

ANALISIS *BELT AND ROAD INITIATIVE* SEBAGAI STRATEGI GEOPOLITIK TIONGKOK DI EROPA TAHUN 2017-2022

Oleh : Siti Zaimatun Nabila

Email : siti.zaimatun1663@student.unri.ac.id

Pembimbing : Dr. Mhd. Saeri, M.Hum

Jurusan Hubungan Internasional

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Riau

Kampus Bina Widya, Jl. H.R. Soebrantas Km 12,5 Simp. Baru, Pekanbaru 28293

Telp/Fax. 0761-63277

ABSTRACT

This research analyzes how China implements Belt and Road Initiative as its geopolitical strategy in Europe. Since its launched, Belt and Road Initiative has been known and promoted as China's most ambitious foreign policy with a main focus on infrastructure development within global scope. Europe as a developed region is also became one of China's BRI targets, because it has the capability to support the reviving of China's economy which is uneven in its certain area. Even though Europe later launched the Global Gateway Strategy with a similar vision to BRI, it was not immediately able to replace China's BRI position or even disrupt China's relations with European countries. Until 2022, BRI projects still exists and contribute significantly to China's economy, as well as China's geopolitical developments in Europe. The perspective used in this study is realism along with geopolitical theory. Based on the assumption of the perspective and the theory, China, through the Belt and Road Initiative, seeks domestic prosperity while simultaneously developing its geopolitical reach in the European region. 25 European countries have signed MoUs related to the Belt and Road Initiative, yet its implementation is not limited to these 25 countries, especially the Silk Road Economic Belt which continues to be improved throughout Europe including the landlocked countries.

Keywords: *Belt and Road Initiative, Geopolitics, Infrastructure Development*

PENDAHULUAN

Kebangkitan Tiongkok dalam sistem internasional disertai dengan perkembangan pesatnya di berbagai aspek, salah satunya kemajuan ekonominya yang cukup fantastis, di mana persentase pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) Tiongkok terus meningkat. Pada tahun 2021, PDB Tiongkok berhasil tumbuh sebanyak 8,1% dari PDB tahun 2020, dan menjadi angin segar bagi perkembangan ekonomi Tiongkok, bahkan menjadikan dirinya dipandang sebagai potensi kekuatan baru yang akan mampu

maju sebagai negara adidaya yang hegemon dalam sistem internasional, ditambah lagi dengan sikapnya yang semakin proaktif terhadap dinamika dan berbagai isu internasional.

Keaktifan Tiongkok dalam sistem internasional salah satunya terlihat dari kebijakan luar negerinya yaitu *Belt and Road Initiative* (BRI) yang diinisiasikan sejak tahun 2013 lalu.¹ *World Bank* telah

¹ Syaiful Anam dan Ristiyani, "Kebijakan Belt and Road Initiative (BRI) Tiongkok pada Masa Pemerintahan Xi Jinping," *Jurnal Ilmiah Hubungan Internasional* 14, no. 2 (31 Desember

memperkirakan bahwa BRI dapat meningkatkan arus perdagangan di 149 negara peserta hingga sebesar 4,1%, memangkas biaya perdagangan global hingga sebesar 2,2%, serta menumbuhkan PDB negara-negara berkembang di Asia Timur dan Pasifik hingga sebesar 3,9%.² Kemudian, sebuah konsultan CEBR yang berbasis di London memperkirakan bahwa BRI akan meningkatkan PDB dunia hingga sebesar \$7,1 triliun per tahun pada tahun 2040 nantinya, dan keuntungannya akan tersebar luas karena perdagangan global yang meningkat sebagai akibat dari peningkatan infrastruktur yang mengurangi gesekan atau hambatan dalam perdagangan dunia.³

Pembentukan *Belt and Road Initiative* berhubungan dengan visi kepemimpinan Presiden Xi Jinping yaitu *Chinese Dream* yang bertujuan untuk menciptakan Tiongkok yang kuat, makmur, dan bebas dari invasi asing. Dapat diartikan lebih jauh lagi, visi ini berfungsi untuk mempertegas eksistensi Tiongkok di mata internasional, menyejahterakan masyarakat dan negara dengan adanya sumber daya yang cukup, serta mengadakan pengembangan domestik yang bebas dari investasi asing sehingga menjadi negara yang lebih mandiri.⁴

Cakupannya yang menyeluruh ke hampir seluruh negara dan/atau wilayah di dunia, menyebabkan *Belt and Road Initiative* menjadi proyek raksasa Tiongkok untuk memenuhi kebutuhan

sumber daya alam negara sekaligus memperluas jangkauan geopolitiknya, termasuk di kawasan Eropa sebagai salah satu target dari pelaksanaan BRI. Negara-negara Eropa juga cenderung terbuka dengan peluang yang diberikan oleh Tiongkok melalui BRI, sejalan dengan visi konektivitas Eurasia yang ingin dijalankan untuk menghubungkan wilayah Eropa dengan Asia. Meskipun begitu, tidak semua negara Eropa telah mengambil bagian dalam inisiatif ini. Karena itu, penelitian ini akan membahas mengenai BRI sebagai strategi geopolitik Tiongkok di Eropa untuk mengetahui tingkat keberhasilan Tiongkok dalam memperluas pengaruhnya di wilayah Eropa.

KERANGKA TEORI

Perspektif Realisme

Berdasarkan pemikiran John Mearsheimer mengenai realisme, negara-bangsa akan terus berusaha untuk bertahan hidup di bawah anarki dengan memaksimalkan kekuatan relatif mereka terhadap negara lain.⁵ Realisme menekankan pentingnya *power*, dominasi kekuasaan, dan kepentingan pribadi. Lebih jauh lagi, realisme sangat erat kaitannya dengan keadaan di mana negara-negara mengejar kekuasaan dan memenuhi kepentingan nasional mereka masing-masing. Bahwa mereka akan terus memperkuat pengaruh mereka dalam suatu sistem yang ada.⁶ Karena itu, dalam sistem internasional yang anarki, negara akan bersaing demi mendapatkan kekuasaan dan mendominasi negara lainnya.⁷

Tiongkok dalam hal ini memaksimalkan kemampuannya untuk dapat mendominasi Eropa dengan kekuatan yang dipunya melalui strategi

2018): 217–36,

<https://doi.org/10.26593/jihi.v14i2.2842.217-236>.

² Michele Ruta, “Belt and Road Initiative,” World Bank, 29 Maret 2018,

<https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>.

³ CEBR, “Belt and Road Initiative to boost world GDP by over \$7 trillion per annum by 2040,” 27 Mei 2019, <https://cebr.com/reports/belt-and-road-initiative-to-boost-world-gdp-by-over-7-trillion-per-annum-by-2040/>.

⁴ Zheng Wang, “The Chinese Dream: Concept and Context,” *Journal of Chinese Political Science* 19, no. 1 (Maret 2014): 1–13, <https://doi.org/10.1007/s11366-013-9272-0>.

⁵ Scott Burchill dkk., *Theories of International Relations*, 3rd ed (New York: Palgrave Macmillan, 2005), 32–43.

⁶ Rafiq Purnama, “Strategi China di Kawasan Asia Timur,” *Jurnal Diplomasi Pertahanan* 6, no. 3 (2020): 85, <https://doi.org/10.33172/jdp.v6i3.665>.

⁷ Anam dan Ristiyani, “Kebijakan Belt and Road Initiative (BRI) Tiongkok pada Masa Pemerintahan Xi Jinping.”

geopolitik *Belt and Road Initiative*, juga untuk mendapatkan keuntungan maksimal berupa sumber daya dan keunggulan geografis yang dimiliki oleh negara-negara yang dijangkaunya.

Teori Geopolitik

Teori atau tradisi geopolitik telah muncul sejak sekitar 150 tahun yang lalu di kalangan ahli geografi Eropa, di mana mereka menempatkan alam sebagai pusat analisis terkait politik dunia saat itu.⁸ Teori ini muncul dengan adanya pergeseran geografi, demografi, ide-ide evolusi, teori rasial, dan doktrin realis.⁹ Geopolitik berbicara tentang hubungan politik dengan teritorial, menekankan alam sebagai faktor dalam politik dunia, dan bukan sebagai bagian kehidupan yang rentan. Alam sebagai unsur geopolitik menyediakan sumber daya dan latar belakang yang menjadi panggung di mana kelompok ras dan negara yang kuat terlibat dalam perebutan kekuasaan dan sumber daya.¹⁰

Sebagai spesifikasi dari pandangan geopolitik di atas, penulis menggunakan teori geopolitik Heartland milik Sir Halford Mackinder yang terkenal dengan dikturnya yaitu “*who rules the Heartland commands the World Island; who commands World Island rules the world*”, menyatakan bahwa ‘daratan Eurasia (Eropa dan Asia) merupakan kunci dari dominasi dunia, sehingga yang dapat menguasai Eurasia atau ‘Daerah Jantung’ tersebut akan dapat menguasai ‘Pulau Dunia’ yaitu Eropa, Asia, dan Afrika,

hingga kemudian dapat menguasai dunia’.¹¹

Belt and Road Initiative telah menjadi strategi geopolitik Tiongkok yang bertujuan untuk menghubungkan ekonomi Eurasia dengan infrastruktur, perdagangan, dan investasi. Dimulai dengan Eropa, Tiongkok berupaya mengoptimalkan inisiatifnya untuk menguasai wilayah geografi Eurasia dan Afrika.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan tipe riset studi kasus. Penelitian kualitatif sendiri merupakan proses pengolahan data dari kumpulan informasi yang didapatkan sehingga membentuk pola-pola dalam menjawab pertanyaan penelitian. Tipe riset studi kasus berarti dilakukannya studi atau analisis terhadap suatu kasus untuk memperoleh pengetahuan mendalam dari kasus tersebut.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif, memungkinkan penulis untuk mendeskripsikan kasus yang telah diamati sebagai data kualitatif dengan lebih spesifik, transparan, dan mendalam. Karena itu, penulis pada penelitian ini akan melakukan analisis terhadap pengimplementasian BRI dalam hubungan Tiongkok dengan kawasan Eropa maupun negara-negaranya, untuk kemudian dapat mendeskripsikannya secara menyeluruh.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Eropa dalam Perspektif Geopolitik Tiongkok

Secara geografis, wilayah Eropa didominasi oleh daratan, namun juga mencakup proporsi terbesar pantai dunia,

⁸ Jonathan Haslam, *No Virtue like Necessity. Realist Thought in International Relations since Machiavelli* (London: Yale University Press, 2002), 162–82.

⁹ Alison Bashford, *Global Population: History, Geopolitics and Life on Earth* (Columbia University Press, 2014).

¹⁰ Olaf Corry, “The ‘Nature’ of International Relations: From Geopolitics to the Anthropocene,” *E-International Relations*, 2017, <https://www.e-ir.info/2017/10/15/the-nature-of-international-relations-from-geopolitics-to-the-anthropocene/>.

¹¹ Kusnanto Anggoro, “Perubahan Geopolitik dan Ketahanan Nasional: Sebuah Penjelajahan Teoretikal,” *Jurnal Kajian Lemhannas RI* 29 (2017): 5–17; Hendrajit, “Pergeseran Sentral Geopolitik Internasional, dari Heartland ke Asia Pasifik,” *Jurnal Kajian Lemhannas RI* 29 (2017): 39.

yakni terdapat 1 km garis pantai di setiap 260 km permukaannya. Meskipun begitu, terdapat negara-negara di kawasan Eropa yang terkurung oleh daratan atau perbatasan milik negara lain (*landlocked*) yang dapat disebut sebagai daerah pedalaman, di antaranya yaitu Austria, Andorra, Luxemburg, Republik Ceko, Hongaria, Liechtenstein, Makedonia Utara, Swiss, Serbia, Slowakia, Vatikan, San Marino, Moldova, dan juga Polandia yang tergolong ke dalam negara semi pedalaman.

Keadaan dalam negeri negara-negara pedalaman tersebut tidak lebih baik dibandingkan dengan negara-negara di pesisir, baik dalam hal perdagangan internasional maupun keamanan ekonomi. Secara umum, mereka memiliki tingkat kepadatan penduduk yang rendah karena aksesibilitas dan mobilitasnya yang cenderung sulit, menyebabkan pergerakan ekonominya juga menjadi terhambat.¹² Keadaan ini dapat dimanfaatkan oleh Tiongkok, dengan memberikan ‘bantuan’ perekonomian atau keterhubungan infrastruktur jalur darat kepada daerah pedalaman tersebut.

Secara politik, Tiongkok memiliki ketertarikan terhadap Uni Eropa sebagai representasi penting bagi Eropa dalam hubungan internasional. Uni Eropa sering kali dikaitkan dengan Amerika Serikat dalam aktivitas politik internasionalnya sehingga menjadi salah satu urgensi bagi Tiongkok untuk menahan perkembangan dan pengaruh Amerika Serikat di Eropa. Bahkan, Menteri Luar Negeri Italia, Antonio Tajani, pada 25 Januari 2023, mengemukakan bahwa Uni Eropa tidak memiliki kebijakan luar negeri yang nyata, hanya selalu mengejar dan melayani kepentingan Amerika Serikat dalam

¹² Talita Leilani Putri, “Penyebab Pedalaman Benua Lebih Rendah Kepadatan Penduduknya daripada Pesisir,” *detikEdu*, 10 April 2023, <https://www.detik.com/edu/detikpedia/d-6665947/penyebab-pedalaman-benua-lebih-rendah-kepadatan-penduduknya-daripada-pesisir>.

aktivitas internasionalnya.¹³ Padahal, sebagai pasar tunggal dengan 27 negara di dalamnya, UE bahkan dapat menghasilkan jumlah kekayaan yang sama dengan Amerika Serikat.¹⁴ Tiongkok dalam hal ini memerlukan Uni Eropa sebagai elemen yang mampu menyeimbangi pengaruh AS dalam sistem internasional untuk mendistribusikan *power* secara lebih merata dalam dunia yang multipolar.¹⁵

Selanjutnya, UE memiliki ketertarikan untuk memperkuat konektivitas Eropa dengan Asia (termasuk Tiongkok di dalamnya) yang objektif utamanya adalah sinergi yang sama pada bidang transportasi, energi, dan konektivitas digital. Keterbukaan UE terhadap visi konektivitas Eropa-Asia (Eurasia) ini membuat Tiongkok memiliki kesempatan yang cukup besar untuk mengimplementasikan *Belt and Road Initiative*, menjadi sarana penghubung bagi Eurasia itu sendiri. Sehubungan juga dengan pilar-pilar BRI yang membawa nilai konektivitas serupa dengan UE, mengintegrasikan segala sektor yang berpeluang untuk peningkatan dan perkembangan negara.

Di lain sisi, pada sisi ekonomi dan perdagangan, Eropa merupakan mitra dagang terbesar yang dimiliki oleh Tiongkok.¹⁶ Sekitar 15% perdagangan Tiongkok berasal dari Eropa, sehingga kemakmuran Eropa membawa dampak

¹³ Syarifudin, “Menlu Italia: Uni Eropa Didominasi Amerika Serikat,” *SINDOnews.com*, 26 Januari 2023, <https://international.sindonews.com/read/1006175/41/menlu-italia-uni-eropa-didominasi-amerika-serikat-1674716499>.

¹⁴ Richard Maher, “The Elusive EU-China Strategic Partnership,” *International Affairs* 92, no. 4 (1 Juli 2016): 961, <https://doi.org/10.1111/1468-2346.12659>.

¹⁵ Dingli Shen, “Why China sees the EU as a counterweight to America,” *Europe’s World*, 2008, 48.

¹⁶ European Court of Auditors, “The EU’s response to China’s state-driven investment strategy,” *Review No 03*, 2020, 7, https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RW20_03/RW_EU_response_to_China_EN.pdf.

bagi pertumbuhan berkelanjutan serta keberhasilan reformasi ekonomi dan pemerintahan Tiongkok. Begitu pula sebaliknya, Eropa mendapatkan jumlah impor yang cukup besar dari Tiongkok setiap tahunnya, mencapai sebanyak 22%. Pada tahun 2020, Tiongkok mengekspor layanan/jasa hingga sebesar €31 miliar ke UE, sementara pada tahun 2021, ekspor barang Tiongkok ke UE mencapai €472 miliar.¹⁷ Terakhir, pada tahun 2022, nilai total perdagangan barang antara Tiongkok dan Eropa mencapai €696 miliar.¹⁸

Ifo Institute (2022) menyatakan bahwa apabila Eropa mengalami perang dagang dengan Tiongkok, yang akan didapatkan adalah kerugian hingga 8,47% pada sektor industri otomotif, 5,14% pada produksi peralatan transportasi, dan 4,34% pada teknik mesin.¹⁹ Eropa membutuhkan Tiongkok untuk mengembangkan ekonomi dan perdagangan, begitu pula dengan Tiongkok yang dapat mengembangkan ekspornya ke Eropa. Melalui posisinya dalam perekonomian ini, Tiongkok dapat mencapai kepentingan nasionalnya yang ekspansif serta berpeluang untuk menciptakan pengaruh politik sehingga dapat menjadi negara *superpower* yang dihormati oleh internasional.²⁰

¹⁷ European External Action Service, "EU China Relations," 1 April 2022, https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-china-relations-factsheet_en.

¹⁸ Anna Cooban, "Huge Trade Partner and 'systemic Rival.' Europe Has a China Problem," CNN Business, 2 Desember 2022, <https://www.cnn.com/2022/11/30/economy/europe-china-trade-tension/index.html>.

¹⁹ "Ini Bukti Terbaru Ketergantungan Eropa kepada China," CNBC Indonesia, 8 Agustus 2022, <https://www.cnbcindonesia.com/news/20220808160758-4-362002/ini-bukti-terbaru-ketergantungan-eropa-kepada-china>.

²⁰ Ian Bond dkk., "Rebooting Europe's China Strategy" (Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik German Institute for International and Security Affairs, 2022), 20–41, <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2022Special01/>.

***Belt and Road Initiative* sebagai Agenda Global Tiongkok**

Belt and Road Initiative diresmikan pada tahun 2013 dan menjadi kebijakan luar negeri Tiongkok yang paling ambisius hingga saat ini, di mana ia menjadi representasi ambisi Tiongkok untuk tata kelola global, namun juga tetap memperhatikan pembangunan ekonomi nasionalnya. Pembentukannya diawali dengan kunjungan Presiden Xi Jinping ke Kazakhstan pada September 2013 serta ke Indonesia pada Oktober 2013 yang menjadi tempat bagi Presiden Xi Jinping untuk menyerukan pembentukan *Economic Belt* dan *Maritime Silk Road* sehingga diketahui oleh dunia internasional,²¹ menyusul dirilisnya rencana *Vision and Actions Belt and Road Initiative* secara terbuka oleh pemerintah Tiongkok pada tahun 2015 lalu.²²

Belt pada *Belt and Road Initiative* merupakan singkatan dari *Silk Road Economic Belt* yang merujuk pada pembangunan rute darat untuk transportasi darat seperti kereta api yang menghubungkan provinsi tertinggal di Barat Tiongkok dengan Eropa melalui Asia Tengah, sementara *Road* merupakan singkatan dari *21st Century Maritime Silk Road* yang merujuk pada jalur laut penghubung provinsi pesisir (yang meningkatkan perdagangan maritim) Tiongkok melalui Indo-Pasifik ke Asia Selatan, Asia Tenggara, Timur Tengah, Afrika, dan Eropa. Kedua bagian dalam *Belt and Road Initiative* ini memiliki andil dalam membentuk postur Tiongkok pada konteks ekonomi global maupun sektor lainnya dalam tatanan internasional. Pelaksanaan atau pengimplementasiannya

²¹ Chuanxing Wang, "Changing International System Structures and the Belt and Road Initiative," dalam *Rethinking the Silk Road*, ed. oleh Maximilian Mayer (Singapore: Springer Nature, 2018), 273, <https://doi.org/10.1007/978-981-10-5915-5>.

²² "The Belt & Road Initiative," *Institute for Security & Development Policy*, Oktober 2016, 1–2.

dilakukan dengan berdasar pada 5 pilar yaitu koordinasi kebijakan, konektivitas infrastruktur, perdagangan tanpa hambatan, integrasi keuangan, dan hubungan antar manusia yang lebih erat.

Pada dasarnya, ketika membentuk BRI, Tiongkok hendak mencapai kepentingan nasionalnya sendiri untuk mempertahankan dan meningkatkan pertumbuhan domestiknya. BRI dipandang sebagai strategi yang dapat menjadi penghubung antara daerah-daerah tertinggal Tiongkok dengan negara dan/atau wilayah lain yang dinilai mampu memacu pertumbuhan daerah-daerah terbelakang. Karena itu, BRI menjadi kebijakan luar negeri dan strategi ekonomi utama bagi Tiongkok. Selain itu, pada tingkat internasional, Tiongkok sebagai negara yang memiliki kapabilitas untuk menjadi negara hegemon terus berupaya untuk meningkatkan pengaruhnya kepada negara-negara lain. Melalui BRI, Tiongkok mempromosikan ambisi geopolitik dan geostrateginya untuk berekspansi secara global dengan mengembangkan konektivitas regional maupun global melalui citranya untuk memberikan fasilitasi perdagangan dengan modernisasi yang dimilikinya kepada negara-negara yang kurang berkembang.²³ Sejak awal, BRI dipromosikan sebagai inisiatif damai yang akan menghasilkan *win-win solutions* atau keuntungan bersama bagi Tiongkok dan negara-negara peserta.

Hal ini juga dikarenakan Tiongkok sendiri kekurangan pengaruh politik dan lebih menonjol pada sektor ekonomi, sehingga diplomasi ekonomi menjadi satu hal yang dapat menjadi kekuatan untuk memperkuat pengaruhnya di luar negeri. Untuk itu, diperlukan kebijakan ekonomi yang akan terlihat menguntungkan serta tidak pula dipandang membahayakan bagi negara lain yang ingin dijangkau oleh Tiongkok.²⁴

²³ European Court of Auditors, "The EU's response to China's state-driven investment strategy," 8.

²⁴ Tom Miller, *Chinese Asian Dream: Empire Building along the New Silk Road* (London: Zed

Dengan berbagai bidang yang ditawarkan, mulai dari ekonomi, politik, budaya, sosial, hingga ekologi,²⁵ seiring dengan keuntungan yang mungkin didapatkan, BRI mampu menjadi instrumen yang meningkatkan citra Tiongkok serta *soft power*-nya dalam mendorong tatanan dunia yang multipolar.²⁶

Implementasi *Belt and Road Initiative* sebagai Strategi Geopolitik Tiongkok di Wilayah Eropa

Hubungan antara Eropa dengan Tiongkok telah dimulai sejak lama, tepatnya pada tahun 1975 ketika komisaris pertama Eropa, Christopher Soames berkunjung ke Tiongkok dalam rangka pembentukan hubungan dalam bidang kerja sama dan perdagangan melalui sebuah kontrak diplomatik. Ketika hubungan antara kedua belah pihak ini berdampak baik akibat penerapan kebijakan Tiongkok yang penuh dengan keterbukaan dan reformasi perdagangan, dibentuk perjanjian perdagangan bilateral yang menghasilkan \$2,4 miliar pada tahun 1980 dan terus mengalami peningkatan. Akan tetapi, pada kurun waktu 2003-2008, hubungan kerja sama antara Tiongkok dengan Uni Eropa terbelang kurang harmonis dan bahkan mengalami kemunduran yang cukup signifikan. Hingga pada akhirnya, baik Tiongkok maupun Eropa menyadari kepentingan masing-masing terutama dalam hal ekonomi di mana keduanya menjadi mitra dagang satu sama lainnya. Lebih lanjut, Uni Eropa memiliki visi konektivitas

Books, 2019),
<https://www.scribd.com/book/427228416/China-s-Asian-Dream-Empire-Building-along-the-New-Silk-Road>.

²⁵ Wang Yiwei, *The Belt and Road: What Will China Offer the World in Its Rise*, 1 ed. (Beijing: New World Press, 2016).

²⁶ Maximilian Mayer, "China's Rise as Eurasian Power: The Revival of the Silk Road and Its Consequences," dalam *Rethinking the Silk Road* (Singapore: Springer Nature, 2018), 6,
<https://doi.org/10.1007/978-981-10-5915-5>.

Eurasia yang ingin dioperasikan untuk mengoneksikan Eropa dengan Asia. Visi inilah yang dimanfaatkan oleh Tiongkok untuk melakukan pendekatan dengan Eropa untuk melangsungkan *Belt and Road Initiative*. Tiongkok terus berupaya untuk memperbaiki hubungannya dengan Eropa sejak tahun 2009 melalui *UE-China Summit* yang berlangsung setiap tahunnya, dilanjutkan dengan peluncuran BRI secara resmi pada tahun 2013, hingga dikeluarkannya *action plan Belt and Road Initiative* pada tahun 2015.

Selanjutnya, di tahun yang sama, pada konferensi *UE-China Summit 2015* di Brussels, Tiongkok dan Uni Eropa membahas kembali hubungan diplomatik kedua belah pihak dengan tema utama memperkuat kerja sama internasional dan membangun kembali '*Belt and Road Initiative*' sebagai inisiatif pembangunan yang akan menguntungkan kedua belah pihak.²⁷ Karena itu, meski terdapat dinamika antara hubungan Tiongkok dengan Eropa, kedua belah pihak terus berupaya untuk memperbaiki hubungan karena adanya kepentingan yang serupa dalam kerja sama yang terjalin, terutama dalam bidang ekonomi, perdagangan, dan konektivitas.²⁸

Seperti yang telah disebutkan pada bagian sebelumnya, pengimplementasian *Belt and Road Initiative* dilakukan dengan berdasar pada *action plan* yang telah disusun oleh Pemerintah Tiongkok yang pokok utamanya adalah menghubungkan Tiongkok dengan negara-negara Eropa, termasuk menghubungkan Asia dan Eropa secara lebih erat.²⁹

²⁷ European Council, "EU-China Summit Joint Statement: The Way Forward after Fourty Years of EU-China Cooperation," 29 Juni 2015, <https://www.consilium.europa.eu/media/23732/150629-eu-china-summit-joint-statement-final.pdf>.

²⁸ Cui Hongjian, "The Belt and Road Initiative and Its Impact on Asia-Europe Connectivity," China Institute of International Studies, 21 Juli 2016, https://www.ciis.org.cn/english/COMMENTARIES/202007/t20200715_2695.html.

²⁹ Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, "Vision and Actions on Jointly

Action plan ini berkaitan dengan pilar-pilar BRI dan akan dijalankan sesuai dengan pilar-pilar tersebut pula, mulai dari mendorong koordinasi kebijakan ekonomi maupun strategi pembangunan, mempromosikan investasi, meningkatkan hubungan dan/atau pertukaran *people-to-people* hingga menciptakan kerja sama ekonomi yang terbuka, inklusif, serta menguntungkan bagi semuanya. Secara lebih spesifik, BRI memungkinkan peningkatan infrastruktur yang aman dan efisien, peningkatan konektivitas ke tingkat yang lebih tinggi, peningkatan fasilitasi perdagangan dan investasi, pembangunan jaringan perdagangan yang lebih bebas, penguatan pengaruh atau kepercayaan politik, peningkatan pertukaran budaya dan peradaban yang berbeda untuk saling belajar dan berkembang bersama.³⁰

Lebih lanjut, sebagai sebuah inisiatif yang melibatkan dua pihak atau lebih dengan latar belakang yang berbeda pula, diperlukan sebuah kesepakatan formal seperti halnya *Memorandum of Understanding* (MoU), agar pelaksanaan inisiatif berlandaskan pada tujuan bersama yang akan mengarahkan berjalannya tindakan bersama nantinya. Berdasarkan data yang didapatkan dari *Green Finance & Development Center*, hingga tahun 2022, negara-negara Eropa yang telah menandatangani *Memorandum of Understanding* (MoU) terkait *Belt and Road Initiative* di antaranya yaitu Albania, Belarus, Bosnia Herzegovina, Bulgaria, Kroasia, Republik Ceko, Estonia, Yunani, Hongaria, Italia, Latvia, Lituania, Luxembourg, Moldova, Montenegro, Makedonia Utara, Polandia, Portugal,

Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road," 28 Maret 2015, https://www.fmprc.gov.cn/eng/topics_665678/2015zt/xjpcxbayzlt2015nnh/201503/t20150328_705553.html.

³⁰ The State Council The People's Republic of China, "Full text: Action plan on the Belt and Road Initiative," 30 Mei 2015, http://english.www.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm.

Rumania, Serbia, Slovakia, Slovenia, dan Ukraina. Terdapat juga negara-negara Eropa yang ‘tidak jelas’ posisinya dalam BRI, karena tidak ditemukannya informasi independen tentang penandatanganan MoU untuk meresmikan mereka sebagai negara-negara BRI, di antaranya yaitu Austria dan Rusia.³¹

Meskipun begitu, bukan berarti BRI hanya beroperasi di negara-negara yang sudah resmi menjadi mitra saja. Pemerintah Tiongkok juga telah menekankan bahwa ruang lingkup dari BRI tidaklah tetap, tidak ada definisi resmi mengenai ‘negara-negara di sepanjang *Belt and Road*’, sehingga perkembangan BRI dalam sistem internasional cenderung tidak terbatas.³²

Berikutnya, akan dijelaskan pengimplementasian *Belt and Road Initiative* di Eropa berdasarkan 5 pilar utama yang merangkap menjadi tujuan utama yang perlu dicapai.

Pertama, koordinasi kebijakan, merupakan kunci dari segala kebijakan Tiongkok terhadap Eropa. Dengan pilar ini, pemerintah Tiongkok dapat menghadirkan koordinasi yang mampu menumbuhkan kepercayaan politik antara satu sama lainnya sehingga Tiongkok berhasil membawa pengaruhnya ke dalam proses pembuatan kebijakan masing-masing negara. Koordinasi kebijakan ini juga memungkinkan suatu kebijakan Tiongkok untuk diikuti oleh negara-negara Eropa. Contohnya, ketika kebijakan BRI relevan dengan peraturan dan standar yang ditetapkan oleh Uni Eropa, negara-negara di luar Uni Eropa tetap harus mengikuti standar yang diterapkan oleh UE itu sendiri, dengan tujuan memastikan kesamaan atau kesesuaian antara kondisi maupun kendala (termasuk kendala fiskal),

sehingga dapat berpengaruh pada pembangunan jaringan infrastruktur lintas batas yang berkelanjutan dan dapat dioperasikan secara penuh di antara Tiongkok dengan negara-negara Eropa.³³

Uni Eropa sendiri juga menghubungkan *Belt and Road Initiative* dengan *European Strategic Investment Plan* dan bahkan mendiskusikan pembentukan dana investasi bersama Tiongkok-Uni Eropa. Konektivitas Tiongkok dengan Eropa melalui BRI bahkan berdampak pada koordinasi kerangka kebijakan lainnya seperti penetapan mekanisme koordinasi antara strategi *Made in China 2025* dengan rencana *German Industry 4.0*, begitu pula dengan peningkatan kerja sama Tiongkok dengan 16 negara Eropa Tengah dan Timur melalui *16+1 cooperation framework* yang juga mencakup proyek kerja sama pelabuhan di Laut Adriatik, Baltik, dan Laut Hitam. Ditambah lagi dengan percepatan pembangunan kereta api lintas batas Hungaria-Serbia dan *China-Europe Land and Sea Transport Express*.³⁴

Melalui BRI, Tiongkok memiliki peluang untuk meningkatkan kredibilitasnya dalam kerja sama yang berlangsung sehingga tingkat kepercayaan juga akan meningkat. Dengan begitu, Tiongkok dapat dengan mudah membuka peluang kerja sama lain yang diterima dengan baik oleh negara-negara Eropa, memungkinkan Tiongkok untuk terus memperluas eksistensinya dan memperbesar pengaruhnya dalam segala kebijakan di berbagai bidang kerja sama yang berlangsung dengan negara-negara Eropa. Bahkan, kerja sama tersebut dapat membawa pengaruh yang cukup kuat bagi

³¹ Christoph Nedopil, “Countries of the Belt and Road Initiative (BRI),” Green Finance & Development Center, 2023, <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>.

³² Hongjian, “The Belt and Road Initiative and Its Impact on Asia-Europe Connectivity.”

³³ European Commission, *Joint Communication to the European Parliament and the Council* (Brussels, 2016), 10, https://eeas.europa.eu/archives/docs/china/docs/joint_communication_to_the_european_parliament_and_the_council_-_elements_for_a_new_eu_strategy_on_china.pdf.

³⁴ Hongjian, “The Belt and Road Initiative and Its Impact on Asia-Europe Connectivity.”

keberlangsungan kebijakan negara-negara tersebut, seperti halnya Jerman yang mengalami dilema terkait kemakmuran ekonominya apabila lepas dari ketergantungannya pada Tiongkok.³⁵

Kedua, konektivitas infrastruktur, merupakan pilar prioritas dalam pengimplementasian *Belt and Road Initiative*. Tiongkok melalui BRI bertanggung jawab untuk menyediakan segala kepentingan yang dibutuhkan oleh negara-negara Eropa dalam hal pembangunan infrastrukturnya, yang nantinya juga akan mendorong pembangunan jaringan penghubung antar negara, kawasan, hingga pembangunan jalur utama internasional. Salah satu proyek infrastruktur Tiongkok yang diunggulkan dalam *Belt and Road Initiative* adalah transportasi berkecepatan tinggi seperti kereta api, turut menghubungkan Tiongkok dengan Eropa yang salah satunya adalah Rusia melalui Provinsi Heilongjiang, Jilin, dan Liaoning, begitu pula dengan pembangunan koridor khusus terkait transportasi berkecepatan tinggi Eurasia yang akan menghubungkan Beijing dan Moskow untuk membuka pintu-pintu lainnya ke arah Utara. Ini berdasar pada *action plan* yang menyebutkan bahwa diperlukan persiapan mekanisme koordinasi dalam hal transportasi kereta api dan bea cukai pelabuhan untuk koridor Tiongkok-Eropa, mengembangkan *brand* 'kereta barang Tiongkok-Eropa'.³⁶

Secara umum, kereta-kereta kargo atau kereta barang Tiongkok-Eropa telah beroperasi di 73 rute dan telah mengangkut barang ke lebih dari 170 kota di 23 negara Eropa. Penggunaan jalur darat seperti kereta barang lebih diutamakan dalam kepentingan perdagangan dan ekonomi

dengan negara-negara Eropa karena tercatat lebih efisien dibandingkan melalui jalur laut, mampu 2-3 kali lebih cepat dibandingkan jalur laut sekaligus mampu memangkas biaya transportasi hingga 30 persen dibandingkan rute laut. Pada tahun 2017, jumlah total pengangkutan barang di kereta-kereta yang transit di Rusia, Kazakhstan, dan Belarus berjumlah lebih dari 279 ribu TEU (satuan kapasitas kargo).³⁷ Sementara itu, kereta barang terbaru yang berangkat dari Tiongkok menuju Eropa adalah kereta barang dari Chengdu pada April lalu yang menuju Prancis untuk pertama kalinya.

Melalui koridor khusus dan transportasi lintas negara seperti kereta api dan kereta barang Tiongkok-Eropa tersebut, berlangsung kegiatan impor dan ekspor antara Tiongkok dengan Eropa, salah satunya dengan menggunakan *China Railway Express* (Chang'an). Hingga tahun 2019, ekspor terbesar Tiongkok ke Eropa adalah bahan tekstil yang mencapai hingga 68,65% disusul dengan komponen mesin sebesar 18,99%.³⁸

Ini diharapkan dapat mengeratkan koneksi antara Tiongkok dengan Eropa, terutama mengenai komponen mesin dari produsen/pabrik Tiongkok kepada kebutuhan pembangunan infrastruktur Eropa, mendukung konektivitas infrastruktur Tiongkok-Eropa secara berkelanjutan. Didukung juga oleh mesin Tiongkok yang memenuhi standar kualitas fungsi namun berbeda dengan mesin Eropa dan sulit untuk dicari di Eropa itu sendiri, sehingga apabila Eropa mengalami

³⁵ Mischa Erhardt, "Jerman Ingin Lepaskan Diri dari Ketergantungan pada Cina," DW, 13 April 2023, <https://www.dw.com/id/jerman-tergantungan-cina/a-65301850>.

³⁶ The State Council The People's Republic of China, "Full text: Action plan on the Belt and Road Initiative."

³⁷ Aswab Nanda Pratama, "Ini Lintasan Kereta Barang Terpanjang di Dunia, dari China hingga Eropa... Halaman all," KOMPAS.com, 7 Desember 2018, <https://internasional.kompas.com/read/2018/12/07/08022471/ini-lintasan-kereta-barang-terpanjang-di-dunia-dari-china-hingga-eropa>.

³⁸ Deodatus Pradipto, "Melihat Kehebatan Kereta Angkut China ke Eropa. Jalur Sutra Modern," Tribunnews.com, 21 Juni 2019, <https://www.tribunnews.com/internasional/2019/06/21/melihat-kehebatan-kereta-angkut-china-ke-eropa-jalur-sutra-modern>.

kendala seperti misalnya kerusakan mesin atau membutuhkan suku cadang, ia akan kembali kepada Tiongkok, ditambah lagi dengan keberanian Tiongkok untuk memberi harga yang lebih murah dibandingkan dengan harga di Eropa, menimbulkan ketergantungan yang terus berkelanjutan.

Ketiga, perdagangan tanpa hambatan, merupakan tugas utama dalam membangun *Belt and Road Initiative*. Bukan hanya perdagangan, investasi juga menjadi bagian penting dalam menghapuskan hambatan-hambatan yang ada untuk menciptakan lingkungan bisnis yang sehat dan menguntungkan.³⁹ Karena itulah didirikan berbagai zona perdagangan bebas atau *free trade area* untuk memudahkan kerja sama ekonomi dan investasi yang berlangsung sehingga tercipta rantai kerja sama yang terintegrasi di berbagai bidang antara Tiongkok dengan negara-negara Eropa.

Pembentukan zona kerja sama ekonomi dan perdagangan membantu pengembangan industri, perdagangan dan investasi di bawah BRI, seperti halnya di Rusia, Hungaria, dan Rumania. Ini berpengaruh pada pembentukan-pembentukan jalur dan koridor ekonomi yang mendukung pengimplementasian pilar konektivitas infrastruktur dan perdagangan bebas BRI, yaitu *New Eurasian Land Bridge pathway and economic corridor* yang mengkoneksikan Eropa dengan Asia. Terdapat pula jalur dan koridor ekonomi yang secara khusus ditujukan kepada Rusia melalui Mongolia yang dikenal dengan *China-Mongolia-Russia pathway and economic corridor*.⁴⁰ Pembentukan koridor ekonomi dan/atau *free trade area* ini ditujukan untuk meningkatkan komitmen kerja sama ekonomi, mempercepat perkembangan perdagangan, serta meningkatkan

frekuensi transportasi kereta api antara Tiongkok dengan Eropa, yang pada akhirnya akan kembali menguntungkan bagi sektor ekonomi perdagangan.

Keempat, integrasi keuangan, merupakan fondasi penting dalam pengimplementasian *Belt and Road Initiative*. Fokus utamanya adalah memperdalam kerja sama keuangan, membangun sistem stabilitas mata uang, sistem investasi serta pembiayaan. Tiongkok melalui BRI ingin memperluas ruang lingkup dan skala pertukaran terkait mata uang dengan negara-negara Eropa yang turut serta dalam inisiatif. Karena itulah Tiongkok mendirikan lembaga-lembaga keuangan seperti *Shanghai Cooperation Organization (SCO)* dan *Silk Road Fund* untuk mendanai keperluan pelaksanaan BRI sekaligus negara-negara peserta. Lembaga-lembaga keuangan ini juga berfungsi untuk memperkuat relugasi keuangan, salah satunya dengan menerbitkan obligasi Renminbi guna meningkatkan penggunaan Renminbi dalam transaksi perdagangan baik secara bilateral maupun multilateral.⁴¹

Penggunaan Renminbi dalam transaksi internasional baru-baru ini mulai meningkat dikarenakan pengaruh ekonomi Tiongkok yang terus bertumbuh, beriringan dengan *Belt and Road Initiative* yang mengikat banyak negara ke dalam sistem ekonominya. Di kawasan Eropa, tepatnya di Rusia, *Bank of Russia* telah meningkatkan bagian Renminbi dalam cadangannya, dari sekitar 2% pada tahun 2018 menjadi lebih dari 14% pada tahun 2019. Sementara di waktu yang sama, ia mengurangi bagian dolar AS dari sekitar 30% menjadi sekitar 9,7% saja.⁴² Meskipun begitu, hingga tahun 2021,

³⁹ The State Council The People's Republic of China, "Full text: Action plan on the Belt and Road Initiative."

⁴⁰ Hongjian, "The Belt and Road Initiative and Its Impact on Asia-Europe Connectivity."

⁴¹ The State Council The People's Republic of China, "Full text: Action plan on the Belt and Road Initiative."

⁴² Rehia Sebayang, "Yuan 'Raja' Mata Uang Dunia, Masih Jauh Pemirsah!," CNBC Indonesia, 3 September 2020, <https://www.cnbcindonesia.com/market/20200903104451-17-184072/yuan-raja-mata-uang-dunia-masih-jauh-pemirsah>.

cadangan devisa di seluruh dunia masih didominasi oleh dolar AS sebanyak 60%, euro sebanyak 20%, dan selebihnya dalam mata uang poundsterling, yen, dan yuan, dengan yuan sekitar 2%.⁴³ Karena itu, Renminbi belum dapat menggantikan posisi dollar sebagai mata uang dunia ataupun menyamai posisi Euro sebagai mata uang regional Uni Eropa.

Kelima, hubungan antar manusia yang lebih erat, diartikan sebagai dukungan publik dalam *Belt and Road Initiative*. Ini mencakup promosi pertukaran budaya dan akademik serta kerja sama terkait sumber daya alam maupun manusia (tenaga kerja). Uni Eropa sebagai lembaga yang menaungi Eropa mendukung penuh hubungan antar manusia ini untuk mendukung peluang di berbagai sektor baik itu industri kreatif dan budaya serta pariwisata, berkontribusi mendorong dialog antar budaya dan mempromosikan keanekaragaman budaya dan partisipasi masyarakat sipil. Terkait dengan BRI, UE dan Tiongkok berupaya untuk mendukung fasilitasi mobilitas, visa, dan kerja sama untuk melawan migrasi ilegal.⁴⁴

Selain itu, sehubungan dengan perkembangan jalur kereta barang yang kian pesat hingga ke pedalaman-pedalaman Eropa, bukan hanya berdampak pada pembangunan ekonomi, melainkan juga pembangunan sosial. Hal ini dikarenakan terjadi hubungan orang ke orang dan pertukaran sosial budaya berkat pengiriman barang-barang dari Tiongkok yang masuk ke Eropa. Artinya, Tiongkok mampu mengenalkan dan memperluas ekspansi barang-barang Tiongkok, yang bahkan nantinya dapat menyebabkan ketergantungan terhadap ‘bantuan’

⁴³ “Apakah Dolar, Euro, atau Yuan Mata Uang Global Berikutnya?,” DW, 15 Maret 2021, <https://www.dw.com/id/apakah-dolar-euro-atau-yuan-mata-uang-global-berikutnya/a-56863540>.

⁴⁴ European Commission, *Joint Communication to the European Parliament and the Council*.

pembangunan ekonomi dan sosial di pedalaman-pedalaman Eropa.⁴⁵

Hambatan Pengimplementasian *Belt and Road Initiative* di Eropa

Meski pelaksanaan *Belt and Road Initiative* tidak terbatas pada negara-negara yang menandatangani MoU saja, peresmian MoU merupakan hal yang penting karena menjadikan kerja sama BRI sebagai kerja sama yang independen dan tidak dapat diganggu gugat, baik berupa kerja sama bilateral maupun multilateral antara Tiongkok dengan negara-negara lain.

Hal ini sejalan dengan sifat dan kondisi sistem internasional yang dinamis, di mana perubahan terus terjadi dan dinamika hubungan antar negara terus mengalami pasang surut. Dimulai dengan tindakan Uni Eropa yang pada Desember 2021 lalu meluncurkan *Global Gateway* sebagai strategi konektivitas global baru, yang bertujuan untuk meningkatkan investasi dalam peningkatan infrastruktur, menghubungkan barang, orang, dan layanan di seluruh dunia. Visi yang serupa dengan BRI ini memunculkan pandangan baru dari sistem internasional, bahwa *Global Gateway* merupakan alat Uni Eropa untuk ‘tidak kalah’ dengan BRI itu sendiri.⁴⁶

Selain itu, hambatan pelaksanaan BRI juga bertambah lagi dengan peluncuran pakta pertahanan trilateral AUKUS yang merupakan kerja sama tiga negara, yaitu Australia, *United Kingdom*, dan Amerika Serikat. *United Kingdom* (Inggris) merupakan bagian dari region

⁴⁵ Dinar Fitra Maghiszha, “Jalur Sutra Baru Merangsek Eropa, China Buka Rute Kereta Api ke Polandia,” SINDOnews.com, 19 September 2021, <https://ekbis.sindonews.com/read/544716/39/jalur-sutra-baru-merangsek-eropa-china-buka-rute-kereta-api-ke-polandia-1632010167>.

⁴⁶ Michele Barbero, “Europe Is Trying (and Failing) to Beat China at the Development Game,” *Foreign Policy*, 10 Januari 2023, <https://foreignpolicy.com/2023/01/10/europe-china-eu-global-gateway-bri-economic-development/>.

Eropa yang menjadi target dari BRI, namun malah menjalin kerja sama dengan negara lain yang dapat dikatakan sebagai musuh Tiongkok. Pembentukan AUKUS sendiri juga disinyalir untuk mengimbangi dan/atau melawan pengaruh kekuatan Tiongkok di wilayah Indo-Pasifik, mengakibatkan Tiongkok kehilangan posisi dominannya di wilayah tersebut.⁴⁷ Jika sudah begitu, akan sulit bagi Tiongkok untuk menjangkau Eropa secara keseluruhan. Karena inilah *Memorandum of Understanding* menjadi sangat penting bagi pengimplementasian BRI itu sendiri.

SIMPULAN

Belt and Road Initiative di Eropa masih dalam tahap perkembangan dan belum dapat dikatakan berhasil secara penuh. Hingga tahun 2020, dari 45 negara Eropa, hanya 25 negara yang menandatangani MoU terkait BRI. Meskipun begitu, ini tidak menutup jalan Tiongkok untuk melaksanakan BRI di negara-negara Eropa lainnya, seiring dengan ruang lingkupnya yang sangat luas tanpa secara eksplisit menyebutkan negara mana saja yang akan menjadi sasarannya dalam *action plan* yang dipublikasikan oleh pemerintah Tiongkok itu sendiri. Namun, kondisi ini juga sekaligus membatasi pergerakan Tiongkok sehingga tidak terlalu menguntungkan bagi perkembangan BRI.

Di lain sisi, pembangunan dan/atau konektivitas infrastruktur yang menjadi dasar atau pilar utama dari *Belt and Road Initiative* diimplementasikan dengan cukup baik di Eropa. Tiongkok bukan hanya menjadi pemasok bahan baku dan kebutuhan infrastruktur lain yang dibutuhkan oleh Eropa, melainkan juga terus membangun koneksi secara langsung, terutama melalui *Silk Road*

Economic Belt yaitu kereta api internasional yang mencakup kereta barang, membawa keuntungan ekonomi melalui kegiatan ekspor barang-barang Tiongkok ke negara-negara Eropa, termasuk pedalaman-pedalaman Eropa yang cenderung mengalami keterbatasan dalam hal mobilitas dan aksesibilitas. Bahkan, Uni Eropa menganggap konektivitas infrastruktur sebagai platform utama untuk bekerja sama dengan Tiongkok dalam rangka mencapai visi gabungan Eurasia yang dikehendaknya. Ini mampu menghadirkan mekanisme-mekanisme koordinasi kebijakan seperti *EU-China 2020 Strategic Agenda for Cooperation* dan *EU-China Comprehensive Agreement on Investment (CAI) 2020*.

Meskipun begitu, Tiongkok harus tetap memperhatikan penyelenggaraan *Belt and Road Initiative* dengan saksama, mengingat potensi hambatan dan kendala apabila Uni Eropa serius dengan keberlangsungan *Global Gateway* sebagai strategi konektivitas global. Selain itu, Tiongkok juga belum berhasil membangun sistem stabilitas mata uang untuk menjadikan Renminbi sebagai alat transaksi internasional secara menyeluruh. Karena itu, Tiongkok harus mempertahankan BRI sedemikian rupa mengingat peluang keuntungannya yang besar bagi perekonomian maupun geopolitik Tiongkok itu sendiri.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Bashford, Alison. *Global Population: History, Geopolitics and Life on Earth*. Columbia University Press, 2014.
- Burchill, Scott, Andrew Linklater, Richard Devetak, Jack Donnelly, Matthew Paterson, Christian Reus-Smit, dan Jacqui True. *Theories of International Relations*. 3rd ed. New York: Palgrave Macmillan, 2005.

⁴⁷ Syarifudin, "China Peringatkan Jalan Berbahaya setelah Kesepakatan AUKUS," SINDOnews.com, 15 Maret 2023, <https://international.sindonews.com/read/1047071/40/china-peringatkan-jalan-berbahaya-setelah-kesepakatan-aukus-1678838619>.

- Haslam, Jonathan. *No Virtue like Necessity. Realist Thought in International Relations since Machiavelli*. London: Yale University Press, 2002.
- Mayer, Maximilian. "China's Rise as Eurasian Power: The Revival of the Silk Road and Its Consequences." Dalam *Rethinking the Silk Road*, 1–42. Singapore: Springer Nature, 2018. <https://doi.org/10.1007/978-981-10-5915-5>.
- Miller, Tom. *Chinese Asian Dream: Empire Building along the New Silk Road*. London: Zed Books, 2019. <https://www.scribd.com/book/427228416/China-s-Asian-Dream-Empire-Building-along-the-New-Silk-Road>.
- Wang, Chuanxing. "Changing International System Structures and the Belt and Road Initiative." Dalam *Rethinking the Silk Road*, disunting oleh Maximilian Mayer, 269–79. Singapore: Springer Nature, 2018. <https://doi.org/10.1007/978-981-10-5915-5>.
- Yiwei, Wang. *The Belt and Road: What Will China Offer the World in Its Rise*. 1 ed. Beijing: New World Press, 2016.

Dokumen

- European Commission. *Joint Communication to the European Parliament and the Council*. Brussels, 2016. https://eeas.europa.eu/archives/docs/china/docs/joint_communication_to_the_european_parliament_and_the_council_-_elements_for_a_new_eu_strategy_on_china.pdf.
- European Council. "EU-China Summit Joint Statement: The Way Forward after Fourty Years of EU-China Cooperation," 29 Juni 2015. <https://www.consilium.europa.eu/media/23732/150629-eu-china-summit-joint-statement-final.pdf>.
- European Court of Auditors. "The EU's response to China's state-driven investment strategy." *Review No 03*, 2020. https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RW20_03/RW_EU_response_to_China_EN.pdf.

Jurnal

- Anam, Syaiful dan Ristiyani. "Kebijakan Belt and Road Initiative (BRI) Tiongkok pada Masa Pemerintahan Xi Jinping." *Jurnal Ilmiah Hubungan Internasional* 14, no. 2 (31 Desember 2018): 217–36. <https://doi.org/10.26593/jihi.v14i2.2842.217-236>.
- Anggoro, Kusananto. "Perubahan Geopolitik dan Ketahanan Nasional: Sebuah Penjelajahan Teoretikal." *Jurnal Kajian Lemhannas RI* 29 (2017): 5–17.
- Hendrajit. "Pergeseran Sentral Geopolitik Internasional, dari Heartland ke Asia Pasifik." *Jurnal Kajian Lemhannas RI* 29 (2017): 31–41.
- Maher, Richard. "The Elusive EU-China Strategic Partnership." *International Affairs* 92, no. 4 (1 Juli 2016). <https://doi.org/10.1111/1468-2346.12659>.
- Purnama, Rafiq. "Strategi China di Kawasan Asia Timur." *Jurnal Diplomasi Pertahanan* 6, no. 3 (2020). <https://doi.org/10.33172/jdp.v6i3.665>.
- Shen, Dingli. "Why China sees the EU as a counterweight to America." *Europe's World*, 2008, 48–52.
- "The Belt & Road Initiative." *Institute for Security & Development Policy*, Oktober 2016, 1–7.
- Wang, Zheng. "The Chinese Dream: Concept and Context." *Journal of Chinese Political Science* 19, no. 1 (Maret 2014): 1–13.

<https://doi.org/10.1007/s11366-013-9272-0>.

Website

- Barbero, Michele. "Europe Is Trying (and Failing) to Beat China at the Development Game." *Foreign Policy*, 10 Januari 2023. <https://foreignpolicy.com/2023/01/10/europe-china-eu-global-gateway-bri-economic-development/>.
- Bond, Ian, François Godement, Hanns W. Maull, dan Volker Stanzel. "Rebooting Europe's China Strategy." Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik German Institute for International and Security Affairs, 2022. <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2022Special01/>.
- CEBR. "Belt and Road Initiative to boost world GDP by over \$7 trillion per annum by 2040," 27 Mei 2019. <https://cebr.com/reports/belt-and-road-initiative-to-boost-world-gdp-by-over-7-trillion-per-annum-by-2040/>.
- CNBC Indonesia. "Ini Bukti Terbaru Ketergantungan Eropa kepada China," 8 Agustus 2022. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20220808160758-4-362002/ini-bukti-terbaru-ketergantungan-eropa-kepada-china>.
- Cooban, Anna. "Huge Trade Partner and 'systemic Rival.' Europe Has a China Problem." *CNN Business*, 2 Desember 2022. <https://www.cnn.com/2022/11/30/economy/europe-china-trade-tension/index.html>.
- Corry, Olaf. "The 'Nature' of International Relations: From Geopolitics to the Anthropocene." *E-International Relations*, 2017. <https://www.e-ir.info/2017/10/15/the-nature-of-international-relations-from-geopolitics-to-the-anthropocene/>.
- DW. "Apakah Dolar, Euro, atau Yuan Mata Uang Global Berikutnya?," 15 Maret 2021. <https://www.dw.com/id/apakah-dolar-euro-atau-yuan-mata-uang-global-berikutnya/a-56863540>.
- Erhardt, Mischa. "Jerman Ingin Lepaskan Diri dari Ketergantungan pada Cina." *DW*, 13 April 2023. <https://www.dw.com/id/jerman-tergantungan-cina/a-65301850>.
- European External Action Service. "EU China Relations," 1 April 2022. https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-china-relations-factsheet_en.
- Hongjian, Cui. "The Belt and Road Initiative and Its Impact on Asia-Europe Connectivity." *China Institute of International Studies*, 21 Juli 2016. https://www.ciis.org.cn/english/COMMENTARIES/202007/t20200715_2695.html.
- Maghiszha, Dinar Fitra. "Jalur Sutra Baru Merangsek Eropa, China Buka Rute Kereta Api ke Polandia." *SINDOnews.com*, 19 September 2021. <https://ekbis.sindonews.com/read/544716/39/jalur-sutra-baru-merangsek-eropa-china-buka-rute-kereta-api-ke-polandia-1632010167>.
- Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road," 28 Maret 2015. https://www.fmprc.gov.cn/eng/topics_665678/2015zt/xjpcxbayzlt2015nnh/201503/t20150328_705553.html.
- Nanda Pratama, Aswab. "Ini Lintasan Kereta Barang Terpanjang di Dunia, dari China hingga Eropa... Halaman all." *KOMPAS.com*, 7 Desember 2018. [JOM FISIP Vol. 10: Edisi II Juli - Desember 2023](https://internasional.kompas.com/read/2018/12/07/08022471/ini-</p></div><div data-bbox=)

- lintasan-kereta-barang-terpanjang-di-dunia-dari-china-hingga-eropa.
- Nedopil, Christoph. "Countries of the Belt and Road Initiative (BRI)." Green Finance & Development Center, 2023.
<https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>.
- Pradipto, Deodatus. "Melihat Kehebatan Kereta Angkut China ke Eropa. Jalur Sutra Modern." Tribunnnews.com, 21 Juni 2019.
<https://www.tribunnnews.com/internasional/2019/06/21/melihat-kehebatan-kereta-angkut-china-ke-eropa-jalur-sutra-modern>.
- Putri, Talita Leilani. "Penyebab Pedalaman Benua Lebih Rendah Kepadatan Penduduknya daripada Pesisir." detikEdu, 10 April 2023.
<https://www.detik.com/edu/detikpedia/d-6665947/penyebab-pedalaman-benua-lebih-rendah-kepadatan-penduduknya-daripada-pesisir>.
- Ruta, Michele. "Belt and Road Initiative." World Bank, 29 Maret 2018.
<https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>.
- Sebayang, Rehia. "Yuan 'Raja' Mata Uang Dunia, Masih Jauh Pemirsah!" CNBC Indonesia, 3 September 2020.
<https://www.cnbcindonesia.com/market/20200903104451-17-184072/yuan-raja-mata-uang-dunia-masih-jauh-pemirsah>.
- Syarifudin. "China Peringatkan Jalan Berbahaya setelah Kesepakatan AUKUS." SINDOnews.com, 15 Maret 2023.
<https://international.sindonews.com/read/1047071/40/china-peringatkan-jalan-berbahaya-setelah-kesepakatan-aukus-1678838619>.
- . "Menlu Italia: Uni Eropa Didominasi Amerika Serikat." SINDOnews.com, 26 Januari 2023.
<https://international.sindonews.com/read/1006175/41/menlu-italia-uni-eropa-didominasi-amerika-serikat-1674716499>.
- The State Council The People's Republic of China. "Full text: Action plan on the Belt and Road Initiative," 30 Mei 2015.
http://english.www.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm.