



Analisis Dampak Kerjasama Indonesia-China Dalam program program OBOR (One Belt Road Initiative) Dalam Perspektif Liberalisme

Harley Kevin Philip Napitupulu¹, Maulana Rifai², Prilla Marsingga³

¹, Mahasiswa Universitas Singaperbangsa Karawang

^{2,3}Dosen Universitas Singaperbangsa Karawang

Received: 4 September 2024
Revised: 13 September 2024
Accepted: 30 September 2024

Abstract

The OBOR (One Belt One Road) project is one of the ambitious steps taken by China in an effort to revitalize the silk road. The OBOR Project seeks to build global connectivity by building land and sea trade routes that will connect China with various countries in Asia, Europe and Africa. One of the countries involved in cooperation with China in the OBOR Project is Indonesia. This cooperation literally has a fairly positive impact on Indonesia's development, but there are some views that are quite sentimental in viewing this OBOR cooperation, so in this study, the author will use a qualitative method and apply the perspective of Liberalism to see the threats and potential of OBOR cooperation between China and Indonesia.

Keywords: OBOR Project, China, Indonesia, Cooperation

(*) Corresponding Author: 2010631260032@student.unsika.ac.id

How to Cite: Napitupulu, H., Rifai, M., & Marsingga, P. (2024). Impact Analysis of Indonesia-China Cooperation in the OBOR (One Belt Road Initiative) program in the perspective of Liberalism. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 10(24.2), 506-512. Retrieved from <https://jurnal.peneliti.net/index.php/JIWP/article/view/8613>

PENDAHULUAN

Dalam era globalisasi, perkembangan dunia berlangsung secara terus-menerus, termasuk dalam aspek hubungan internasional. Interaksi antarnegara seringkali dipengaruhi oleh berbagai faktor, terutama kondisi ekonomi. Ekonomi sebuah negara sering kali terpengaruh oleh globalisasi dan dinamika politik internasional. Kemajuan ekonomi suatu negara umumnya berkaitan erat dengan aktivitas perdagangan yang efisien. Untuk mendukung hal ini, salah satu langkah penting adalah pembangunan infrastruktur yang sesuai. Menurut Saidiman Ahmad, Sebagai negara berkembang, Indonesia telah lama menjalin hubungan diplomatik dengan berbagai negara, termasuk China. Hubungan ini dimulai pada 13 April 1950 dan terus berkembang sejalan dengan kebijakan luar negeri Indonesia yang independen dan aktif. Kedekatan Indonesia dengan China pada awalnya berakar pada kesamaan ideologi yang tercermin dalam pendekatan para pemimpin kedua negara. Selama periode hubungan diplomatik ini, Indonesia dan China telah mengembangkan berbagai kerjasama bilateral di banyak sektor (Wijaya, 2020).

Dalam pandangan Sari, pada tahun 2013, Presiden China Xi Jinping memperkenalkan konsep modern dari Jalur Sutra dengan nama One Belt One Road (OBOR), atau dikenal juga sebagai Jalur Sutra Abad ke-21 (Wira Wibawati et al., 2018). Konsep ini membangun kembali jalur perdagangan antarbenua bersejarah yang telah dibangun oleh China ribuan tahun yang lalu. Jalur sutra kuno ini merupakan jalur perdagangan yang menghubungkan China dengan negara-negara di Eropa, Asia, dan Afrika melalui semangat perdamaian, kerjasama, keterbukaan dan inklusivitas, saling belajar dan saling menguntungkan dengan komoditas utama sutra. Kebijakan ini

menarik perhatian banyak negara, termasuk Indonesia, karena potensinya dalam meningkatkan kerjasama ekonomi dan pembangunan infrastruktur (Wijaya, 2020).

Inisiasi One Belt One Road (Belt and Road Initiative) yang diprakarsai oleh China adalah sebuah upaya kolaborasi internasional untuk mengembangkan rute perdagangan. Jalur yang dulunya bersejarah karena pernah digunakan oleh pedagang dari Eropa menuju China. Proyek ini merupakan manifestasi dari globalisasi, dengan menghapus batasan geografis antar negara yang terlibat. Prioritas utamanya terletak pada pembangunan infrastruktur seperti bahan bangunan, jalur kereta, jalan utama, kendaraan, properti, serta jaringan listrik dan produksi logam seperti besi dan baja. Proyek ambisius ini bertujuan untuk menghubungkan China dengan berbagai wilayah di Asia, Eropa, dan Afrika melalui jaringan transportasi darat dan laut yang luas (Fahrizal et al., 2019).

China berkomitmen mengalokasikan dana sekitar US\$124 miliar untuk mendanai proyek Jalur Sutra Baru, yang bertujuan menghubungkan kegiatan ekonominya dengan Afrika, Asia, dan Eropa melalui jaringan pelabuhan laut, jalur kereta api, jalur udara, dan jalan darat. Proyek ini melibatkan 65 negara, yang mewakili 60% populasi dunia, 40% PDB global, dan 75% sumber daya energi dunia. Keseriusan China dalam upaya ini juga dibuktikan dengan pembentukan Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), yang akan mendanai dan memfasilitasi pembangunan infrastruktur regional sebagai bagian dari inisiatif China. Selain fokus pada jalur darat, AIIB juga akan berperan dalam peningkatan infrastruktur pelabuhan dan pembangunan infrastruktur baru untuk mendukung permintaan yang meningkat akibat kerjasama perdagangan maritim. AIIB juga menargetkan aspek-aspek infrastruktur maritim lain, termasuk manufaktur hasil laut. Bank ini akan melengkapi upaya pembiayaan pembangunan bilateral China, menghubungkan lebih banyak sumber daya dari negara-negara berkembang, serta mengurangi hambatan birokratis dan meningkatkan fleksibilitas. Anggota AIIB tidak hanya berasal dari Asia, tetapi juga mencakup negara-negara yang dilalui jalur sutera, seperti Jerman, Luxembourg, Selandia Baru, Swiss, dan Inggris. Ini menunjukkan bahwa beberapa negara maju juga berpartisipasi dalam rencana pemerintah China. Dengan adanya lebih banyak alternatif jalur perdagangan dan infrastruktur yang memadai, diharapkan konsumen dapat memperoleh harga yang lebih menarik.

Menurut Wei, Presiden Xi Jinping menekankan bahwa inisiatif One Belt One Road (OBOR) akan menjadi pusat kebijakan luar negeri Tiongkok selama masa jabatannya, berfungsi sebagai alat diplomasi ekonomi. Ini berarti OBOR akan menjadi instrumen utama dalam diplomasi Tiongkok, terutama dengan negara-negara Asia, untuk dekade mendatang. Sejak diperkenalkan pada tahun 2013, OBOR telah berkembang menjadi strategi nasional Tiongkok. Sari mengemukakan bahwa awalnya, OBOR dipandang oleh Kementerian Perdagangan Tiongkok sebagai solusi ekspor untuk sektor manufaktur baja di bagian barat negara tersebut. Namun, seiring waktu, inisiatif ini berkembang menjadi kebijakan luar negeri yang lebih luas, menciptakan koridor ekonomi yang menggabungkan kekuatan geopolitik dan geoekonomi negara-negara middle power di Eropa, Asia, dan Afrika, dengan Tiongkok sebagai intinya. OBOR kemudian berkembang lebih jauh, tidak hanya berfokus pada perdagangan ekonomi, tetapi juga pada kerjasama pembangunan terpadu melalui jalur darat dan laut (Wira Wibawati et al., 2018).

Keseriusan negara ini juga terbukti dengan membentuk lembaga perbankan, yaitu *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB).⁴ AIIB yang akan mendanai mega

proyek tersebut dan memfasilitasi pembangunan infrastruktur regional bersama dengan inisiasi China. Selain jalur darat, AIIB juga akan memfokuskan pada *upgrading* infrastruktur pelabuhan dan pembangunan infrastruktur baru di wilayah untuk mengakomodasi meningkatnya permintaan yang berasal dari kerjasama perdagangan maritim. AIIB juga menargetkan infrastruktur maritim lainnya termasuk manufaktur hasil laut. AIIB akan melengkapi peningkatan pembiayaan pembangunan bilateral China dan menghubungkan lebih banyak sumber daya dari negara-negara berkembang serta mengurangi batasan birokratis dan meningkatkan fleksibilitas.5 Negara yang menjadi anggota AIIB tidak saja berasal dari Asia, tetapi juga meluas pada negara yang dilalui jalur sutera, termasuk Jerman, Luxembourg, New Zealand, Swiss, dan Inggris. Hal ini menunjukkan bahwa beberapa negara maju mencoba ikut berpartisipasi dalam rencana pemerintah China. Alternatif jalur perdagangan yang lebih banyak dan infrastruktur yang baik diharapkan membuat konsumen bisa memperoleh harga lebih menarik (Adam, 2017).

Jika berhasil, inisiatif One Belt One Road (OBOR) akan menjadi salah satu proyek paling ambisius yang diluncurkan oleh sebuah pemerintahan di era modern. Menurut Kurniawan, proyek ini akan melibatkan 65 negara di tiga benua, dengan populasi total sekitar 4,4 miliar orang. Indonesia, sebagai negara yang berkembang dan memiliki posisi strategis di Asia Tenggara, menjadi salah satu target utama OBOR. Seperti yang dijelaskan Saputra, kebijakan ini juga berpotensi membawa perubahan dalam dinamika keunggulan komparatif antara ASEAN, termasuk Indonesia, dan Cina. Di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo, Indonesia telah memfokuskan pada pembangunan nasional untuk mengejar ketertinggalan, terutama di bidang infrastruktur, termasuk transportasi publik. Program pembangunan infrastruktur utama meliputi pengembangan jalan raya, pelabuhan, bandara, dan pasokan tenaga listrik. Namun, untuk mencapai tujuan ini, Indonesia memerlukan anggaran yang besar. Sebagai solusi, pemerintah Indonesia memilih untuk membiayainya sebagian melalui pinjaman luar negeri (Wijaya, 2020).

METODE PENELITIAN

Metode Penelitian yang diterapkan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif. Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi (Soegiyono, 2011). Selain itu metode penelitian kualitatif dapat diartikan sebagai pendekatan yang digunakan untuk memahami realitas dengan menggunakan proses berpikir induktif. Dalam metode ini, peneliti aktif terlibat dalam lingkungan dan konteks fenomena yang sedang diteliti. Hal penting dalam penelitian kualitatif adalah fokus peneliti pada peristiwa atau kejadian sebagaimana terjadi dalam konteks spesifik yang sedang diteliti (Adlini et al., 2022).

Dalam penelitian kualitatif ini, peneliti menggunakan data yang dikumpulkan adalah berupa kata-kata, gambar, dan bukan angka-angka. Hal itu disebabkan oleh adanya penerapan metode kualitatif. Selain itu, semua yang dikumpulkan berkemungkinan menjadi kunci terhadap apa yang sudah diteliti (Adhi Kusumastuti, 2019). Dalam mengupulkan data, jurnal ini menggunakan studi pustaka (library research). Menurut Zed, studi pustaka adalah metode penelitian yang melibatkan

pengumpulan data melalui pemahaman dan kajian teori-teori dari berbagai literatur yang relevan dengan penelitian. Proses studi pustaka ini meliputi empat tahapan utama: pertama, persiapan alat-alat yang diperlukan untuk studi; kedua, penyusunan bibliografi kerja yang akan digunakan; ketiga, pengorganisasian waktu yang efisien untuk proses studi; dan keempat, aktivitas membaca atau mencatat informasi penting dari bahan-bahan penelitian yang telah dikumpulkan. (Adlini et al., 2022).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Indonesia sepakat melakukan kerjasama dengan program kebijakan One Belt One Road Initiative Cina melalui berbagai bentuk pendanaan dan transfer tenaga Kerja dari Cina dalam pembangunan sejumlah infrastruktur guna peningkatan ekonomi politik Indonesia. Kebijakan Cina ini komplemen dengan kebijakan Poros Maritim Global (*Global Maritime Fulcrum*) Presiden Joko Widodo di tahun 2014 yang memiliki visi untuk mengoptimalkan *tangible power* sektor maritim yang sangat potensial dan menjadikan Indonesia sebagai negara *middle power* yang semakin kuat secara ekonomi politik dan pertahanan di wilayah Asia Pasifik. Kebijakan ini juga merupakan mega proyek yang membutuhkan dana hingga ratusan triliun rupiah untuk pembangunan 24 pelabuhan. Dengan kebutuhan akan modal yang sangat besar ini bukan tidak mungkin Indonesia akan menjadi salah satu partner paling erat dengan Cina dikarenakan kebijakan Belt and Road Initiative yang ditawarkan Cina memang berupa peminjaman dana infrastruktur. Meskipun demikian sejumlah kritikan muncul terkait keputusan Indonesia ini. Salah satunya adalah tidak konsistennya arah kebijakan luar negeri Indonesia yang seharusnya bersifat bebas aktif menjadi terlihat semakin berpihak ke Cina. Kritikan lain berupa kurang cermatnya pemerintah Indonesia dalam menilai motif dibalik proyek besar Cina ini karena strategi yang dilakukan yang adalah pemberian hutang dalam jumlah besar yang menurut beberapa ahli ekonomi politik kemungkinan adalah bentuk debt trap diplomacy Cina untuk menciptakan ketergantungan negara partner (Yudilla, 2019).

Dalam hal ini peneliti akan menganalisis menggunakan perspektif Liberalisme untuk mendalami kerjasama OBOR antara Indonesia dan China.

Perspektif Liberalisme

Mansbach dan Rafferty dalam pandangannya terhadap realisme mengungkapkan bahwa dalam aspek politik, aktor dapat mendapatkan untung bersama atau mendapat kerugian bersama yang dikenal dengan *variable-sum game*. Kelompok liberalisme juga menekankan pemenuhan aktor atas keuntungan absolutnya (*absolute gains*), yaitu kondisi di mana semua aktor mendapatkan keuntungan dari suatu hubungan internasional. Penjelasan lainnya dari varian dari liberalisme, yaitu neoliberalisme, bahwa setiap aktor saling bergantung dengan aktor yang lainnya dalam hal mempertahankan keberlangsungannya dan juga memiliki takdir yang dibagi bersama (Sudagung et al., 2015).

Walter mengemukakan bahwa hubungan ekonomi antar individu memiliki sifat yang menyatukan dan berfungsi sebagai kekuatan yang mendamaikan dalam konteks hubungan internasional. Pemikiran ini memberikan sumbangan penting pada pandangan liberalisme dalam hubungan internasional, khususnya dalam aspek liberalisme yang berfokus pada interdependensi, sebagaimana dijelaskan oleh Jackson & Sorensen (1999).

Selanjutnya, Muller (1993) menekankan bahwa konsep harmonisasi kepentingan merupakan kunci yang mendorong kerjasama antar negara. Hal ini

dianggap sebagai strategi efektif untuk mencegah perang, yang dalam konteks ini dilihat sebagai tindakan yang tidak rasional (Dugis, 2016).

Pendapat lain mengenai teori liberalisme juga dikemukakan oleh Jackson dan Sorensen bahwa terdapat tiga asumsi dasar. Pertama, liberalisme memandang positif terhadap sifat manusia. Kedua, liberalisme yakin bahwa hubungan internasional dapat bersifat kooperatif daripada konfliktual. Ketiga, liberalisme percaya pada kemajuan. Pada asumsi ketiga, kaum liberal percaya bahwa kemajuan yang dimaksud adalah kemajuan di banyak bidang kehidupan). Salah satu cara untuk mencapai kemajuan tersebut adalah pada asumsi kedua, yaitu kerjasama (Sudagung et al., 2015).

Berdasarkan uraian sebelumnya, inti dari pandangan liberalisme terletak pada nilai-nilai kebebasan, kerjasama, perdamaian, dan kemajuan. Penghargaan terhadap hak dan kebebasan individu merupakan landasan utama dalam membangun kerjasama demi mencapai tujuan bersama. Interdependensi yang tercipta melalui kerjasama ini menjadikan perang sebagai pilihan yang tidak logis, mengarah pada pandangan bahwa perdamaian yang abadi, seperti yang dulu diusulkan oleh Immanuel Kant, bukanlah ide yang utopis. Sebaliknya, ini adalah suatu realitas yang dapat dicapai melalui kerja sama antarnegara. Dalam konteks ini, kemajuan bagi sebagian besar masyarakat dapat diwujudkan melalui kolaborasi. Institusi-institusi internasional memiliki peran penting sebagai penunjang dalam mencapai kemajuan yang diharapkan (Dugis, 2016)

Analisis kerjasama Indonesia dan China dalam proyek OBOR

Infrastruktur negara tidak memadai dan relatif belum berkembang untuk mempertahankan pembangunan ekonomi, apalagi untuk mendukung pusat perdagangan kelas dunia. Diperkirakan bahwa Indonesia menghabiskan sekitar 24 persen dari PDB-nya setiap tahun untuk logistik. Selain itu, perkembangan baru tampaknya telah menunjukkan infrastruktur yang tidak memadai mungkin telah mengakibatkan pertumbuhan ekonomi lebih rendah dari sebaliknya dan menghambat investasi lebih lanjut, termasuk investasi asing. Tawaran untuk bergabung dengan BRI direspons positif, karena menyediakan kesempatan untuk menemukan alternatif sumber pembiayaan untuk pembangunan infrastruktur. Pada bulan Mei 2017, Presiden Joko Widodo menghadiri KTT BRI yang pertama di Beijing. Ingat bahwa tujuan utama dari BRI adalah untuk memfasilitasi sub-regional, regional dan inter-regional integrasi lebih dekat dengan cara meningkatkan transportasi dan logistik fasilitas negara peserta, misalnya, jalan, rel kereta api dan pelabuhan, yang diperlukan untuk memfasilitasi perdagangan di antara mereka. Selain inisiatif ini sejalan dengan aspirasi Indonesia untuk menjadi negara yang lebih berorientasi maritim seperti yang dinyatakan dalam program Presiden Joko Widodo Global Maritime Fulcrum.

Proyek "tol laut" yang Anda sebutkan merupakan inisiatif yang sangat penting dalam konteks Indonesia, sebuah negara kepulauan besar. Ide ini, yang selaras dengan inisiatif One Belt One Road (OBOR) China, dapat membawa manfaat ekonomi yang signifikan bagi Indonesia, beberapa diantaranya yaitu pemangkasan biaya logistik. Dengan pembangunan tol laut, biaya logistik untuk perdagangan domestik di Indonesia bisa turun secara signifikan. Ini akan sangat membantu dalam mendistribusikan kebutuhan pokok ke seluruh wilayah Indonesia secara lebih merata dan efisien. Lalu dengan adanya Kerjasama OBOR dapat mengurangi kesenjangan regional karena dengan adanya infrastruktur yang lebih baik di luar pulau Jawa, ekonomi di wilayah lain di Indonesia bisa berkembang lebih cepat.

Hal ini akan membantu mengurangi ketimpangan ekonomi antarwilayah di Indonesia. Selanjutnya di bidang Pemasaran dan perdagangan, infrastruktur yang memadai akan memudahkan pemasaran dan perdagangan produk ekspor Indonesia, terutama di sepanjang jalur OBOR. Ini bisa membuka akses pasar baru dan memperkuat posisi Indonesia dalam perdagangan global. Terakhir, kerjasama OBOR dapat meningkatkan pembangunan infrastruktur maritim juga memberikan kesempatan bagi Indonesia untuk mengembangkan dan memajukan sektor pariwisata bahari. Ini bisa meningkatkan kunjungan wisatawan, baik domestik maupun internasional, yang pada gilirannya akan mendorong pertumbuhan ekonomi lokal (Wira Wibawati et al., 2018).

Tantangan besar dalam inisiatif OBOR termasuk kekurangan kepercayaan politik antara Tiongkok dan beberapa negara partisipan, serta masalah keamanan dan ketidakstabilan. Peran vital bank-bank Tiongkok dalam menjamin kesuksesan OBOR tidak dapat diremehkan, meski telah ada dukungan publik, tetapi tetap diperlukan kehati-hatian dalam pendanaan proyek di negara-negara OBOR. Situasi defisit dalam APBN Indonesia, terlihat dari data Kementerian Keuangan, menunjukkan kebutuhan untuk sumber pembiayaan alternatif. Defisit APBN yang paling rendah dalam delapan tahun terakhir terjadi pada 2010 dengan 0,73% dari PDB, sementara pada Januari 2017, defisit tersebut mencapai 2,46% dari PDB. Kehadiran OBOR memberikan kesempatan bagi Indonesia untuk mendiversifikasi sumber pendanaannya, tidak hanya mengandalkan AS, Eropa, Jepang, negara-negara Timur Tengah, atau lembaga keuangan internasional yang sudah ada. Namun, Indonesia perlu berhati-hati terhadap beban suku bunga, keharusan memanfaatkan sumber daya lokal, serta mempertimbangkan dampak jangka panjang dari kebijakan-kebijakan ini.

Melalui lensa Liberalisme, terutama menurut pandangan Moravcsik, kerjasama Indonesia dengan China dalam proyek OBOR dapat dilihat sebagai contoh dari ketergantungan ekonomi yang mendorong perdamaian dan kerjasama. Dalam pemikiran ini, kebutuhan saling bergantung secara ekonomi dianggap sebagai bagian esensial dari keberadaan manusia dan komunitas kolektif di mana mereka berpartisipasi. Konsep saling membutuhkan ini menjadi pendorong utama perkembangan kerjasama, terutama dalam bidang ekonomi, menurut varian liberalisme yang mengutamakan interdependensi. Keinginan untuk mencapai kebahagiaan dan kemajuan bersama, seperti yang ditekankan oleh para liberalis klasik, adalah tujuan akhir dari kerjasama ini. Dalam konteks ini, pendekatan komersial sering kali dianggap lebih beradab dan menguntungkan daripada penggunaan kekerasan untuk mencapai kemajuan. Oleh karena itu, varian ini juga sering disebut sebagai liberalisme komersial, dengan tesis utama bahwa ketergantungan ekonomi adalah insentif kuat untuk mendorong perdamaian dan kerjasama antarnegara (Dugis, 2016).

KESIMPULAN

Dalam menganalisis hal proyek OBOR antara Indonesia dan didapatkan fakta bahwa kerjasama tersebut dibutuhkan oleh kedua negara dan hal ini menyebabkan adanya rasa saling ketergantungan satu sama lain. Lalu dalam pandangan Liberalisme pula memiliki beberapa pandangan yang cenderung optimis dalam kerjasama internasional, yang pertama yaitu liberalisme memandang positif terhadap sifat manusia. Kedua, liberalisme yakin bahwa hubungan internasional dapat bersifat kooperatif daripada konflikual. Ketiga, liberalisme percaya pada kemajuan (Sudagung et al., 2015). Dibalik adanya berbagai kendala dan potensi yang didapat dalam kerjasama OBOR, dengan melakukan berbagai penanggulangan maka harusnya kendala

atau pun ancaman yang ada bisa diatas demi mencapai kepentingan nasional masing-masing negara, bukan dengan cara menolak secara total kerjasama OBOR. Dengan itu, kedua negara akan sama-sama diuntungkan bahkan dapat memperkuat hubungan bilateral diantara Indonesia dan China seperti yang sudah dijelaskan dalam pandang Liberalisme.

REFERENSI

- Adam, L. (2017). Optimalisasi Manfaat One Belt, One Road Initiative bagi Indonesia. *Kajian*, 22(3), 181–193.
- Adhi Kusumastuti, A. M. K. (2019). *Metode Penelitian Kualitatif*.
- Adlini, M. N., Dinda, A. H., Yulinda, S., Chotimah, O., & Merliyana, S. J. (2022). Metode Penelitian Kualitatif Studi Pustaka. *Edumaspul: Jurnal Pendidikan*, 6(1), 974–980. <https://doi.org/10.33487/edumaspul.v6i1.3394>
- Dugis, V. (2016). *Teori Hubungan Internasional Perspektif-Perspektif Klasik*.
- Fahrizal, M., Yudilla, A., & Sundari, R. (2019). IMPLEMENTASI KONSEP KEBIJAKAN ONE BELT ONE ROAD (OBOR) CHINA DALAM KERANGKA KERJASAMA PEMBANGUNAN INFRASTUKTUR DI INDONESIA. *Journal of Diplomacy and International Studies*, 77–96. <https://journal.uir.ac.id/index.php/jdis/index>
- Soegiyono. (2011). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*.
- Sudagung, A. D., Bainus, A., & Chalid, A. M. (2015). Kerjasama Pembangunan Indonesia dan Uni Eropa: Suatu Analisis Teori Liberalisme dalam Hubungan Internasional. *JIPSI-Jurnal Ilmu Politik ...*, V(1), 31–41. <https://repository.unikom.ac.id/30706>
- Wijaya, H. (2020). Aktualisasi Kebijakan China One Belt and One Road Di Indonesia Melalui Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung. *Jurnal Dinamika Global*, 5(01), 109–122. <https://doi.org/10.36859/jdg.v5i1.160>
- Wira Wibawati, S., Sari, M. I., & Sulistyani, Y. A. (2018). Potensi Dan Tantangan One Belt One Road (Obor) Bagi Kepentingan Nasional Indonesia Di Bidang Maritim the Potential and Challenges of One Belt One Road (Obor) for Indonesia'S National Maritime Interests. *Kajian Ilmiah*, 09(2), 109–123. <https://doi.org/10.14203/jkw.v9i2.801>
- Yudilla, A. (2019). Kerjasama Indonesia Cina Dalam Belt and Road Initiative Analisa Peluang Dan Ancaman Untuk Indonesia. *Journal of Diplomacy and International Studies*, 2(1), 52–65. <https://journal.uir.ac.id/index.php/jdis/article/view/4427>