

ISSN 2580 6378
E-ISSN 2580 7048



JURNAL
ASIA
PACIFIC
STUDIES

Journal of International Relations Study Program
Faculty of Social and Political Sciences
Universitas Kristen Indonesia

Volume 3 | Number 1 | January - June 2019

GEPOLITIK TIONGKOK DI KAWASAN ASIA TENGGARA: JALUR PERDAGANGAN (OBOR)

¹Fransiskus Danang Radityo, ²Gabriella Rara, ³Indah Amelia, ⁴Rifal Efraim

¹⁻⁴Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Kristen Indonesia, Jl. Mayjen Sutoyo No.2, RT.9/RW.6, Cawang, Kec. Kramat jati, Kota Jakarta Timur, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 13630, Indonesia

¹Danang.555@gmail.com, ²gabriellarara13@gmail.com, ³amelias_indah@yahoo.com, ⁴rifalefraim16@gmail.com

Abstract

In the development of the dynamics of international politics, China is one of the countries that began to emerge and acted as an emerging power country and had economic power that had much influence on the world economic system. Geopolitics is a form of political implementation of the state with the influence of its geographical conditions. Geographical conditions can affect a country's policy on efforts to achieve its interests. To realize its interests, China does it by means of geostrategy. The development of China's political geostrategy itself can be seen from the history of China, where policy considerations have been adjusted to adjust geographical conditions. In this case, it can be seen from how China was able to map its trade routes which were introduced as silk roads. In the era of modern or contemporary China, China has increasingly developed into a country that has strong bargaining power. Because of this China mapped out its strategy not only from a geographical aspect but also from international political conditions.

Keywords: Tiongkok Geopolitics, Geostrategy, Geoeconomics, Tiongkok Trade Line, Response to Southeast Asian Countries.

Abstrak

Dalam perkembangan dinamika politik internasional, Tiongkok merupakan salah satu negara yang mulai muncul dan berperan sebagai *emerging power* serta memiliki kekuatan ekonomi yang banyak memberikan pengaruh bagi sistem ekonomi dunia. Geopolitik merupakan bentuk dari implementasi politik suatu negara dengan pengaruh keadaan geografisnya. Keadaan geografis dapat mempengaruhi kebijakan suatu negara atas upaya mencapai kepentingannya. Untuk mewujudkan kepentingannya maka Tiongkok menggunakan geostrategi. Perkembangan geostrategi politik Tiongkok sendiri dapat dilihat dari masa sejarah Tiongkok dimana sudah mulai adanya pertimbangan kebijakan yang menyesuaikan kondisi geografis. Dalam hal ini dapat dilihat dari bagaimana Tiongkok mampu memetakan jalur perdagangannya yang diperkenalkan dengan sebutan jalur sutra atau *silk road*. Di era Tiongkok modern atau kotemporer, Tiongkok semakin berkembang menjadi negara yang memiliki kemampuan *bargaining power* yang cukup kuat. Karena hal tersebut Tiongkok memetakan strateginya bukan hanya melihat dari aspek geografis namun juga melihat dari kondisi politik internasional.

Kata Kunci: Geopolitik Tiongkok, Geostrategi, Geoekonomi, Jalur Perdagangan Tiongkok, Respon Negara-negara Asia Tenggara.

1. Pendahuluan

1.1. Latar Belakang

Pada awal 1990-an runtuhnya Uni Soviet pada tahun 1991 membawa dampak salah satu partai Tiongkok yaitu *Chinese Communist Party* (CCP) yang memunculkan Isu keamanan stabilitas Nasional, serta ancaman eksternal dari negara-negara di perbatasan. Hal tersebut memunculkan ancaman baru bagi Tiongkok dimana terdapat kekhawatiran terhadap kelangsungan pertumbuhan ekonomi Tiongkok. Awal mula geostrategi Tiongkok difokuskan pada wilayah kawasan Asia yang disebut *Tiongkok's New Found Asia Policy*. Terdapat 4 pendorong Kebijakan tersebut yakni, Pertama adalah faktor perlindungan keamanan internal dan perbatasan. Kedua adalah upaya untuk mempertahankan pertumbuhan ekonomi Tiongkok. Kedua faktor tersebut merupakan Prioritas utama Tiongkok karena dipandang memiliki dampak langsung terhadap stabilitas politik. Dengan perbatasan yang tidak aman, akan memicu konfrontasi dengan pihak eksternal dan juga mengakibatkan rusaknya stabilitas internal Tiongkok. Sedangkan penurunan ekonomi dikhawatirkan akan meningkatkan angka pengangguran yang akan memicu kerusuhan sosial. Ketiga, adalah menanggapi kekuatan besar Amerika Serikat. Dengan runtuhnya Uni Soviet pasca perang dingin, Amerika Serikat muncul sebagai kekuatan besar tunggal yang menjadi tantangan eksternal bagi Tiongkok. Akibatnya, Tiongkok mulai melakukan upaya untuk mencegah pengaruh Amerika Serikat untuk masuk ke wilayah Asia. Faktor keempat adalah perbaikan citra Tiongkok di wilayah Asia. Upaya Tiongkok untuk mengamankan perbatasan dan melindungi kepentingan nasionalnya telah memicu timbulnya Security dilemma di terhadap negara-negara Asia. Negara-negara tetangga Tiongkok mulai merasa terancam terhadap pengembangan kekuatan militer. Dimulai pada akhir tahun 1990an, Tiongkok berusaha untuk meyakinkan negara-negara di kawasan Asia dan Dunia bahwa mereka tidak perlu takut terhadap peningkatan kekuatan militer Tiongkok karena tidak ada "*Tiongkok Treat*" (Aliansyah 2016).

Daerah prioritas awal Tiongkok adalah kawasan Asia Tengah. Selain terdapat permasalahan perbatasan dengan Rusia dan Mongolia, Tiongkok juga dihadapkan dengan masalah perbatasan terhadap negara-negara baru seperti Kazakhstan, Kyrgystan dan Tajikistan yang memiliki perbatasan langsung dengan wilayah Tiongkok. Setelah tercipta hubungan baik dengan seluruh negara tersebut dengan dibentuknya Confidence building measures (CBM), tercapainya perjanjian perbatasan dan sengketa wilayah dapat diselesaikan.

Setelah itu perhatian Tiongkok beralih ke wilayah Asia Timur dan semenanjung Korea. Dimana setelah runtuhnya Uni Soviet, bantuan Soviet terhadap Korea Utara menjadi terpotong yang kemudian mengakibatkan krisis ekonomi pada awal 1990-an di negara tersebut. Munculnya kekhawatiran terhadap kepemilikan Nuklir Korea Utara membuat Tiongkok dalam hal ini berusaha untuk melakukan *2 level Balancing Act*. Di *Level* Pertama, Tiongkok berusaha untuk menopang hubungan dengan Korea Utara yang secara bersamaan juga melakukan pemulihan hubungan dengan Korea Selatan. Di *Level* Kedua, Tiongkok berusaha memoderatkan perilaku Korea Utara yang juga secara bersamaan menekan Amerika Serikat untuk tidak bereaksi secara keras. Dalam hal ini Tiongkok dinilai berhasil untuk menjalin hubungan diplomatik dengan Korea Selatan pada tahun 1992 dengan tetap menjaga hubungannya dengan Korea Utara.

Hubungan yang terbentuk antara Tiongkok dan kawasan Asia Tengah dimulai sejak masa Han Wudi 138 tahun sebelum masehi. Tiongkok dengan Asia Tengah telah mempengaruhi kebijakan satu sama lain melalui perdagangan, perang, penyebaran agama dan pertukaran teknologi. Untuk meningkatkan kerjasama ekonomi dan posisi strategis, dibentuklah jalur

perdagangan yang dinamakan Jalur Sutra yang dapat menghubungkan Tiongkok, Asia Tengah, Afrika sampai kawasan Barat atau Eropa (WilsonCenter 2016).

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, rumusan masalah yang hendak dijawab adalah:

- 1.2.1 Bagaimana Tiongkok Menyebarkan Geopolitiknya di Kawasan Asia Tenggara?
- 1.2.2 Bagaimana respon Asia Tenggara dalam menanggapi Geopolitik Tiongkok?

1.3. Maksud dan Tujuan

Tujuan Penelitian:

- a. Untuk mengetahui bagaimana upaya Tiongkok dalam menyebarkan Geopolitiknya di Asia Tenggara lewat jalur perdagangan *One Belt One Road*.
- b. Untuk mengetahui bagaimana respon Asia Tenggara dalam menanggapi Geopolitik Tiongkok lewat jalur perdagangan *One Belt One Road*.

1.4. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan penelitian dari tulisan ini:

- a. Menambah kepustakaan ilmu Hubungan Internasional dalam kajian Geopolitik Tiongkok di kawasan Asia Tenggara lewat jalur perdagangan *One Belt One Road*.
- b. Sebagai sumber referensi dan tinjauan bagi peneliti selanjutnya untuk permasalahan yang sama.

2. Kajian Pustaka dan Kerangka Pemikiran

Dalam perkembangan kajian geopolitik, terdapat beberapa pakar yang memberikan definisi tentang geopolitik, geostrategic dan geoekonomi, salah satunya menurut Tuathail (2003).

a. Geostrategi

Sedangkan geostrategi merupakan strategi yang digunakan oleh negara dalam memanfaatkan keadaan geografis untuk menentukan kebijakan, pembangunan, dan pencapaian kepentingan nasional. Geostrategi digunakan untuk memproyeksikan kekuatan militer dan mengarahkan kegiatan diplomatik. Suatu negara dapat melakukan geostrategi tanpa ada motif keadaan geografis mau pun geopolitik, bisa saja karena adanya faktor ideologi, tekanan kelompok kepentingan, dan atau pemimpinya (Aliansyah 2016).

b. Geoekonomi

Seiring berjalannya waktu dan berubahnya fokus dunia dari pentingnya suatu negara memiliki kekuatan militer menjadi lebih fokus pada kekuatan ekonominya munculah konsep geoekonomi yang merupakan bentuk moderen dari konsep geopolitik. Geoekonomi sendiri merupakan studi tentang aspek ruang, budaya, dan strategis sumber daya, dengan tujuan untuk

mendapatkan keuntungan kompetitif yang berkelanjutan. Ini adalah kelanjutan dari logika geopolitik, diterapkan pada era globalisasi. Pengelolaan sumber daya alam merupakan salah satu alasan Tiongkok membangun kembali jalur perdagangan yang nantinya akan terkait pada kepentingan ekonomi negara tersebut. Kekuatan posisi Tiongkok dalam dunia internasional juga menjadi kepentingan geopolitik Tiongkok dalam kebijakan *The New Silk Road* nya yang nantinya akan berupa dominasi Tiongkok dalam pembangunan berbagai proyek infrastruktur. Jika di Asia Tenggara fokus Tiongkok adalah klaimnya di Laut Tiongkok Selatan yang kaya akan sumber daya alam sekaligus menjadi pangkalan militer Tiongkok di Asia Tenggara. Implementasi Tiongkok dalam menyebarkan Geopolitiknya salah satunya adalah pembangunan ekonomi melalui jalur sutra yang sudah lama mati kemudian dihidupkan kembali dengan alasan untuk kerjasama, mencapai perdamaian dan belajar satu sama lain. Kerja sama ini lah sebagai manifestasi pandangan Tiongkok terhadap negara-negara yang tergabung dalam jalur perdagangan ini khususnya negara-negara Asia Tenggara termasuk Indonesia (umy.ac.id 2016).

3. Objek dan Metode Penelitian

3.1. Objek Penelitian

Yang dimaksud obyek penelitian, adalah hal yang menjadi sasaran penelitian. Adapun Objek penelitian dalam tulisan ini meliputi:

- (1) Geopolitik Tiongkok di Kawasan Asia Tenggara.
- (2) Jalur Perdagangan *Belt and Road*.
- (3) Respon Negara-negara di Kawasan Asia Tenggara terhadap Geopolitik Tiongkok melalui Jalur Perdagangannya.

3.2. Metode Penelitian

Dalam melakukan penelitian terkait Geopolitik Tiongkok di Kawasan Asia Tenggara: Jalur Perdagangan (*Belt and Road*), penulis akan menggunakan metode kualitatif. Metode ini berupaya untuk mengonstruksi argumen melalui studi literatur. Studi literatur dilakukan dengan melibatkan penggunaan data sekunder, yang merupakan data yang telah dikumpulkan dan diolah oleh orang lain sebelumnya berupa buku, jurnal, dokumen berita, komentar, dan sumber – sumber lain yang dapat diakses melalui sumber cetak maupun elektronik. Dari sumber – sumber tersebut, data akan diolah untuk dapat membuktikan hipotesis dan menjawab pertanyaan penelitian hingga akhirnya dapat menghasilkan kesimpulan.

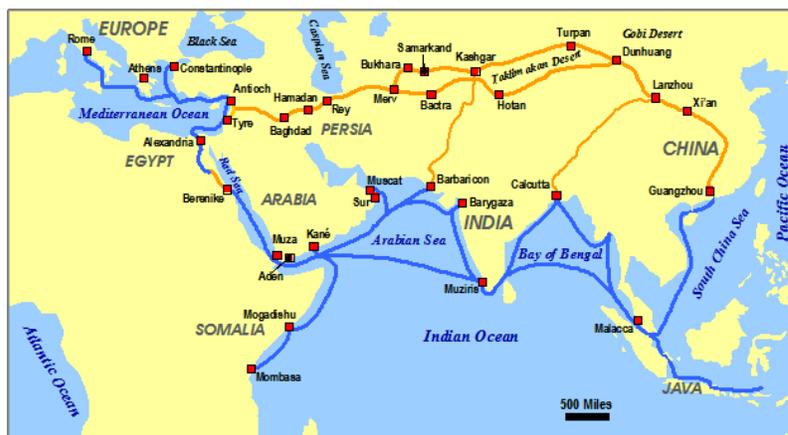
4. Hasil dan Pembahasan

4.1 Jalur Perdagangan Tiongkok

Jalur Perdagangan Lama dibuka tepatnya ketika Tiongkok berada di masa Dinasti Han tahun 1450-an. Dengan panjang 6.437 km, jalur sutra membentang dari daratan Tiongkok, membuat cabang ke India, Kazakstan dan Tajikistan, berlanjut ke Persia (sekarang Iran), melewati Saudi Arabia dan berakhir di perbatasan daratan Eropa. Terdapat dua cabang utama dalam Jalur Perdagangan yang berawal dari Chang’an, ibukota Dinasti Tang Tiongkok. Jalur

Utara dimulai dari Benteng Yumen, Dunhuang terus menuju barat dan melewati kaki gunung Tianshan sebelah selatan kemudian memasuki kawasan daratan Rusia di bagian Asia Tengah, jalur utara kemudian berbelok ke arah barat daya dan bergabung dengan jalur selatan. Sedangkan, Jalur selatan bertolak dari Dunhuang, Provinsi Gansu, Tiongkok Barat Laut kemudian terus menuju barat menyusuri kaki pegunungan Kunlun sampai Provinsi Xinjiang, dilanjutkan dengan bagian timur laut Afganistan, Iran dan Semenanjung Arab dan berakhir di Roma, Italia. Selain jalur darat, jalur perdagangan juga berlaku di perairan. Jalur perdagangan berawal dari Guangzhou, Tiongkok Selatan berlanjut ke Selat Malaka kemudian mengitari Sri Lanka, India dan pantai Timur Afrika. Dilanjutkan dengan melewati Laut Hitam, Laut Balkan dan berakhir di Laut Mediterania. Baik jalur darat maupun laut, menghubungkan pedagang, tentara, penyebar agama seperti biksu dan ulama, pengembara dan lain sebagainya. Penamaan Jalur tersebut sebagai Jalur Sutra dipilih karena sutra merupakan komoditi perdagangan kain utama khas Tiongkok (Aliansyah 2016).

Gambar 1. Peta Jalur Perdagangan Lama



Sumber: Merics, 2015

Jalur perdagangan lama sempat mengalami vakum karena ditutup oleh Kekaisaran Ottoman. Kemudian New Silk Road menjadi visi Xi Jinping yang pertama kali diumumkan pada kesempatan kunjungan Xi Jinping ke Kazakhstan, tepatnya enam bulan setelah menjadi Presiden Tiongkok. Jalur perdagangan baru yang akan dibuka kembali oleh Tiongkok terbagi menjadi dua yaitu melalui daratan dan lautan. Berbeda dengan jalur perdagangan lama yang tidak dibedakan namanya, yaitu hanya jalur perdagangan untuk jalur darat dan laut, sementara jalur perdagangan baru pada abad 21 ini jalur perdagangan daratan disebut Jalur Sabuk Ekonomi. Sedangkan untuk jalur perdagangan lautan disebut Jalur Sutra Maritim. Jalur Perdagangan Maritim berhubungan dengan pelabuhan dari Laut Tiongkok Selatan, Samudera Hindia, Teluk Persia, Laut Merah hingga ke Teluk Aden. Berdasarkan peta tersebut adapun Jalur Perdagangan Darat dimulai dari Xian, menuju ke barat melalui Lanzhou dan Urumqi, menuju Asia Tengah, Timur Tengah, dan Eropa. Sedangkan Jalur Sutra Laut melewati Guangdong dan Hainan, menuju ke Selat Malaka dan Samudra Hindia. Melintasi Tanduk Afrika sebelum memasuki Laut Merah dan Mediterania. Yang pada akhirnya dua jalur darat maupun laut bertemu di Venice (Aliansyah 2016).

Gambar 2. Peta Jalur Sutra Baru



Sumber: Merics, 2015

4.1. Kepentingan Tiongkok (*One Belt One Road*) di Asia Tenggara

Kebijakan *One Belt One Road* merupakan suatu cara untuk Tiongkok mencapai beberapa kepentingannya di dunia, khususnya Asia Tenggara. Melalui kebijakan *One Belt One Road* ini, selain Tiongkok mengejar kepentingannya nasional yang termasuk kepentingan ekonomi dan politik, Tiongkok juga mengejar unsur geopolitiknya. Paper ini mencoba menjelaskan kepentingan – kepentingan Tiongkok dan geopolitiknya dalam *The New Silk Road*.

Hans J Morgenthau dalam bukunya yang berjudul *Politics Among Nations: The Struggle for Power and Peace*, Beliau berpendapat bahwa kepentingan nasional merupakan alat untuk mengejar kekuasaan, karena melalui kekuasaan itulah suatu negara dapat mengontrol negara lain. Lebih spesifiknya konsep kepentingan nasional adalah kemampuan negara untuk melindungi dan mempertahankan identitas fisik, politik, dan kultur dari gangguan negara lain (Morgenthau 1978). Selain Morgenthau, Felix E. Oppenheim (1987) mengatakan bahwa kepentingan nasional adalah tujuan kesejahteraan pemerintahan nasional dalam level internasional. Untuk mencapai kepentingan nasional, suatu negara menetapkan kebijakan – kebijakan luar negeri untuk mengatur negara agar lebih terarah dalam mengadakan suatu hubungan internasional. Kepentingan nasional secara juga berfungsi suatu negara dalam melihat fenomena – fenomena antar batas lintas negara.

a. Kepentingan Ekonomi

Bagi Tiongkok, pembangunan ekonomi menjadi kepentingan nasional paling penting. Tiongkok mengakui bahwa pembangunan ekonomi adalah dasar suatu bangsa menjadi kuat dan makmur. Pentingnya kepentingan ekonomi Tiongkok saat ini membuatnya menjadi kepentingan utama. Kepentingan ekonomi suatu negara itu sendiri merupakan kepentingan yang diperlukan untuk tetap menjamin keberlangsungan hidup sebuah negara, dan untuk mencapainya dapat melakukan interaksi dengan negara lain (Herawati 2015, 841). Dalam kebijakan *One Belt One*

Road atau *Obor* ini terdapat kepentingan ekonomi Tiongkok. Tiongkok melakukan berbagai kerjasama untuk menjalin hubungan negaranya dengan negara lain untuk menjamin akses pasar dan sumber dayanya guna semakin meningkatkan kekuatannya ekonominya.

Tiongkok ingin membuka akses perdagangan baru. Perdagangan luar negeri Tiongkok sebagian besar melalui Laut Tiongkok Selatan, Selat Malaka, dan Samudra Hindia. Namun, Laut Tiongkok Selatan dan Selat Malaka sangat rentan bagi perdagangan Tiongkok karena banyak terjadi perompakan. Selain itu, perdagangan melalui laut memakan waktu yang cukup panjang, sehingga Maka dari itu, Tiongkok melakukan berbagai kerjasama untuk membuka akses perdagangan baru melalui darat dimana dapat memotong jarak yang ditempuh melalui laut dan lebih cepat. Dalam proyek ini, terdapat proyek pembangunan 6 koridor ekonomi yang akan menghubungkan berbagai kota penting yang ada di Asia dan Eropa dengan Tiongkok. Walaupun pembangunan 6 koridor ekonomi ini bertujuan untuk membuka akses darat demi menghindari jalur laut, bukan berarti jalur laut tidak diperhatikan lagi. Melalui *One Belt One Road* ini, pemerintah Tiongkok juga berinvestasi di kanal Thailand (Kanal Kra), dimana bertujuan untuk memotong jalur melalui Thailand selatan untuk menghemat 48 jam waktu pengapalan melewati jalur transit antara Asia dan Eropa, yang digunakan sebagai rute untuk menghindari Selat Malaka (Kartini 2015, 139).

Proyek *One Belt One Road* juga merupakan garis laut yang paling penting karena memberikan akses Tiongkok ke zona ekonomi Asia Tenggara, sehingga rute ini terdapat banyak bahan strategis Tiongkok, termasuk minyak, bijih besi, dan impor biji tembaga (Clemens 2016). Melalui jalur ini juga, Tiongkok mampu meningkatkan akses perdagangannya sehingga menghindari bendungan Amerika melalui *Asia Pivot*-nya.

Kepentingan ekonomi yang lain adalah Tiongkok ingin mengatasi kelebihan kapasitas bajanya. Tiongkok mengalami kelebihan kapasitas manufaktur yaitu baja. Hal ini mendorong pembentukan kelompok baja besar melalui penggabungan usaha, penciptaan standar kualitas "dengan pengaruh internasional yang lebih besar", dan menggunakan *One Belt One Road* sebagai "alat untuk mempromosikan ekspor" (Holslag 2016). Proyek Tiongkok dalam *One Belt One Road*, akan mampu mengalihkan kelebihan kapasitas bajanya ke pembangunan jalan raya, kereta api, dan kontainer yang memerlukan baja.

Namun, dibalik kepentingan ekonomi Tiongkok, banyak pengamat yang menuding bahwa proyek *One Belt One Road* ini adalah sebuah Jebakan Utang. salah satunya AS yang memandang program tersebut sebagai sarana Tiongkok menjebak negara miskin dengan. Namun, tuduhan dari AS dibantah oleh Tiongkok, Anggota Dewan Negara Tiongkok Wang Yi mengatakan kepada wartawan bahwa Program *Belt and Road* justru digagas untuk memberikan manfaat kepada negara yang berpartisipasi. Program tersebut ia klaim telah membawa manfaat nyata bagi negara-negara yang berpartisipasi. Ini menjadi perhatian untuk negara di Asia Tenggara untuk menyimak lebih lagi apakah program ini seperti ada utang dibalik batu atau memang benar *win – win solution*.

Selain itu, Indonesia sendiri misalnya, harus lebih berhati – hati lagi terhadap kebijakan ini dikarenakan secara tidak langsung, Utang Indonesia terhadap Tiongkok meningkat setiap tahunnya karena program OBOR ini. Selama masa pemerintahan Joko Widodo, trennya memang relatif meningkat. Pada 2014, realisasi investasi Tiongkok di Indonesia mencapai US\$800 miliar. Kemudian, pada 2015, investasi Tiongkok melambat menjadi US\$628 juta. Pada 2016, investasi Tiongkok kembali melesat menjadi US\$2,7 miliar, dan 2017 mencapai US\$3,36 miliar. Dari sisi utang, berdasarkan data Bank Indonesia (BI), utang Indonesia ke Tiongkok juga terus meningkat. Pada 2014, total utang Indonesia ke Tiongkok adalah US\$7,87 miliar. Kemudian, pada 2015,

melesat 73,5 persen menjadi US\$ 13,6 miliar pada 2015. Pada 2016, kembali merangkak menjadi US\$15,16 miliar dan naik menjadi US\$16,15 miliar pada 2017. Akhir tahun lalu, utang Indonesia ke Tiongkok telah mencapai US\$17,31 miliar. Hal ini sangat mempertanyakan tujuan *win – win solution* seperti yang dipaparkan Presiden Tiongkok, Xi Jin Ping. Oleh sebab itu, kepentingan ekonomi Tiongkok dalam program ini sangat penting sehingga banyak menyiasati negara – negara berkembang di Asia Tenggara.

Singkatnya, Kepentingan ekonomi Tiongkok berupa keamanan energi, jalur perdagangan, dan pasar baru investasi guna mengatasi kelebihan kapasitasnya. Tiongkok juga tidak ragu mengeluarkan biaya yang sangat besar untuk memberikan bantuan terhadap negara – negara Asia Tenggara di sepanjang jalur. Bantuan – bantuan ini memiliki tujuan yang berhubungan dengan kepentingan nasional Tiongkok.

b. Kepentingan Politik

Kepentingan politik dapat dibagi menjadi kemerdekaan politik, kedaulatan negara, dan status internasional, dan lain-lain (XueTong 1996, 17). Proyek *One Belt One Road* merupakan cara Tiongkok untuk mencapai kepentingan politiknya. Melalui berbagai kerjasama dan investasi yang ada pada proyek pembangunan jalur sutra baru ini, Tiongkok akan mampu mempererat hubungannya dengan negara – negara di Asia Tenggara. Luasnya cangkupan proyek ini juga akan mampu membuat Tiongkok memiliki status internasionalnya sebagai negara besar.

Pada masa pemerintahan Presiden Xi Jinping, Tiongkok mulai beralih dari negara yang lebih menunjukkan image low profile pada masa Deng Xiaoping, menjadi negara yang lebih menunjukkan perannya di dunia internasional. Tiongkok di bawah pemerintahan Xi Jinping mengusung “*Chinese Dream*” dimana konsep mengacu pada visi kemakmuran kolektif untuk masyarakat Tiongkok dan peremajaan secara besar bangsa Tiongkok (Cai 2015, 38). Kepentingan dari “*Chinese Dream*” ini adalah Tiongkok ingin menjadikan bangsanya sebagai bangsa yang diperhitungkan oleh dunia internasional. Maka dari itu, melalui *One Belt One Road* ini, Tiongkok ingin mencapai mimpinya melalui kepentingan politik yaitu menyebarkan pengaruhnya di kawasan dan menjadi dominan secara ekonomi dan politik.

4.2. Geopolitik dan Pandangan Tiongkok Terhadap Asia Tenggara

Geopolitik adalah studi tentang pengaruh faktor geografis pada perilaku negara - bagaimana lokasi, iklim, sumber daya alam, penduduk, dan medan fisik menentukan pilihan kebijakan luar negeri suatu negara dan posisinya dalam hirarki Negara (Griffiths dan O’Callaghan 2002, 120). Bagi analisis geopolitik, terdapat hubungan penting antara lokasi, kekayaan, dan kekuasaan. Negara akan lebih kuat dari negara-negara lain jika memiliki tempat strategis dan iklim yang mendukung pertumbuhan ekonomi dan politiknya.

Seiring berjalannya waktu dan berubahnya fokus dunia dari pentingnya suatu negara memiliki kekuatan militer menjadi lebih fokus pada kekuatan ekonominya kemudian munculah konsep geoeкономи yang merupakan bentuk moderen dari konsep geopolitik. Geoeкономи sendiri merupakan studi tentang aspek ruang, budaya, dan strategis sumber daya, dengan tujuan untuk mendapatkan keuntungan kompetitif yang berkelanjutan. Ini adalah kelanjutan dari logika geopolitik, diterapkan pada era globalisasi. Pengelolaan sumber daya alam merupakan salah satu alasan Tiongkok membangun kembali jalur perdagangan yang nantinya akan terkait pada kepentingan ekonomi negara tersebut. Kekuatan posisi Tiongkok dalam dunia internasional juga

menjadi kepentingan geopolitik Tiongkok dalam kebijakan The New Silk Road nya yang nantinya akan berupa dominasi Tiongkok dalam pembangunan berbagai proyek infrastruktur. Jika di Asia Tenggara focus Tiongkok adalah klaimnya di Laut Tiongkok Selatan yang kaya akan sumber daya alam sekaligus menjadi pangkalan militer Tiongkok di Asia Tenggara. Implementasi Tiongkok dalam menyebarkan Geopolitiknya salah satunya adalah pembangunan ekonomi melalui jalur sutra yang sudah lama mati kemudian dihidupkan kembali dengan alasan untuk kerjasama, mencapai perdamaian dan belajar satu sama lain. Kerja sama ini sebagai manifestasi pandangan Tiongkok terhadap negara-negara yang tergabung dalam jalur perdagangan ini khususnya negara-negara Asia Tenggara termasuk Indonesia. (umy.ac.id 2016).

Pembangunan infrastruktur bisa membawa dampak positif kepada daerah – daerah pembangunan tujuan Tiongkok, pembangunan yang dilakukan di negara lain itu tidak dilakukan oleh salah satu perusahaan negara tersebut melainkan menggunakan perusahaan nasional milik Tiongkok yaitu Tiongkok State Construction Engineering Corporation. Perusahaan ini akan membangun jalan, rel kereta, stasiun, pelabuhan dan lain-lain dalam pembangunan di negara-negara yang termasuk dalam proyek OBOR ini, meskipun pembangunan dilakukan di negara tersebut perusahaan ini tidak akan membuka lapangan pekerjaan bagi warga lokal melainkan mempekerjakan pegawai yang sudah ada yang merupakan warga negara Tiongkok.

Pembangunan jalan ini bertujuan untuk mempercepat produk-produk yang dibuat di Tiongkok agar sampai lebih cepat ke negara tujuan dengan demikian meningkatkan efisiensi produksi di Tiongkok. Selain meningkatkan efisiensi produksi di Tiongkok proyek ini juga bertujuan untuk membangun sektor finansial di Tiongkok dengan cara memberikan pinjaman kepada negara yang melakukan pembangunan, peminjaman ini diberikan oleh “Overseas-Chinese Banking Corporation” yang bekerja sama dengan “Bank of Shanghai” dalam menyukseskan proyek besar ini. Pemerintah Tiongkok akan mengalokasikan pembangunan di luar negeri kepada kedua bank ini lalu bank ini lalu bank tersebut akan meminjamkan uang kepada negara-negara yang diikutsertakan dalam proyek pembangunan ini. Ini berarti secara tidak langsung Tiongkok membayar kepada perusahaan pembangunan milik pemerintah Tiongkok akan tetapi negara-negara yang mengalami pembangunan masih harus membayar lebih secara tidak langsung ke Tiongkok dan perusahaan menggunakan bunga dari pinjaman tersebut. Hal ini akan menyerap kapital ke Tiongkok dan memulai perkembangan sektor finansial di Tiongkok. Dengan demikian tujuan Xi Jinping untuk meningkatkan pertumbuhan GDP kembali ke double digits bisa tercapai dengan membuka peluang lebih besar kepada sektor finansial menggunakan kapital yang diserap dari negara-negara yang merupakan bagian dari proyek OBOR ini.

Keuntungan yang didapatkan oleh negara yang berpartisipasi dalam proyek ini hanyalah ketika pengendara beristirahat dan membeli bahan bakar. Sementara untuk jalur laut perusahaan konstruksi tersebut akan membangun pelabuhan besar. Pembangunan ini dilakukan perusahaan pembangunan Tiongkok State Construction Engineering Corporation yang akan menggunakan standar nasional Tiongkok yang berarti bila negara yang memiliki pembangunan yang dilakukan oleh perusahaan tersebut membutuhkan maintenance utility untuk perawatan atau peremajaan infrastruktur tersebut mereka membutuhkan bahan-bahan dan utilitas dari Tiongkok. Negara seperti Malaysia, Indonesia, Thailand, dan lain – lain yang pembangunan infrastrukturnya masih dalam perjalanan akan mengimpor perlengkapan dan pekerja profesional asal Tiongkok, dengan demikian pembangunan infrastruktur di negara tersebut akan menggunakan standar Tiongkok yang berarti bahan baku dan perlengkapannya harus di impor dari negara tersebut. Bila hal ini terjadi maka salah satu rencana Tiongkok dalam proyek OBOR ini yaitu mempromosikan standar-standar Tiongkok akan tercapai dan hal ini bisa jadi membuat negara-negara OBOR

bergantung pada bahan-bahan pokok yang dikuasai oleh pemerintah Tiongkok. Dengan demikian, Tiongkok secara tidak langsung menunjukkan soft power di Asia Tenggara sebagai pemimpin dunia setelah Amerika Serikat.

Agresivitas Tiongkok di Asia Tenggara terlihat pada klaim Tiongkok atas Laut Tiongkok Selatan yang menunjukkan bahwa teori politik luar negeri dan geopolitik sangat relevan untuk menganalisa kebijakan Tiongkok. Dalam geopolitik, Tiongkok sebagai unit organisme dimana membutuhkan ruang untuk kelangsungan hidupnya. Artinya, Tiongkok ingin memperluas wilayahnya untuk memenuhi kepentingan nasionalnya mulai dari sektor ekonomi, militer dan politik. Dalam teori geopolitik juga dijelaskan bahwa, ketika lautan dikuasai oleh suatu organisme yang kuat maka politik internasional telah terkontrol. Maksudnya adalah, ketika suatu negara mampu menguasai teritorial laut maka segala aktivitas dan potensi laut tersebut Jika dilihat dari persepsi geopolitik adalah ruang sepasial, SDA, jalur pelayaran dan lokasi strategis yang dapat mempengaruhi perilaku sebuah negara. telah dapat dikontrol serta mengantarkan negara tersebut dalam meraih supremasi politik global. Selain itu luas wilayah suatu negara juga menjadi dasar posisi kekuatan suatu negara, sehingga setiap negara saling berkompetisi untuk memperluas wilayah. Kemudian wawasan maritim memiliki peran yang krusial dalam percaturan politik global. Karena setiap negara yang dapat menguasai lautan maka negara tersebut dapat mengontrol segala aktivitas dilautan tersebut.

Tindakan kontroversi Tiongkok di Laut Tiongkok Selatan merupakan representasi dari geopolitik Tiongkok dalam percaturan politik internasional. Potensi yang melimpah dan strategis telah menjadikan Kawasan tersebut berstatus konflik. Keterlibatan Tiongkok dalam Konflik Laut Tiongkok Selatan semakin mendominasi, karena sejak abad ke-20 Tiongkok telah menguasai beberapa kepulauan seperti Spratly dan Paracel. Kemudian pada tahun 2013-2015 dengan militer dan ekonomi terkuat di dunia, Tiongkok semakin bertindak agresif. Tindakan agresif Tiongkok di Laut Tiongkok Selatan tak lain karena adanya kepentingan nasional Tiongkok yang ingin di capai (umy.ac.id 2016).

Mega Proyek Tiongkok One Belt One Road yang menjembatani wilayah Barat Tiongkok dengan Asia Tenggara, Samudra Hindia dan menuju ke Eurasia, menuntut peran Indonesia yang lebih aktif sebagai pemimpin di Asia Tenggara, agar sentralitas ASEAN tetap diutamakan dalam sinergi Jalur Sutra Baru Tiongkok dengan Konektivitas ASEAN, yang perkembangannya cukup lambat. Negara-negara ASEAN seperti Kamboja, Laos, Myanmar, dan Vietnam memerlukan bantuan perbaikan prasarana agar menarik investor asing, sehingga dapat mengejar ketertinggalan dari anggota ASEAN lainnya. Oleh sebab itu, Indonesia sebagai pemimpin di Asia Tenggara sepatutnya sanggup menguatkan koordinasi intra-ASEAN demi mempercepat pertumbuhan ekonomi yang merata, sehingga dapat menyelaraskan keterhubungan ASEAN dengan Jalur Sutra Baru. Pembangunan infrastruktur konektivitas seperti jalan dan jembatan melalui proyek OBOR diharapkan dapat membawa manfaat yaitu menarik minat investor untuk berinvestasi di Indonesia.

4.3. Respon Negara-negara Asia Tenggara Terhadap Proyek OBOR Tiongkok

Hampir setengah responden mengatakan kebijakan Presiden Tiongkok Xi Jinping ini akan membawa Asia Tenggara berada dalam lintasan orbit kekuasaan Tiongkok. Beberapa negara menilai bahwa Tiongkok menggunakan proyek ini sebagai taktik untuk menarik negara-negara yang kurang kuat ke dalam orbit ekonomi Tiongkok, dan meningkatkan kekuatan geopolitiknya. Kebijakan Xi Jinping meliputi pembangunan rel kereta, jalan dan pelabuhan di seluruh dunia

dengan dana pinjaman Beijing bernilai miliaran dolar di sejumlah negara. Lima tahun kemudian, Xi Jinping harus membela idenya ini setelah muncul kekhawatiran bahwa Tiongkok membuat jebakan utang ke negara-negara yang kemungkinan tidak mampu membayarnya. Masyarakat di negara-negara Asia Tenggara mulai mengkhawatirkan ambisi Tiongkok menanamkan pengaruh mereka di kawasan. Negara-negara ASEAN khawatir dengan Belt and Road Initiative atau One Belt One Road (OBOR) yang diprakarsai Republik Rakyat Tiongkok (RRC). ISEAS Yusof Ishak Institute, sebuah lembaga *think tank* yang bemarkas di Singapura, melakukan jajak pendapat dengan 1.008 responden dari 10 negara ASEAN. Para responden terdiri atas pegawai pemerintahan, akademisi, komunitas bisnis, warga sipil, dan media.

Laos menerima lebih banyak pinjaman Tiongkok untuk membangun bendungan, memastikan negara yang sudah terlilit utang itu jatuh semakin dalam ke kantong Tiongkok. Proyek bendungan terbaru negara yang terkurung daratan itu merupakan dasar bagi skema PLTA Pak Lay senilai \$ 2,1 miliar di Mekong. Itu sedang dibangun oleh Power Tiongkok Resources milik negara, pemimpin dalam pembangunan bendungan, dan dibiayai dengan pinjaman \$ 1,7 miliar dari Bank Ekspor-Impor Tiongkok. Anak perusahaan Tiongkok Three Gorges Corporation, juga merupakan bagian dari perluasan jejak Tiongkok di sektor energi Laos. Sinohydro terlibat dalam bendungan yang didanai oleh pinjaman lebih dari \$ 2 miliar dari Bank Ekspor-Impor Tiongkok dan Bank Pembangunan Tiongkok. Para pencinta lingkungan lokal dan internasional mengatakan bahwa perusahaan-perusahaan pembangkit listrik tenaga air Tiongkok terlibat dalam sekitar setengah dari proyek pembangkit listrik tenaga air besar di negara yang dikuasai komunis kecil itu. Laos diperkirakan telah menerima \$ 11 miliar dalam pembiayaan pembangunan dari Tiongkok yang diklasifikasikan sebagai "aliran resmi lainnya" (OOF). Ini hanya kedua bagi Pakistan di Asia, yang telah menerima \$ 16,3 miliar dalam OOF, menurut sebuah studi oleh Centre for Strategic and International Studies, sebuah *think tank* yang berbasis di AS. Beberapa negara maju tidak menganggap paket OOF Tiongkok sesuai dengan kriteria pinjaman dan hibah dari bantuan pembangunan resmi. Meningkatnya ketergantungan Laos pada satu kreditor juga dicatat oleh para ekonom di Bank Dunia. Pada 2012, utang Tiongkok mencapai 35%, tetapi telah meningkat menjadi 44% pada 2015, catatnya. Utang publik di Laos sekarang hampir 70% dari produk domestik bruto tahunan, dan hampir setengah dari uang itu dipinjam dari Tiongkok.

Analisis regional memperingatkan bahwa Laos tidak dapat mengabaikan kekhawatiran tentang eksposurnya ke Tiongkok. "Sementara ini (pinjaman) tidak memiliki kondisi kebijakan yang menyertainya seperti pinjaman dari Bank Dunia, IMF dan ADB, mereka umumnya terikat dengan proyek infrastruktur besar," Shalmali Guttal, direktur eksekutif Focus on Global South, sebuah *Think tank* yang berbasis di Bangkok, mengatakan kepada Nikkei Asian Review. "Semua ini menimbulkan biaya sendiri. Dan bahkan pinjaman lunak harus dibayar kembali".

Sementara kerjasama yang sangat dibutuhkan Tiongkok dengan Indonesia saat ini adalah dalam hal pembangunan infrastruktur untuk meningkatkan konektivitas antar pulau dan meningkatkan kualitas infrastruktur pelabuhan. Oleh sebab itu, tawaran bantuan investasi dari Tiongkok ini sejalan dengan tujuan Negara Indonesia yaitu untuk memajukan kesejahteraan umum. Pemerintah sadar bahwa untuk mengimbangi pertumbuhan ekonomi yang cepat dibutuhkan dana yang banyak pula. Melalui proyek Jalur Sutra ini, Tiongkok dan Indonesia justru akan berkolaborasi untuk memperkuat kerjasama perdagangan internasional dengan membentuk jalur transportasi demi mendorong pembangunan. Respon dari Indonesia melalui Presiden Joko Widodo melihat forum ini sebagai kesempatan untuk mencari investasi yang diperlukan untuk pembangunan infrastruktur di negeri ini. Kemajuan hubungan ekonomi bilateral telah didorong sebagian oleh pertumbuhan ekonomi Tiongkok yang pesat sejak dimulainya milenium baru.

Pertumbuhan ekonomi Tiongkok yang pesat telah mendorong permintaan produk ekspor Indonesia, khususnya komoditas seperti batubara, karet, kakao dan kelapa sawit. Indonesia telah membuka ekonominya ke Tiongkok sejak normalisasi ikatan bilateral di 1999. Secara khusus, setelah penandatanganan kesepakatan untuk kemitraan strategis di 2005 (selama periode Susilo Bambang Yudhoyono), perdagangan Indonesia dengan Tiongkok melonjak dan menyusul itu dengan Jepang, Singapura dan Amerika Serikat. Selain itu, tahun lalu Tiongkok pindah ke menjadi investor terbesar ketiga di Indonesia setelah Singapura dan Jepang.

Pada kesimpulannya Presiden Jokowi tentu akan memprioritaskan kepentingan nasional Indonesia dalam kaitannya dengan inisiatif OBOR Tiongkok. Mengingat permusuhan Indonesia yang bersejarah terhadap Tiongkok, akan ada tekanan politik yang berkelanjutan untuk menjaga jarak dari OBOR Tiongkok. Ke depannya, Indonesia akan terus menyeimbangkan investasi Tiongkok di negara ini dengan investor tradisional lainnya, seperti Singapura, Jepang dan Amerika Serikat. Yang terakhir sampai batas tertentu adalah pelengkap bukan substitusi untuk investasi bagi Tiongkok. (REALITAS DAN PROSPEK HUBUNGAN ASEAN CINA 2017).

5. Kesimpulan

Dalam mencapai kepentingan nasionalnya Tiongkok menggunakan Geostrategi, geostrategi ini salah satu cara Tiongkok dengan menggunakan pemetaan geografis dengan membuat jalur perdagangan untuk mempermudah akses pergerakan ekonominya. Geostrategi Tiongkok kemudian diaplikasikan ke dalam arah *power projection*-nya yang mereka arahkan ke kawasan Asia Tengah (terutama negara-negara yang dilalui oleh pipa minyak dan gas), Asia Tenggara, Asia Selatan, Samudera Hindia dan kawasan Laut Tiongkok Selatan, dimana wilayah-wilayah tersebut saling berdekatan dan strategi-strategi ini saling terhubung satu sama lain. Selain untuk mempermudah jalur perdagangan untuk ekonomi dan maritim, wilayah-wilayah tersebut merupakan wilayah strategis yang kaya akan sumber daya energi yang dibutuhkan oleh Tiongkok. Tiongkok mengeluarkan strategi-strategi tersebut untuk mempermudah *power projection*-nya dan mengamankan jalur krusial bagi pertumbuhan ekonominya, terutama mengamankan dari Amerika Serikat dan aliansinya. Upaya yang dilakukan Tiongkok untuk menjalankan *power project* tersebut adalah salah satunya dengan klaim Tiongkok akan laut Tiongkok selatan dengan membangun *naval power* dan membangun pulau-pulau buatan serta dengan penguatan pangkalan militer angkatan laut. Sedangkan untuk *power projection*-nya di daratan, Tiongkok mengimplementasikan kembali *New Silk Road* (yang mencakup jalur darat dan laut) yang sekaligus terhubung dengan Laut Tiongkok Selatan, sehingga Tiongkok bisa menggunakan *soft power*-nya dalam berdiplomasi dengan negara-negara yang dilalui oleh jalur tersebut untuk bekerja sama dengan Tiongkok. Kebijakan *The New Silk Road* atau *One Belt One Road* Tiongkok ini memiliki kepentingan ekonomi, politik, dan geopolitik. Tiongkok melakukan berbagai kerjasama dengan negara-negara di sepanjang jalur untuk membangun berbagai infrastruktur guna menunjang hubungan perdagangan dengan negara di kawasan Eropa, Asia, dan Afrika.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Morgenthau, Hans J. 1978. *Politics Among Nations: The Struggle for Power and Peace*. Alfred A Knopf.
- Oppenheim, Felix E. 1987. *National Interest, Rationality, and Morality. Political Theory*.
- Xue-Tong, Yan. 1996. *Analysis of China's National Interests*. Tianjin: Tianjin People's Press.
- Griffiths, Martin dan Terry O'Callaghan. 2002. *International Relations: The Key Concepts*. London: Routledge.

Jurnal

- Herawati, Erna, 2015. "Kepentingan Cina dalam Shanghai Cooperation Organization". Jurnal Ilmu Hubungan Internasional. Vol. 3. No. 4.
- Kartini, Indriana, 2015. "Kebijakan Jalur Sutra Baru Cina dan Implikasinya bagi Amerika Serikat", Jurnal Kajian Wilayah, Vol. 6, No. 2.
- Cai, Kevin G. 2015. "China's Foreign Policy Adjustment Under Xi Jinping". Jurnal 17 China's World", Vol. 2, No. 2.
- Akbar, Ni Putu Saraswati Puspita Dewi dan Hikmatul. 2016. Kebijakan The New Silk Road Cina Di Bawah Pemerintahan Xi Jinping.
- J.H, Irawan. 2017. "Sensitivitas dan Potensi dalam Koeksistensi Poros Maritim dan OBOR". Interview by Lidya Christin Sinaga. 2017. *Realitas Dan Prospek Hubungan ASEAN-Cina*.

Website

- Aliansyah, Haries. 2016. *Geostrategi China, Power Projection China*. [diakses 4 Mei , 2019] https://www.academia.edu/19987675/geostrategi_China_power_projection_china
- umy.ac.id. 2016. *Politik Luar Negeri China Yang Agresif Atas Dasar Geopolitik Dan Kapabilitas Kekuatan Nasional Dalam Konflik Laut China Selatan*. Accessed May 5, 2019. <http://repository.umy.ac.id/bitstream/handle/123456789/12872/BAB%20IV%20pdf.pdf?sequence=7&isAllowed=y>.
- WilsonCenter. 2016. *China, "Goof Neighbor" Diplomacy : A Wolf in Sheep Clothing*. Accessed May 4, 2019. www.wilsoncenter.org.
- CNN. 2019. Boleh Hati – Hati Ngutang Dari China. [diakses pada 3 Mei 2019] <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20190321102706-532-379344/boleh-hati-hati-ngutang-dari-china-tapi-tak-usah-alergi>.
- CNN. 2019. China Bantah Program Belt and Road. [diakses pada 3 Mei 2019] <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20190419140646-92-387861/china-bantah-program-belt-and-road-jebakan-utang->.

- CNN. 2019. Kebijakan Belt and Road China. [diakses pada 3 Mei 2019] <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20180902164934-92-326974/kebijakan-belt-and-road-china-sebabkan-utang-besar>.
- Oxford Business Group. 2019. China's One Belt, Road Initiative. [diakses pada 3 Mei 2019] <https://oxfordbusinessgroup.com/analysis/road-china%E2%80%99s-one-belt-one-road-initiative-reshaping-south-east-asia>.
- Holslag, Jonathan. 2016. The Other End of the Silk Road How China's New Silk Road Threatens European Trade. [diakses pada 3 Mei 2019] <http://www.jonathanholslag.be/wp-content/uploads/2016/08/201607-Silk-Road.pdf>.
- Lintar Satria. 2019. Asia Tenggara Yang Begitu Mengkhawatirkan Cina. [diakses 24 Mei 2019] <https://nasional.republika.co.id/berita/nasional/news-analysis/19/01/08/pkzyjx440-asia-tenggara-yang-begitu-mengkhawatirkan-cina>.
- Kraneshares. 2017. The One Belt One Road Initiative: A New Paradigm in Global Investing [diakses pada 31 Mei 2019] http://kraneshares.com/resources/presentation/2017_12_31_obor_presentation.pdf.
- The Diplomat. 2015. ASEAN Connectivity and China's 'One Belt, One Road' Could there be a convergence of interests between these two grand projects? [diakses pada 31 Mei 2019] <https://thediplomat.com/2015/03/asean-connectivity-and-chinas-one-belt-one-road/>.
- Rhinanda eviva. 2018. pengaruh inisiatif obor (one belt one road) tiongkok terhadap Perkembangan infrastruktur Indonesia. [diakses 24 Mei 2019] <http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/43471/1/iRHINANDA%20AVIFA%20FAHMI-FISIP.pdf>.
- Dr. Ros. 2017. Laos kicks off the S.E. Asian One Belt, One Road (OBOR). [diakses 24 Mei 2019] <https://seabeefreport.com/2017/07/06/laos-kicks-off-the-s-e-asian-one-belt-one-road-obor/>.
- Alvin chen-Hin-Lim. 2015. Laos And The Silk Road Economic Belt – Analysis. [diakses 24 Mei 2019] <https://www.eurasiareview.com/30072015-laos-and-the-silk-road-economic-belt-analysis/>.