

TINJAUAN BUKU

CHINA BELT ROAD INITIATIVE: PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DAN PERLUASAN HEGEMONI EKONOMI TIONGKOK DI DUNIA

Wang Yiwei. 2016. *The Belt and Road Initiative: What Will China Offer The World In Its Rise*. New World Press: Beijing. 214 halaman. Bahasa Inggris.

Paulus Rudolf Yuniarto

Pusat Penelitian Sumber Daya Regional - LIPI

Email: rudolfyuniarto@gmail.com

Diterima: 04-07-2017

Direvisi: 18-08-2017

Disetujui: 15-09-2017

“If you want to get rich, build roads; if you want to get rich quickly, build highways, if you want to get rich immediately, build internet networks.” Wang Yiwei (2017, Global Times).

Buku ini mengulas perkembangan *China Belt Road Initiative* (China BRI, *Inisiatif Sabuk Jalan Tiongkok*) sejak digulirkan pada tahun 2013 sekaligus merespon beragam diskusi dan permasalahan yang muncul dari inisiatif tersebut. Misalnya saja tentang dialog ekonomi politik manfaat pembangunan infrastruktur Tiongkok di sepanjang pesisir Laut Cina Selatan, dampaknya bagi perdagangan di ASEAN, problematika hubungan internasional antara negara, dan lain-lain. Selain itu, buku ini juga sedikit mengulas praktik implementasi *China Belt Road Initiative* tentang pertukaran ide/gagasan, barang, modal, dan kesempatan pasar yang cukup kompleks di kawasan yang dilalui. Pergerakan pembangunan infrastruktur, logistik, dan investasi Tiongkok dalam program *Belt and Road Initiative* disampaikan dalam buku ini yang mendorong terciptanya hubungan-hubungan (persinggungan) baik aktor maupun institusi antar negara. Jejaring kerjasama (maupun konflik) dari *China Belt Road Initiative* ini terbentuk dari hubungan-hubungan sosial-ekonomi-politik antar pemerintah/masyarakat Tiongkok dengan negara lain. Buku ini ditulis oleh Wang Yiwei, seorang profesor dari School of International Studies, Direktur Institut Urusan Internasional

dan Direktur Pusat Studi Eropa di Universitas Renmin Beijing, dan salah satu pakar dalam bidang hubungan internasional Eropa-China di Tiongkok.

Secara umum buku ini terbagi menjadi empat gagasan utama yang mengintisarkan suatu abstraksi tentang China BRI. Pertama, memperkenalkan sejarah kemunculan inisiatif China BRI—yang sebelumnya menggunakan istilah *One Belt One Road*, dan sejauh mana dorongan ekonomi dan politik nasional maupun internasional mendasari pembentukan inisiatif ini. Bagian pertama ini menyoroti lima jenis hubungan persatuan antara Tiongkok dengan Eurasia yang baru, yaitu: pengembangan infrastruktur fisik baru; perdagangan dan investasi; standarisasi sistem moneter; dan membangun kesadaran umum tentang kesatuan politik dengan meningkatkan intensitas hubungan antar warga (bisnis, program pertukaran, pariwisata). Penulis buku ini tampaknya hendak menempatkan Inisiatif Sabuk Jalan Tiongkok tersebut ke dalam perspektif sejarah yang lebih modern agar tampak lebih menarik, tidak hanya menggambarkan pentingnya sejarah Jalan Sutra yang lama, namun juga merinci hubungannya dengan fase pengembangan ekonomi Tiongkok

saat ini—yang lebih mengedepankan proses reformasi ekonomi terbuka dan juga mengglobal. Penjelasan bagian ini juga menyoroti signifikansi historis-geopolitik dari pembentukan *One Belt One Road*, terutama di bidang atau masalah pembangunan kekuatan maritim bersanding/berhadapan dengan pembangunan infrastruktur antar benua (kontinen), menggambarkan paralel gagasan antara *China Belt Road Initiative* dan *America Marshall Plan* yang berbeda namun bertujuan sama serta respon negara-negara lain tentang pengembangan Sabuk Jalan Tiongkok baru.

Di Bagian Dua, buku ini menyajikan penjelasan mengenai manfaat China BRI yang memberi peluang bagi negara-negara di kawasan Asia, Eropa dan negara di dunia lainnya atas implementasi dari pembangunan yang digagas dalam China BRI. Bagian dua buku ini memberikan masukan kepada pembaca terhadap fakta bahwa bila negara-negara bangsa lainnya bersatu dengan China, mereka bisa mendapatkan kembali peran globalnya, misalnya Eropa dapat kembali muncul sebagai kekuatan baru yang hilang setelah Perang Dunia II. Negara-negara Asia Selatan juga dapat terkoneksi global dengan Tiongkok daratan maupun dengan kawasan lain.

Pada bagian konseptual ketiga, penulis mengungkapkan tentang bahaya yang dihadapi dari penerapan China BRI. Penulis memberikan contoh gambaran tentang isu keamanan terorisme dan bencana alam, bencana ekonomi (misalnya terjadinya risiko inflasi keuangan dunia), risiko munculnya hukum internasional tentang hubungan antar berbagai kawasan akibat China BRI. Pada bab ini penulis menganggap besarnya tantangan geopolitik yang diajukan oleh China BRI adalah yang terbesar. Keberadaan China BRI bisa juga mempertajam teori “ancaman China” bagi negara-negara yang berkompetensi dengan Tiongkok, misalnya, Rusia di Asia Tengah, India di Samudra Hindia, Amerika Serikat di Laut Cina Selatan, serta sejumlah negara Eropa yang tidak nyaman dengan perluasan pengaruh Tiongkok di Eropa. Namun, penulis optimis: menurutnya masalah bisa diatasi dengan kolaborasi negara.

Pada bagian terakhir, penulis mengembangkan suatu teori, yaitu teori

integrasi global dan konsep bagaimana cara melakukan kerja sama praktis menjadi dasar China BRI. Untuk mewujudkan program China BRI, pemerintah Tiongkok akan membantu membangun infrastruktur dan jaringan politik-ekonominya di negara-negara Asia Tengah dan Asia Tenggara melalui para aktor maupun institusi lokal yang saling bekerja sama agar semakin terintegrasi ke arah politik dan ekonomi dengan Tiongkok. Dalam konteks pendekatan pragmatik, penulis buku ini membuat saran bagaimana penerapan China BRI ini dapat diukur (misalnya implementasi infrastruktur, pengurangan bea masuk, peningkatan bantuan dan investasi, kerjasama ilmiah, dan lain-lain). Sebagai penutup, penulis menyimpulkan bahwa China BRI adalah gagasan yang boleh dimiliki oleh publik yang menguntungkan bagi semua negara dan warga dunia. Selanjutnya, prakarsa tersebut merupakan dasar yang baik sebagai kebangkitan kawasan Eurasia, yang menurut penulis, dapat menghubungkan berbagai kepentingan Tiongkok, negara-negara Asia dan juga Eropa.

Apa yang membuat buku Wang Yiwei ini menarik, pertama, bahwa informasi dan saran yang dikemukakan sangat mencerminkan pendapat dan gagasan kepemimpinan Komite Partai Komunis Tiongkok. Dalam buku ini posisi pemerintah Tiongkok ditunjukkan dengan melampirkan dokumen resmi pemerintah yang berjudul Visi dan Usulan Tindakan yang Digariskan pada Jalan Sabuk Ekonomi Jalan Bersama dan Jalan Raya Maritim Abad 21. Dokumen ini dikeluarkan bersama oleh Komite Pembangunan dan Reformasi Nasional China, Kementerian Luar Negeri dan Kementerian Perdagangan. Sehingga dapat dikatakan bahwa buku ini adalah representasi gagasan pemerintah Tiongkok terkait dengan China BRI. Pemerintah Tiongkok dalam China BRI hendak menunjukkan dan mewujudkan semangat keterbukaan Tiongkok, keinginan untuk masuk dalam pusaran perkembangan globalisasi yang inklusif sekaligus menandai transformasi sosial-ekonomi-politik Tiongkok dan menjadi partisipan bagi promotor globalisasi.

Terlibat dalam pusaran globalisasi modern dikarenakan tren kekuatan sosial, ekonomi, dan politik mulai kurang didominasi oleh Amerika Serikat. Perkembangan dunia saat ini telah bergerak menuju model desa global namun masih menyisakan persoalan dunia yang terdikotomi antara negara maju dan negara berkembang, antara pusat dan pinggiran kota. Membaca fenomena ini penulis buku hendak menghubungkan kebijakan pemerintah Tiongkok untuk melanjutkan hubungan yang kini terhenti karena menurunnya dominasi Amerika dengan membangun hubungan baru antara Tiongkok dengan Eropa, Afrika dan Asia. Prakarsa China BRI akan membantu menjembatani kesenjangan ini dengan membantu negara-negara berkembang melepaskan kemiskinan, sambil mempromosikan kemunculan negara-negara berkembang yang terus berlanjut dan berhasil dengan cara yang akan memperbaiki kekurangan dengan logika globalisasi tradisional.

Penulis berpendapat bahwa ketidakberlanjutan globalisasi yang didominasi AS dan kemunculan inisiatif “Belt and Road” yang diajukan oleh Tiongkok adalah sebuah solusi untuk mempersempit kesenjangan antara kawasan miskin dan kaya, negara miskin dan kaya. Tiongkok dengan cerdas telah memulai arah globalisasi sejati dan inklusif yang akan menjadi tema utama abad ke-21 mendatang. Penulis mengklaim bahwa buku ini sebagai karya pertama di Tiongkok yang menganalisa inisiatif “Belt and Road” dari perspektif hubungan internasional. Penulis buku menjelaskan buku ini memberikan perspektif hubungan internasional tentang inisiatif membangun jalur sabuk ekonomi dan alur maritim serta pengaruhnya terhadap hubungan Tiongkok dengan kondisi global. kekuatan. Secara konseptual dan praktik, China BRI telah membuka sebuah babak baru dalam sejarah keterbukaan Tiongkok secara keseluruhan. Berfokus pada konektivitas di bidang komunikasi kebijakan, konektivitas infrastruktur, perdagangan tanpa hambatan, peredaran keuangan dan pemahaman antar masyarakat, inisiatif tersebut menandai transformasi fundamental China dari sekedar menjadi pembentuk globalisasi, dan situasinya berubah dari satu tempat dimana China membuka

diri ke dunia luar, ke tempat di mana dunia terbuka bagi China. Selain itu, melalui konektivitas di antara Eropa, Afrika, dan Asia, prakarsa ini akan menghidupkan kembali peradaban pedalaman dan laut, membantu negara-negara berkembang melepaskan kemiskinan, dan meningkatkan kemunculan negara-negara berkembang yang terus berlanjut dan berhasil, sehingga dapat memperbaiki logika tradisional globalisasi. Inilah gagasan dari pemerintah Tiongkok yang dianalisis melalui kaca mata hubungan internasional yang cukup menarik.

Hal menarik kedua adalah, buku ini cukup komprehensif, dan mencakup berbagai isu. Kemunculan gagasan China BRI berusaha menjembatani sejarah masa lalu tentang kemasyuran Jalur Sutra Cina dengan menempatkan konteksnya melihat ke masa depan, yaitu tantangan perdagangan global dan konektivitas manusia antar kawasan dan bangsa. Pada bagian pendahuluan penulis berusaha menjawab pertanyaan mendasar seperti: mengapa diberi nama ini? Apa kesamaan antara Jalan Sutra yang baru dan yang lama? Apa tujuan yang telah dilakukan pemerintah China? Kapan China akan menyelesaikan inisiatif ini? Pertanyaan ini di jelaskan secara filosofis, Orang Cina sering mengatakan: “Jika Anda ingin menjadi kaya, bangunlah jalan; Jika Anda ingin cepat kaya, bangun jalan raya, jika Anda ingin cepat kaya, bangun jaringan internet”. Di Cina, Jalan tidak umum dipahami sebagai jalan fisik, tapi itu lebih berarti “cara”. Dalam karakter Cina “Daolu”, yang berarti “arah atau jalan”, “Lu” adalah metode untuk mewujudkan “Dao”. Apa arti sebenarnya dari “Dao”? Menurut bab 42 dari “Tao Te Ching” yang merupakan ajaran klasik kuno di Tiongkok, “Dao” menghasilkan satu, satu menghasilkan dua, dua menghasilkan tiga, dan kemudian tiga menghasilkan dunia kita. Pada saat ini, masyarakat menghadapi nasib yang sama, perlu “jalan” untuk perbaikan nasib. Oleh karena itu, China BRI adalah upaya membangun jalan (jaringan) yang terbuka untuk semua pemain dan merangkul semua orang, tidak hanya bersifat eksklusif.

Buku ini sangat menarik untuk membantu memberikan penjelasan China BRI ke khalayak Barat (Eropa) khususnya, misalnya banyak dari pelaku ekonomi mulai tertarik menggeser perhatian pada keuntungan yang ditawarkan dari gagasan China BRI ini, namun di sisi yang berbeda masyarakat Eropa pada umumnya belum begitu menyadari akan apa yang ditawarkan dan implikasi yang akan terjadi. Buku ini hendak menunjukkan kontribusi China BRI terhadap jenis koeksistensi dan pembangunan berkelanjutan yang baru, dan merupakan alternatif dari globalisasi gaya lama Barat. Inisiatif ini beroperasi di sektor ekonomi, politik, budaya, sosial dan ekologi, yang berbasis pada pembangunan infrastruktur fisik maupun komunikasi yang kuat. Buku ini ingin melawan prasangka Barat tentang Tiongkok sebagai negara komunis tertutup sekaligus menawarkan prakarsa pembangunan dunia masa depan yang saling menguntungkan. Sebagai contoh, penulis mencontohkan kepada bangsa Eropa yang skeptis bahwa jalan sutra baru dapat mendamaikan Eropa dengan Rusia dan menjadikannya sebagai kekuatan Eurasia dan Atlantik. Pada saat yang sama, penulis juga memberikan contoh Amerika Serikat bahwa negara tersebut akan tetap menjadi kekuatan maritim terbesar di dunia melalui pengembangan infrastruktur laut di kawasan Asia Tenggara dengan penguasaan wilayah dan teknologi yang telah dikembangkan sejak perang dunia 2 selesai.

Selain dua hal menarik di atas, ada kritik penting yang tampaknya perlu untuk ditambahkan dalam memahami China BRI yang tidak sempat dibahas dalam buku karangan Wang Yiwei, pertama, kiranya perlu penjelasan dan pemahaman berbeda diluar perspektif Tiongkok atau dari peneliti lain. Ini fungsinya sebagai perbandingan. Misalnya, sejauh mana dan seperti apakah gagasan konektivitas dari China BRI ini muncul sebagai permasalahan global dan dengan siapa akan dikaitkan? Kedua, sejauh mana dampak yang ditimbulkan dari pembangunan infrastruktur yang menjadi andalan dalam pelaksanaan China BRI di wilayah lain (semisal di Eropa dan Asia Tenggara)? Ketiga, persoalan-persoalan apa saja yang tercipta dan berkaitan dengan isu-isu sosial-ekonomi-politik yang

berkorelasi dengan negara-negara di kawasan (terutama kawasan Asia Timur dan Asia Tenggara)? Keempat, sejauh ini belum banyak diketahui seperti apakah jejaring kerjasama negara/masyarakat dalam kebijakan China Belt Road Initiative yang membentuk relasi-relasi aktor dan institusi antar negara. Beberapa point pertanyaan penting ini kurang banyak ditelaah dan dijelaskan oleh penulis dalam penjelasan buku ini.

Dapat dipahami kekurangan buku ini karena ditulis 3 tahun berselang sejak digulirkan Presiden Xi Jinping tahun 2013 di Kazakthan dan Indonesia. Dalam kurun waktu tersebut tentu saja menyisakan berbagai sudut pandang yang kurang banyak di bahas dalam buku ini. Buku ini sangat ber-perspektif Beijing dan mewakili suara pemerintah Tiongkok tentang China BRI. Selain itu, buku ini minim 'intepretatif' dari segi pembacaan terhadap isu-isu (kasus) yang terkait dengan inisiatif jalur sutra baru diluar Tiongkok. Padahal buku ini ditulis oleh professor ahli dalam kajian wilayah, khususnya Tiongkok dengan Eropa.

Sebagai suatu contoh perbandingan, ada buku lain yang di tulis oleh Lim Tai Wei dan kawan-kawan berjudul *China's One Belt One Road Initiative* yang diterbitkan oleh Imperial College Press tahun 2016. Buku ini memberikan penafsiran berbeda tentang narasi China BRI tidak melulu soal manfaat, relasi sosial, atau integrasi global. Misalnya membahas China BRI dilihat dari kacamata pemberitaan media kontemporer. Bagian ini mengulas berbagai isu positif dan negatif dari prakarsa China BRI di media masa (mengambil contoh di Singapura). Selain itu, buku perbandingan ini mengulas bagaimana peneliti dari luar Tiongkok daratan menceritakan narasi tentang peristiwa sejarah yang berkaitan dengan Jalan Sutra kuno dan pembukaan jalur maritim baru. Beberapa penulis dalam buku ini memberikan penafsiran tentang agenda kebijakan Tiongkok saat ini dan bagaimana pemerintah Tiongkok berusaha melegitimasi kegiatan ekonomi ini melalui jalur pertukaran politik (diplomasi) dan ekonomi. Dalam hal studi kelembagaan, buku ini juga mengulas peran Asian Infrastructure Investment

Bank (AIIB) yang berusaha terlibat secara lebih intens dalam China BRI, mengulas isu-isu yang dihadapi AIIB dalam upayanya membentuk *platform* investasi perbankan untuk pembiayaan pembangunan yang bersifat multilateral.

Bagian lain dari buku karangan Lim dan kawan-kawan juga mengulas kasus empiris dan kritis, misalnya program Euro-China High Speed Rail (HSR) dan HSR Central Asia-China yang tidak berjalan mulus pada saat ini dikarenakan volume penumpang tidak cukup banyak memberikan keuntungan sejak dibukanya jalur kereta api cepat tersebut. Bagian ini membahas rute darat dari China BRI dan melihat sejarah perkembangan HSR di Tiongkok hingga saat ini beserta perkembangan teknologi rel kereta api berkecepatan tinggi yang mereka punyai. Salah satu bentuk kritik terhadap HSR ini adalah masih adanya persoalan perhitungan teknis kurang tepat dan material yang ekonomis yang menurunkan kadar kemampuan teknologi kereta cepat yang menjadi tidak tepat guna. Selain persoalan itu, beberapa bagian di buku perbandingan ini juga menganalisis soal relasi sosial dan ekonomi terkait China BRI, misalnya menyoroti tantangan ekonomi, birokrasi dan persoalan geo-politik yang mungkin dihadapi atau diproyeksikan oleh proyek ini akan sangat menentukan keberhasilan dari proyek dalam China BRI.

Inisiatif “Belt and Road” merupakan inisiatif yang sangat penting dari sudut pandang yang positif, yaitu untuk membawa dunia bersama memfasilitasi ke arah globalisasi yang adil. Artinya membuka konektivitas (baik sosial, ekonomi, maupun politik) di area di mana pembangunan infrastruktur, khususnya jalan, saling terbangun. Hal ini senada dengan argumentasi yang dikemukakan oleh Parag Khanna penulis buku “*Connectography: Mapping the Future of Global Civilization*,” yang menyatakan bahwa konektivitas dan pembangunan infrastruktur akan mampu membuat dunia lebih damai, makmur, dan berkelanjutan. Khanna lebih lanjut menyatakan bahwa infrastruktur yang akan dibangun oleh penduduk dunia dalam 40 tahun ke depan akan melebihi total infrastruktur yang telah dibangun dalam 400 tahun terakhir. “Revolusi Interkonektivitas Global” katanya sudah mulai,

dan Tiongkok menciptakan program Belt Road (silk road dan maritime road) adalah sebuah contoh sejauh mana pembangunan infrastruktur berskala terbesar akan tercipta dalam periode sejarah global.

Buku yang ditulis Wang Yiwei tidak menyoroti dampak lebih lanjut atau analisis lebih dalam dari inisiatif sabuk jalan ini. Walaupun dalam bagian akhir bukunya menyebutkan tentang teori integrasi global, namun hanya sebatas dalam perspektif hubungan internasional. Ketidadaan analisis semacam ini, membuat buku Wang secara sekilas akan dilihat sebagai propaganda atau akan menjadi buku saku tentang China BRI. Padahal bila penulis cukup cerdas memberikan penjelasan teoritis/analitis secara umum dari praktik China BRI akan jauh lebih menarik. Sebagaimana dikatakan oleh Khanna inisiatif sabuk jalan yang banyak membangun infrastruktur akan membentuk suatu *connectography*. Sebuah gambaran tentang keterhubungan antar wilayah. Tidak ada lagi perbedaan ideologi dan politik dalam berhubungan, yang ada hanyalah konektivitas ekonomi yang makin mengglobal melalui kota-kota besar dan federasi atau kumpulan-kumpulan kepentingan ekonomi melalui pembangunan jaringan-jaringan fisik seperti kabel, pipa, rel kereta api, serta jaringan rantai suplai bisnis dan industri.

Jaringan dan infrastruktur yang terbangun tersebut menjadi jalan baru yang oleh Khanna disebut sebagai ‘*Global Renaissance*’ (dunia baru) yang mengikuti tiga pola, yaitu *Connectivity*, *Devolution*, dan *Tug of War*, yang singkatnya adalah sebagai berikut: 1) Konektivitas merangsek ke kota-kota besar sebagai zona ekonomi khusus (special economic zones – SEZs) di seluruh dunia yang terkoneksi melalui jalan kereta api, pipa, kabel internet, dan simbol-simbol lain dari jaringan global peradaban; 2) Devolusi negara menuju agregasi propinsi bahkan kota, serta kompetisi segala sesuatu berbasis global supply chain yang mengarah pada aktivitas ekonomi-bisnis-industri lintas batas negara; 3) Kompetisi geopolitis berevolusi dari perang berdasar teritori menjadi konektivitas, berbasis rantai suplay global, pasar energi, produksi industrial, keuangan, teknologi, knowledge,

dan talenta. Ketiganya, kemudian berorientasi pada Megacities yang akan melahirkan *The New Economic Geography* dan SEZs di dunia sebagai *The New Nodes* (Mulawarman, 2017).

Dari abstraksi yang di sampaikan dalam buku Wang dan dua buku perbandingan di atas, setidaknya dapat di petik suatu kesimpulan bahwa urgensi pembangunan infrastruktur adalah untuk mendukung daya saing sektor riil, memberikan penguatan pada iklim investasi dan dunia usaha. Penguatan daya saing sektor riil, perlu dukungan kelancaran distribusi produk domestik dari/ke berbagai wilayah. Kelancaran jaringan distribusi dan lalu lintas antarwilayah akan mengurangi tekanan disparitas harga, mendukung tercapainya skala ekonomi, dan meningkatkan efisiensi produksi. Dalam kerangka ini, percepatan penyelesaian konektivitas internasional adalah gagasan cemerlang yang muncul dari ide China BRI. Secara garis besar, berbagai program dalam China BRI menerapkan dua paradigma utama yaitu percepatan pertumbuhan ekonomi suatu negara (kawasan) dengan pengembangan infrastruktur melalui pendanaan bersama antara sumber negara dan swasta, dan perluasan pertumbuhan ekonomi dengan mengacu pada integrasi pasar secara internasional dan produksi yang masih terfragmentasi akibat rendahnya konektivitas inter-koridor, intra-koridor dan antar koridor di dalam wilayah ekonomi Tiongkok dengan sistem ekonomi di wilayah internasional. China BRI dengan usulan programnya hendak melakukan upaya pembangunan infrastruktur dalam program perluasan ekonomi Tiongkok (dan pengaruh sosial-politik yang akan juga mereka bawa) dengan menfokuskan pada perluasan area yang nantinya akan menghubungkan pusat-pusat ekonomi dunia. Sebuah program yang sangat ambisius dari pemerintah Tiongkok, namun sangat menjanjikan beragam keuntungan yang dapat diraih.

Selanjutnya dalam konteks hubungan antara negara/bangsa akibat pembangunan dalam China BRI menyisakan berbagai kesempatan untuk pembahasan lebih lanjut. Salah satunya, dalam hubungan antar negara, bisa memberikan penjelasan tentang potensi China BRI akan

memberikan peluang kerjasama potensi investasi Tiongkok berupa sumber pendanaan sumber dana asing (FDI), pembiayaan infrastruktur, produksi barang secara global, rantai pasar yang lebih efisien, dan transfer teknologi. Untuk itu, dari hasil kerjasama negara-negara yang berhubungan dengan China BRI dapat dilihat sejauh mana reformulasi kerjasama ekonomi dan politik mampu meningkatkan pola perdagangan, investasi, dan hubungan sosial yang lebih berkualitas. Di sektor pembangunan infrastruktur maritim, maka diperlukan pula kajian holistik terkait konektivitas maritim di Asia Tenggara dalam konteks *one belt one road* mulai dari kelembagaan/tata kelola, logistik *performance*, potensi bisnis, sumber energi, SDM, dampak sosial ekonomi hingga keragaman hayati. Kajian ini semua pada akhirnya mengekerucut pada bagaimana ide tentang konektivitas melalui pembangunan infrastruktur ini dapat menjelaskan hal lain, semisal, pola jejaring sosial-ekonomi-politik Eurasia-Tiongkok dan membangkitkan daya saing suatu negara terhadap negara lain.

PUSTAKA ACUAN

- Khanna, P. (2016). *Connectography: Mapping the future of global civilization* (First edition.). New York: Random House.
- Lim, T.W.; Chan, H.H.; Tseng, K.H.; Lim, W.X. (2016). *China's One Belt One Road Initiative*. Imperial College Press: London, UK.
- Mulawarman, A.D. (2017). *Siapa Berkuasa, Upper atau Underworld?* <https://ajidedim.wordpress.com/2017/02/04/siapa-berkuasa-upper-atau-underworld/> diakses 30/01/2018 22:03.