitu dari tahun 2000-2011, Tiongkok telah mencapai perkembangan ekonomi yang pesat, dengan rata-rata pertumbuhan GDP mencapai 10 persen (World Bank, 2007). Akan tetapi, sejak tahun 2012, ekonomi Tiongkok telah mengalami perlambatan. Pada tahun 2015, Tiongkok mendapatkan pertumbuhan ekonomi

dibawah 7 %, yang sangat kontras dengan pencapaian Tiongkok selama 10 tahun berturut turut

Tabel 1. Pertumbuhan GDP Tiongkok di tahun 2010-2016 (%)

Tahun	Pertumbuhan GDP (%)
2010	10,636
2011	9,536
2012	7,856
2013	7,758
2014	7,298
2015	6,9
2016	6,7

Catatan. Data pada tabel di atas diolah dari <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=CN>

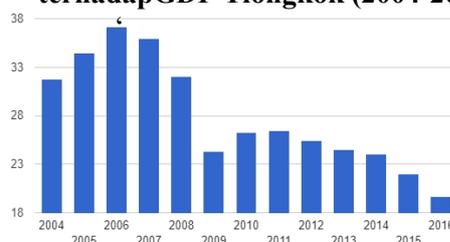
Tiongkok dapat memperoleh pertumbuhan ekonomi yang sangat tinggi karena Tiongkok mengandalkan dua mesin pertumbuhan, yaitu ekspor dan investasi. Namun, beliau juga menambahkan bahwa pola pembangunan Tiongkok yang lama ini telah mengalami kemacetan, disebabkan karena krisis ekonomi 2008 yang belum memulihkan perekonomian dunia. Hal ini yang akhirnya mengantarkan Tiongkok mengalami perlambatan ekonomi (Huang, 2016)

2) Jatuhnya Nilai Ekspor Tiongkok

Sebagaimana yang diketahui sebelumnya, perubahan struktur ekonomi dunia sejak krisis ekonomi

2008 telah menciptakan perlambatan ekonomi. Meski sudah hampir 1 dekade, ekonomi dunia belum pulih sepenuhnya dari krisis ekonomi (Lin & Zhang, 2016). Tiongkok tidak dapat mengandalkan ekspor sebagai modal pertumbuhan ekonomi. Kontribusi ekspor di tahun 2006, misalnya, pernah mencapai 37.18% dari GDP. Namun, dari tahun 2007, kontribusi ekspor terhadap GDP terus menurun. Pada tahun 2016, kontribusi ekspor terhadap GDP mencapai 19,64% (The Global Economy, 2017). Penurunan ini cukup drastis dan berefek besar pada Tiongkok, sebab Tiongkok sudah dikenal sebagai pusat manufaktur dunia.

Gambar 2. Presentase Ekspor terhadap GDP Tiongkok (2004-2016)



Source: TheGlobalEconomy.com, The World Bank

Catatan. Data pada gambar di atas diperoleh pada 22 Oktober 2017 dari <http://www.theglobaleconomy.com/China/Exports/>

Ekspor Tiongkok sangat mengandalkan biaya produksi dan tenaga kerja yang murah (Huang Yiping, 2016). Data dari ILO (*International Labor Union*) menyebutkan bahwa dari

tahun 2013-2015, upah buruh Tiongkok mengalami kenaikan dari 4290 yuan (2013) menjadi 5169 yuan (2015) (International Labour Union, 2016). Sementara itu, upah minimum Tiongkok terus mengalami kenaikan dimulai dari 750 yuan (2006) menjadi 2300 yuan (2017).

Gambar 3. Upah Minimum Tiongkok 2006-2017



Catatan. Data di atas diperoleh pada tanggal 24 Oktober 2017 dari <https://tradingeconomics.com/china/minimum-wages>

Tiongkok dapat menjadikan pembangunan infrastruktur seperti pembangunan jalur kereta api Kunming-Singapura untuk menyerap pengangguran. Ini juga menjaga pertumbuhan ekonomi Tiongkok. Ada kemungkinan pekerja-pekerja kasar maupun terdidik, bersama dengan perusahaan Tiongkok ikut serta dalam proyek infrastruktur.

3) Overkapasitas industri manufaktur

Huang Yiping menjelaskan bahwa industri manufaktur Tiongkok saat ini telah mengalami masalah kelebihan kapasitas produksi (Huang, 2016). Untuk mengetahui bagaimana sebuah negara mengalami kelebihan kapasitas, *capacity utilization*-nya harus berada di antara 79% dan 83 %. Jika berada di bawah 75%, sebuah negara dianggap telah mengalami *overcapacity*. (Huang, 2016)

Tabel 2. Utilization Rate Industri di Tiongkok

Produk	2008	2014	2015
Baja	80%	71%	-
Semen	76%	73%	-
Aluminium elektrolisis	78%	-	76%
Flat Glass (kaca datar)	88%	79%	--

Catatan. Data diperoleh dari dokumen dengan judul European Union Chamber of Commerce in China pada 10 November 2017 dari https://static1.squarespace.com/static/5537b2f8e49a1e30c01c/t/56cc3017cf80a1fc057c84e4/1456222242257/Overcapacity_in_China_An_Impedim.pdf

Overcapacity harus Tiongkok tangani atau Tiongkok akan mengalami deflasi, perlambatan ekonomi yang lebih parah dan sistem finansial yang semakin rentan jika Tiongkok tidak dapat menyelesaikannya. Sebagaimana dilansir oleh *The Guardian*, upaya untuk mengurangi kelebihan kapasitas dapat memberhentikan sebanyak 500.000 pekerja (Reuters, 2016). Kondisi

ekonomi demikian menyebabkan Tiongkok harus mampu beradaptasi dengan memformulasikan solusi baru. Jika Tiongkok gagal menyelesaikan masalah perlambatan ekonomi dan kelebihan kapasitas, Tiongkok akan mengalami krisis ekonomi. Krisis ekonomi ini dapat memicu instabilitas politik. Tiongkok sendiri sudah mengalami protes dan demonstrasi dari kalangan pekerja yang disebabkan oleh penutupan pabrik-pabrik yang bangkrut (Hernandez, 2016).

He Yefei, Wakil Menteri Kementerian Luar Negeri Tiongkok berpendapat bahwa cara untuk menyelesaikan itu adalah dengan menciptakan strategi kebijakan pembangunan baru. Hasil dari kelebihan kapasitas itu dapat digunakan untuk “kemakmuran bersama” antara Tiongkok dengan negara-negara berkembang lainnya (He, 2014). Cara mengatasinya bisa dengan pembangunan proyek infrastruktur yang dilakukan terlebih dahulu dengan negara-negara tetangga, khususnya Asia Tenggara. Tiongkok dapat memperoleh keuntungan jangka pendek seperti pembangunan infrastruktur, keuntungan jangka menengah berupa kesempatan perdagangan yang luas (He, 2014).

4) Pertumbuhan Ekonomi Asia Tenggara

Menurut Djankov, BRI dapat merangsang pertumbuhan ekonomi di negara-negara Asia Tenggara, yang kemudian meningkatkan permintaan terhadap barang-barang Tiongkok. Jalur kereta api Kunming-Singapura dapat menjadi katalisator pertumbuhan ekonomi (Djankov, 2016). Negara-negara Asia Tenggara pasalnya memiliki pertumbuhan ekonomi yang bagus. Tentu, dengan adanya pertumbuhan ekonomi yang bagus tersebut, Tiongkok dapat memastikan bahwa proyek infrastruktur mereka akan berkelanjutan dan tidak sia-sia.

Tabel 3. Pertumbuhan GDP di Negara-Negara Asia Tenggara

Negara	Pertumbuhan GDP per tahun (%)						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Myanmar	9,6	5,5	7,3	8,4	7,9	7,2	6,5
Thailand	7,5	0,8	7,2	2,7	0,9	2,9	3,2
Laos	8,5	8,0	8,0	8,0	7,6	7,2	7,0
Malaysia	6,981	5,2	5,47	4,69	6,01	4,96	4,2
Kamboja	5,963	7,0	7,31	7,42	7,07	7,03	6,8

Catatan. Data di atas diperoleh pada 10 November 2017 dari <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2016&locations=TH-VN-MM-LA-MY-KH&start=2011>

Di tambah lagi, Tiongkok memiliki perjanjian perdagangan bebas dengan ASEAN yaitu ACFTA (*ASEAN China Free Trade Agreement*) yang

diratifikasi pada tahun 2010. Ini akan ditopang konektivitas yang mengurangi biaya logistik dan Tiongkok dapat mengekspor produk-produk dengan harga yang lebih murah

Tabel 4. Data Impor Produk Tiongkok di Negara-Negara Asia Tenggara

Negara	Persentase impor dari Tiongkok terhadap total impor keseluruhan (%)	Nilai impor
Vietnam	29% (Peringkat 1)	49,8 miliar dolar
Laos	19% (Peringkat 2)	733 juta dolar
Myanmar	35% (Peringkat 1)	5,4 miliar dolar
Kamboja	39% (Peringkat 1)	3,93 miliar dolar
Malaysia	22% (Peringkat 1)	34,3 miliar dolar

Catatan. Data pada tabel di atas diperoleh pada 31 Oktober 2017 dari <https://atlas.media.mit.edu/en/>

Namun, data di atas memperlihatkan bahwa negara-negara tersebut bergantung dengan Tiongkok. Tiongkok adalah sasaran ekspor maupun impor negara-negara tersebut. Apabila proyek kereta api ini selesai, besar kemungkinan bahwa produk-produk Tiongkok semakin menyerbu pasar domestik mereka. Status Tiongkok sebagai negara *manufacture powerhouse* atau pusat manufaktur dunia akan memudahkan produk tersebut masuk ke pasar domestik mereka.

5) Meningkatnya Pengangguran Pemuda di Tiongkok

Pertumbuhan ekonomi Tiongkok selalu menurun dari 10%. Sejak tahun 2012, angka pengangguran di kalangan pemuda di Tiongkok mengalami kenaikan, yaitu berada di atas 10 persen. Hal ini tentu menjadi ancaman bagi pemerintah Tiongkok. Pengangguran pemuda yang tinggi dapat memicu instabilitas politik. Akibatnya, fenomena ini memaksa Tiongkok untuk mengubah kebijakannya terkait ekonomi dengan memastikan ada pekerjaan-pekerjaan baru dari proyek BRI yang dapat tercipta untuk mengatasi pengangguran, terutama di kalangan pemuda.

Tabel 6. Angka Pengangguran Pemuda di Tiongkok

Tahun	Persentase Pengangguran (%)
2012	10,53
2013	10,86
2014	10,35
2015	10,46
2016	10,68

Catatan.: Data pada tabel di atas diperoleh pada 26 November 2017 dari <https://fred.stlouisfed.org/series/SLUEM1524ZSCHN>

6) Pembangunan Daerah di Cina

Pembangunan ekonomi antara provinsi Tiongkok tidak merata. Wilayah pesisir timur dan selatan merupakan wilayah yang maju dengan

pertumbuhan ekonomi yang tinggi. Wilayah itu kerap menerima investasi asing. Tak heran, kota-kota besar dan kaya di Tiongkok semuanya terletak di wilayah timur seperti Shanghai, Hangzhou, Beijing, Tianjin, dan lain-lain. Sementara itu, di wilayah Selatan ada Guangzhou dan Shenzhen yang berdekatan dengan Hongkong.

Hal ini berbeda dengan wilayah tengah dan barat Tiongkok. Daerah ini lebih miskin dan kurang maju dibandingkan pesisir timur. Salah satu provinsi di wilayah tersebut adalah Yunnan. Dibandingkan dengan daerah pesisir timur, perekonomian Yunnan jauh lebih terbelakang. Daerah pesisir timur adalah wilayah yang maju dengan *Gross Regional Product* (GRP) daerah di atas 50.000, berbeda dengan Yunnan yang masih 28806 yuan di tahun 2015 (China Statistical Yearbook, 2016).

Haggai melihat pemanfaatan BRI untuk membangun infrastruktur di daerah tengah dan barat seperti provinsi Yunnan, Xinjiang, Gansu, Ningxia, agar pertumbuhan ekonominya bagus (Haggai, 2016). Wilayah seperti Xinjiang, Gansu dan Ningsia merupakan pintu barat Tiongkok menuju Jalur Sutra. Di zaman dahulu, perdagangan internasional di Jalur Sutra selalu

melewati provisi tersebut Perlu diketahui bahwa daerah itu termasuk daerah yang terbelakang dibandingkan provinsi lainnya.

Di sisi lain, Yunnan merupakan pintu gerbang Tiongkok menuju Asia Tenggara, lewat jalur darat. Yunnan berbatasan langsung dengan tiga negara Asia Tenggara, yakni Vietnam, Laos, dan Myanmar. Tentu dengan lokasinya yang sangat strategis, Yunnan akan direncanakan menjadi daerah penghubung antara Tiongkok dengan Asia Tenggara (Hong, 2016). Ibukota Yunnan, Kunming, akan dijadikan sebagai daerah singgah yang menghubungkan Tiongkok dengan Asia Tenggara.

Faktor Geopolitik

Faktor geopolitik ini terkait dengan *Offensive Realism*. *Offensive Realism* melihat Tiongkok selain ingin memperoleh kekayaan, juga ingin menjadi pemimpin regional khususnya Asia Tenggara. Caranya adalah dengan menggunakan proyek infrastruktur untuk memikat sekaligus mengikat negara-negara itu. Ini sesuai dengan pendapat Arrighi yang mana penguasaan teritori bisa dengan membangun entitas geografis.

1) Kereta Api dan Konektivitas Asia Tenggara

Jalur kereta api Kunming-Singapura sebenarnya dapat meningkatkan konektivitas antara Tiongkok dengan Asia Tenggara. Pertama, kereta api tersebut memiliki kecepatan 150 km per jam dan kereta api cepatnya dapat mencapai 250 km per jam. Hal ini tentu akan memotong waktu perjalanan. Menurut beberapa media massa, Singapura dapat dicapai dari Kunming hanya dalam waktu 10 jam (Borroz & Giovannini, 2015).

Selain itu, Tiongkok sebagai kekuatan ekonomi dunia ingin memastikan bahwa rute perdagangan mereka tidak terganggu. Tujuan dari BRI di Asia Tenggara, menurut Stratfor, adalah untuk mengamankan jalur laut menuju Mediterranean dan memastikan adanya jalur darat (*overland route*) sebagai alternatif bila jalur maritim mereka diblokade. (Stratfor, 2017). Berhubung jalur maritim antara Tiongkok dengan Samudera Hindia adalah melewati Selat Malaka, pembangunan jalur kereta api Kunming-Singapura, khususnya kereta api cepat, dapat memberikan sebuah solusi bagi masalah konektivitas

2) Jebakan Utang dari Proyek

Sri Lanka pernah meminjam 361 juta dolar dari Exim Bank (bank milik pemerintah Tiongkok) untuk membangun Pelabuhan Hambantota, di masa kepemimpinan Presiden Mahinda Rajapakse (Pant, 2017). Proyek tersebut tidak sukses sehingga Sri Lanka mengalami gagal bayar. Sri Lanka memiliki utang sebesar 8 miliar dolar. Ini sangat berbahaya, sebab Sri Lanka sudah punya utang sebesar 65 miliar dolar (termasuk utang dari Cina) dan 90% anggarannya dipakai untuk membayar utang itu (Meyers, 2017).

Laos merupakan negara yang miskin dengan PNB yang kecil. Sementara itu, rasio utang Laos dengan PNB sangat besar. Laos memiliki Pendapatan Nasional Bruto (PNB) sebesar 15,903 miliar dolar (World Bank, 2017). Sementara itu, biaya untuk membangun jalur kereta api antara Boten-Vientiane (yang akan dikerjakan dan dibiayai Tiongkok) sebesar 6 miliar dolar (Janssen, 2018). Dengan kata lain, rasio antara PNB dengan jumlah utang yang harus dibayar Laos mencapai 37,72%. 70% biaya proyek dibayar oleh Tiongkok dalam bentuk pinjaman. Laos membiayai 30% sisanya dan upaya pembiayaan itu dilakukan dengan

meminjam uang lagi ke Cina sebesar 715 juta dolar. Jumlah ini sangat besar. Tiongkok dapat menggunakan hutang luar negeri ini untuk menjerat Laos dengan instrumen ekonomi.

3) Upaya Mempertahankan Sekutu

Banyak negara-negara Asia Tenggara ternyata memiliki kesamaan dengan Tiongkok dalam hal sistem politik yang bersifat otoriter. Mereka khawatir dengan pemberontakan dan revolusi yang dapat mengancam stabilitas politik mereka. Kepentingan Tiongkok adalah mencegah hilangnya pengaruh jika rezim otoriter negara-negara itu jatuh (Rolland, 2017). Harapannya, dengan membangun infrastruktur di negara tersebut, negara-negara otoriter itu akan mengalami pertumbuhan ekonomi yang sehat, stabil yang akhirnya dapat mencegah instabilitas politik. Proyek jalur kereta api Kunming-Singapura dapat dikatakan melewati negara yang dikuasai rezim yang otoriter dan tidak demokratis.

Tabel 5. Indeks Demokrasi di Negara-Negara Asia Tenggara

Negara	Indeks Demokrasi
Kamboja	4,27

Laos	2,37
Thailand	4,92
Myanmar	4,6
Vietnam	3,38

Catatan. Skala: (0-4) Authoritarian, (4-6) Hybrid Regime, (6-8) Flawed Democracy, (8-10) Full Democracy. Data pada table di atas diperoleh pada 9 November 2017 dari <https://infographics.economist.com/2017/DemocracyIndex/>

Laos dan Kamboja adalah negara yang paling otoriter. Kazuhiro Fujimura (2009), melakukan observasi terhadap berita yang ada di surat kabar Laos antara tahun 2007-2009. Kesimpulannya, Tiongkok memiliki hubungan yang erat, kompleks dan dalam dengan Laos. Contohnya, Tiongkok membangun infrastruktur acara-acara olahraga *SEA Games* 2009 di Vientiane (Fujimura, 2010). Pada tahun 2015, Laos dan Tiongkok menyetujui kerjasama militer dan keamanan (Folcruz, 2017).

Hubungan antara Tiongkok dengan Kamboja sangat erat. Tiongkok berperan sebagai investor, donor, *partner* dagang dan sekutu Kamboja (Pheakdey, 2012). Kamboja strategis bagi Tiongkok guna mempengaruhi aktor-aktor di ASEAN (Pheakdey, 2012).

4) Kekuatan Asing di Asia Tenggara

US Pivot to Asia diluncurkan agar Amerika Serikat “kembali” di Asia

Tenggara. Amerika Serikat, berupaya mencegah kebangkitan Tiongkok dengan kehadiran Angkatan Laut Amerika Serikat dan paket perjanjian ekonomi *Trans-Pacific Partnership* (Wang, 2016). Ini menghiasi dinamika hubungan antar negara itu di kawasan.

Presiden Obama melakukan beberapa manuver yang membuat Tiongkok khawatir. Pertama, kunjungannya ke Dalai Lama, tokoh agama Tibet yang merupakan musuh Tiongkok. Amerika menjual senjata ke Taiwan dan terlibat dalam konflik Laut Cina Selatan. Tiongkok yang was-was akhirnya memperkuat investasi ke daerah pinggir (*periphery*) demi menghadang pengaruh Amerika Serikat (Wang, 2016). Tahun 2012, Amerika Serikat meluncurkan *Lower Mekong Initiative* yang merupakan kerjasama kesehatan, keamanan non tradisional dan lingkungan antara Amerika Serikat dengan Laos, Kamboja, dan Vietnam dan menjalin hubungan dengan PM Thaksin Shinawatra dari Thailand (Kurlantzick, 2015). Meskipun Obama telah diganti oleh Donald Trump, kebijakannya tidak berubah. Trump melawat ke Tiongkok pada November 2017, tetapi, Trump juga berkunjung ke Jepang, Vietnam dan Filipina, ketiga

negara yang menentang dominasi Tiongkok (Liptak, 2017).

Data dari DBS pada tahun 2011-2016, Jepang berinvestasi sebesar 20 miliar dolar di enam negara Asia Tenggara seperti Singapura, Thailand, Myanmar, Indonesia, Philipina dan Vietnam (DBS, 2016). JICA (*Japan International Cooperation Agency*) dan Myanmar menandatangani kesepakatan enam proyek infrastruktur pada tahun 2017 (Japan International Cooperation Agency, 2016). Ini memacu Tiongkok untuk menandingi Jepang dengan skema infrastruktur alternatif.

5) *Regional Leader di Asia*

Yang Jiechi, Menteri Luar Negeri Tiongkok, pernah berkata bahwa Tiongkok adalah negara besar dan negara di sekelilingnya adalah negara kecil. Baginya, ada sebuah hierarki regional dimana Tiongkok ada di puncaknya (Callahan, 2016: 6). Tiongkok mendominasi kesepakatan keanggotaan dan perjanjian yang akan dilaksanakan (Hodzi & Wen-chen, 2017). Dengan BRI, Tiongkok berharap bahwa negara-negara Asia Tenggara akan berpihak dengan Tiongkok dan loyal kepada Tiongkok. Callahan (2016) berpendapat bahwa jika negara tersebut

tidak loyal, negara itu akan terkena sanksi dan isolasi dari Tiongkok sendiri (Callahan, 2016).

Xi Jinping menginginkan bahwa urusan orang-orang Asia harus dikelola dan diselesaikan oleh orang-orang Asia, termasuk urusan keamanannya (Jakobson, 2016). Sikap Tiongkok ini mirip kebijakan luar negeri Amerika Serikat di Amerika Latin (Doktrin Monroe). Menurut Doktrin Monroe, Amerika Serikat memiliki hak untuk mengintervensi jika ada negara-negara Amerika Latin yang akan dianeksasi dan dijajah kembali oleh negara-negara Eropa (Callahan, 2016). Ini menunjukkan bahwa Tiongkok ingin menunjukkan pengaruhnya dan kekuatannya di Asia di depan Amerika Serikat, yang independen dan berbeda. Tiongkok jelas memosisikan dirinya sebagai *regional leader* di Asia.

KESIMPULAN

Sebagai penutup, jurnal ini menyimpulkan bahwa proyek pembangunan jalur kereta api Kunming-Singapura memberikan kita gambaran awal mengenai motif dari BRI. Berdasarkan data yang ada, motif ekonomi dan motif geopolitik sama-

sama berperan dalam proyek BRI, yang terlihat dalam pembangunan jalur kereta api Kunming-Singapura. Walaupun demikian, faktor ekonomi adalah yang paling utama dari pembangunan jalur kereta api Kunming-Singapura. Hal ini karena Tiongkok sedang mengalami masalah ekonomi berupa perlambatan ekonomi yang disebabkan karena masalah jatuhnya nilai ekspor dan naiknya upah buruh di Tiongkok.

Namun, meski proyek pembangunan rel kereta api Kunming-Singapura ini umumnya didasarkan atas motif ekonomi, tidak lantas proyek ini tidak memiliki motif geopolitik. Malah faktor ekonomi dan geopolitik tidak boleh dipisahkan dan didikotomikan, Kedua faktor ini sama-sama saling mempengaruhi. Meskipun Tiongkok secara jelas ingin menjadi *regional leader*, mereka tetap harus memperkuat ekonomi mereka. Kekayaan yang mereka peroleh ini dapat menopang petualangan-petualangan Tiongkok demi menjadi *Great Power*. Begitu juga dengan penguasaan geopolitik kawasan, Tiongkok membutuhkannya untuk memulihkan perekonomiannya. Perlu ada penelitian lebih lanjut mengenai motif-motif BRI, terutama motif pada proyek BRI di kawasan yang

lain. Hal ini karena motif BRI tidak bisa dilihat secara keseluruhan hanya dengan studi kasus proyek pembangunan rel kereta api Kunming-Singapura yang mencakup kawasan Asia Tenggara.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Arrighi, G. (2010). *The Long Twentieth Century: Money, Power, and the Origins of Our Times*. London & New York: Verso.

Creswell, J.W. (2013). *Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2013.

Keersmaker, G.D. (2017). *Polarity, Balance of Power and International Relations Theory: Post-Cold War and the 19th Century Compared*. Cham: Palgrave Macmillan.

Mearsheimer, J. J. (2001). *The Tragedy of Great Power Politics*. New York: W.W Norton Company.

Artikel Jurnal

Blanchard, J.M. F. & Colin F. (2017). The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative. *Geopolitics*, 22:2, 223-245.

Callahan, W. A. (2016). China's Asian Dream: The Belt and Road Initiative and the New Regional Order. *Asian Journal of Comparative Politics*, 1-18.

Chan, I. (2017). Current Trends in Southeast Asian Responses to the Belt and Road Initiative. Dalam Bateman, Sam Gamage, Rajni & Chan, Jance. *ASEAN and the Indian Ocean: The Key Maritime Links*. *RSIS Monograph*, 33, 1-115.

Djankov, Simeon. (2016). China's Belt and Road Initiative: Motives, Scopes, and Challenges. *Peterson Institute of International Economics*, PIE Briefing 16-2.

Fujimura, K. (2010). The Increasing Presence of China in Laos Today: A Report on Fixed Point Observation of Local Newspapers from March 2007 to February 2009. *Ritsumeikan Journal of Asia-Pacific Studies*, 27, 65-83.

Haggai, K. (2016). One Belt One Road Strategy in China and Economic Development in the Concerning Countries. *World Journal of Social Sciences and Humanities*, 2(1), 10-14.

Hodzi, O. & Yu W. (2017). The Great Rejuvenation? China's Search for a New 'Global Order'. *Institute for Security and Development Policy*, 1-40.

Hong Y. (2016). Motivation behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank. *Journal of Contemporary China*, 26, 353-368.

- Huang Y. (2016). Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment. *China Economic Review*, 40, 314-321.
- Jacobson, L. (2016). Reflections from China on Xi Jinping's "Asia for Asians". *Asian Politics & Policy*, 8 (1), 219-223.
- Kurlantczik, J. (2015). The Pivot in Southeast Asia: Balancing Interests and Values. *Council of Foreign Relations*, 1-26.
- Moravcsik, A. (2017). Taking Preference Seriously: A Liberal Theory of International Politics. *International Organization*, 51, 513-553.
- Pham, J. P. (2008). What Is in the National Interest? Hans Morgenthau's Realist Vision and American Foreign Policy. *American Foreign Policy Interests*, 30, (2008): 256-265.
- Pheakdey, H. (2012). Cambodia-China Relations: A Positive-Sum Game?. *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, 31, (2), 57-85.
- Ramay, S. A (2016). China Pakistan Economic Corridor: A Chinese Dream Being Materialized Through Pakistan. *Sustainable Development Policy Institute*. Diakses dari <http://hdl.handle.net/11540/6694>
- Renard, F. M. (2011). China's Trade and FDI in Africa. *African Development Bank Group*, Series N 126.
- Rolland, N. (2017). China's "Belt and Road Initiative": Underwhelming or Game-Changer?. *The Washington Quarterly*, 40:1, 127-142.
- Scobell, A. & Alireza N. (2016). China in the Middle East: The Wary Dragon. *RAND Corporation*, 1-87.
- Sidaway, J. D. & Woon, C. Y. (2017). Chinese Narratives on "One Belt, One Road" in Geopolitical and Imperial Contexts. *The Professional Geographer*, 591-503.
- Yifu Lin, J. & Zhang, F. (2016). Sustaining growth of the People's Republic of China. *Asian Development Review*, 1(32), 31-48.
- Yong W. (2016). Offensive for defensive: the belt and road initiative and China's new grand strategy. *The Pacific Review*, 455-463.

Dokumen

- ASEAN. (2010). *Masterplan of ASEAN Economic Community*. ASEAN Secretariat
- ASEAN. (2015). *Plan of Action to Implement the Joint Declaration on ASEAN-China Strategic Partnership for Peace and Prosperity*. Diakses dari <http://www.asean.org/storage/images/2015/November/27th-summit/ASEAN->

- China%20POA%20%202016-2020.pdf
- Biliang H. (2015). *Knowledge Work on Excess Capacity in the People's Republic of China*. Asian Development Bank. Diakses pada 10 November 2017, dari <https://www.adb.org/sites/default/files/project-document/161581/knowledge-work-excess-capacity-prc.pdf>
- DBS. (2016). *Japan: rising direct investment in Southeast Asia*. DBS Group Research.
- European Union Chamber of Commerce in China. (2016). *Overcapacity in China an Impediment to the Party's Reform Agenda*. Diakses dari https://static1.squarespace.com/static/5537b2fbe4b0e49a1e30c01c/t/56cc3017cf80a1fc057c84e4/145622242257/Overcapacity_in_China_An_Impedim.pdf
- Ji Z. (2017). *Overcapacity in China: Causes, Risks and Solutions*. Diakses pada 23 November 2017, dari <http://www.cf40.org.cn/uploads/PDF/2015042902.pdf>
- Leung, C. et al. (2017). *Asian Insights SparX: One Belt One Road Infrastructure Sector*. DBS Research Group.
- Magid, J. (2017). The Marshall Plan. *Advances in Historical Studies*, 1 (1), 1-7. Diakses dari https://file.scirp.org/pdf/AHS_2012123111515620.pdf
- OECD. (2010). *Southeast Asian Economic Outlook 2010*. OECD Development Office.
- The State Council of the People's Republic of China. (2015). *Full text: Action plan on the Belt and Road Initiative*. Diakses dari http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm
- World Bank. (2017). GDP Growth Annual (%): China. Diakses dari <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=CN>
- World Bank. (2017). *Peringkat GDP (PPP) versi World Bank*. Diakses pada 10 Maret 2017, dari http://databank.worldbank.org/data/download/GDP_PPP.pdf
- World Bank. (2017). *Peringkat GDP versi World Bank*. Diakses pada 10 Maret 2017, dari <http://databank.worldbank.org/data/download/GDP.pdf>

Internet

- BBC Indonesia. (2017). *Perlambatan Cina adalah ancaman terbesar ekonomi dunia*. BBC Indonesia. Diakses pada 10 Maret 2017, dari http://www.bbc.com/indonesia/dunia/2016/09/160926_dunia_cina_perlambatan_ekonomi
- Borroz, N. & Giovannini, G. (2015). *Twisted track for China's 'railway diplomacy*. Diakses pada 10 November 2016, dari <https://asia.nikkei.com/Viewpoint>

- s-archive/Perspectives/Twisted-track-for-China-s-railway-diplomacy?page=1 10
- Buckley, C. & Braidsher, K. (2017). *Xi Jinping's Marathon Speech: Five Takeaways*. Diakses pada 11 November 2017, dari <https://www.nytimes.com/2017/10/18/world/asia/china-xi-jinping-party-congress.html>
- Chaitrong, W. (2017). *China's loan terms rejected*. Diakses pada 13 Oktober 2017, dari <https://www.nationthailand.com/national/30323682>
- Channel News Asia. (2017). *Thailand approves US\$5.2b for delayed China rail project*. Diakses pada 13 Oktober 2017, dari <http://www.channelnewsasia.com/news/asiapacific/thailand-approves-us-5-2b-for-delayed-china-rail-project-9022912>
- China Daily. (2017). *Construction of first phase of Thailand-China railway project to start in October*. Diakses pada 13 Oktober 2017, dari http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-08/19/content_30830034.htm
- Eleanor A. (2015). *Beijing's Asia Pivot in 2016*. Diakses pada 9 November 2017, dari https://www.cfr.org/expert-roundup/beijings-asia-pivot-2016#expert_roundup_author_9268
- Folcruz, M. (2015). *China-Laos Military Relations Deepen As Chinese Increase Economic, Infrastructure Investments*. Diakses pada 8 November 2017, dari <http://www.ibtimes.com/china-laos-military-relations-deepen-chinese-increase-economic-infrastructure-1999873>
- Foreign Ministry of PRC. (2015). *Foreign Minister Wang Yi Meets the Press*. Diakses pada 23 November 2017, dari http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1243662.shtml
- Ghosh, N. (2016). *China's dream of rail link to S-E Asia coming true*. Diakses pada 13 Oktober 2017, dari <http://www.straitstimes.com/asia/east-asia/chinas-dream-of-rail-link-to-s-e-asia-coming-true>
- Global Construction Review. (2017). *Work on grand China-Laos railway kicks off, again*. Diakses pada 13 Oktober 2017, dari <http://www.globalconstructionreview.com/news/work-grand-china-laos-railway-kicks-off-again/>
- Gu L. (2017). *Thai cabinet approves supervision contract of Thailand-China railway project*. Diakses pada 15 Oktober 2017, dari <http://www.ecns.cn/business/2017/08-30/271410.shtml>
- He Yafei. (2014). *China's overcapacity crisis can spur growth through overseas expansion*. Diakses pada 10 November 2017, dari

- <http://www.scmp.com/comment/insight-opinion/article/1399681/chinas-overcapacity-crisis-can-spur-growth-through-overseas>
- Hernandez, J. C. (2016). *Labor Protests Multiply in China as Economy Slows, Worrying Leaders*. Diakses pada 1 Januari 2018, dari <https://www.nytimes.com/2016/03/15/world/asia/china-labor-strike-protest.html>
- Janssen, P. (2017). *Fast trains to nowhere in Southeast Asia*. Diakses pada 13 Oktober 2017, dari <http://www.atimes.com/article/fast-trains-nowhere-southeast-asia/>
- JICA. (2017). *Signing of Japanese ODA Loan Agreements with Myanmar: Building basic infrastructure and alleviating regional poverty*. Diakses pada 23 November 2017, dari https://www.jica.go.jp/english/news/press/2016/170301_01.html
- Kupchan, C. A. (2012). *The Decline of the West: Why America Must Prepare for the End of Dominance*. Diakses dari <https://www.theatlantic.com/international/archive/2012/03/the-decline-of-the-west-why-america-must-prepare-for-the-end-of-dominance/254779/>
- Liptak, K. (2017). *All eyes on Trump during high-stakes China visit*. Diakses pada 23 November 2017, dari <http://edition.cnn.com/2017/11/08/politics/trump-china-xi-jinping/index.html>
- Lober, E. B. (2017). *Economic Coercion, with a Chinese Twist*. Diakses pada 25 November 2017, dari <http://foreignpolicy.com/2017/02/28/economic-coercion-china-united-states-sanctions-asia/>
- Ma B. (2017). *Pan Asia Rail Network: Challenges of the Southern Belt and Road Route*. Diakses pada 8 November 2017, dari http://www.chinapictorial.com.cn/en/features/txt/2017-03/12/content_737765_3.htm
- Meyers, J. (2017). *Sri Lankans who once embraced Chinese investment are now wary of Chinese domination*. Diakses pada 17 November 2017, dari <http://www.latimes.com/world/asia/la-fg-sri-lanka-port-2017-story.html>
- NDTV. (2017). *Thailand Approves \$5.5 Billion Bullet Train Project with China*. Diakses pada 13 Oktober 2017, dari <https://www.ndtv.com/world-news/thailand-approves-5-5-billion-bullet-train-project-with-china-1723904>
- Pant, H.V. (2017). *How China plans to tame Sri Lanka with 'debt trap diplomacy'*. Diakses pada 17 November 2016, dari <https://www.dailyo.in/politics/china-hambantota-sri-lanka-xi->

- jinping-deb-diplomacy/story/1/18717.html
- Philips, T. (2017). *Xi Jinping heralds 'new era' of Chinese power at Communist party congress*. Diakses pada 11 November 2017, dari <https://www.theguardian.com/world/2017/oct/18/xi-jinping-speech-new-era-chinese-power-party-congress>
- Railway Technology. (2020). *Singapore-Kunming Rail Link (SKRL)*. Diakses pada 24 Mei 2020, dari <https://www.railway-technology.com/projects/singapore-kunming-rail-link-skrl/>
- Reuters. (2017). *UPDATE 1-Going abroad the solution to China's overcapacity woes - ministry official*. Diakses pada 26 Oktober 2017, dari <http://www.reuters.com/article/china-industry-overcapacity/update-1-going-abroad-the-solution-to-chinas-overcapacity-woes-ministry-official-idUSL3N10230E20150722>
- SCMP. (2017). *China's ambitious global trade strategy won't be built in a day*. Diakses pada 12 Oktober 2017, dari <http://www.scmp.com/comment/insight-opinion/article/2102889/chinas-ambitious-global-trade-strategy-wont-be-built-day>
- Shang S. (2016). *Singapore-Kunming Rail Link: A 'Belt and Road' Case Study*. Diakses pada 27 Desember 2017, dari <https://thediplomat.com/2016/06/singapore-kunming-rail-link-a-belt-and-road-case-study/>
- Stratfor. (2017). *Southeast Asia: A Notch in China's Belt and Road Initiative*. Diakses pada 8 November, dari <https://worldview.stratfor.com/article/southeast-asia-notch-chinas-belt-and-road-initiative>
- Sun L. & Song S. (2017). *China-Thailand Railway to Start Construction in October*. Diakses pada 13 Oktober 2017, dari <http://www.caixinglobal.com/2017-08-23/101134476.html>
- The Global Economy. (2017). *China: Exports, percent of GDP*. Diakses pada 22 Oktober 2017, dari <http://www.theglobaleconomy.com/China/Exports/>
- The Guardian. (2016). *China to cut 1.8 m jobs in coal and steel sectors*. Diakses pada 27 November 2017, dari <https://www.theguardian.com/business/2016/feb/29/china-to-cut-jobs-in-coal-and-steel-sectors>
- Thepumpnat, P. (2017). *Thailand Signs Deals With Chinese State Firms for High-Speed Railway*. Diakses pada 27 November, dari <https://jakartaglobe.id/news/thailand-signs-deals-chinese-state-firms-high-speed-railway/>
- Trading Economics. (2017). *China GDP Annual Growth Rate*. Diakses pada 11 Maret 2017, dari

<http://www.tradingeconomics.com/china/gdp-growth-annual>

<http://www.nationmultimedia.com/detail/national/30323682>

Whelan, S. (2015). *September start on Thai-Laos-China rail freight link, but gauge may be a problem*. Theloadstar.com 21 Januari 2015. Diakses pada 16 Desember 2017, dari <https://theloadstar.co.uk/thai-railways-kunming-singapore-railway-freight-link/>

World Bank (2017). *GDP Laos*. Diakses pada 7 November 2017, dari <https://data.worldbank.org/country/lao-pdr>

Wichit C. (2017). *China's loan terms rejected*. Diakses pada 13 Oktober 2017, dari

Xinhua (2017). *Xi says Belt and Road Initiative not geopolitical tool*. Diakses pada 23 November, dari http://news.xinhuanet.com/english/2017-09/03/c_136579491.htm