



## ***Belt and Road Initiative dan Refleksi Budaya China Kuno***

Arif Nugraha

Magister Hubungan Internasional, Universitas Padjadjaran, Indonesia; arif19001@mail.unpad.ac.id

Obsatar Sinaga

Departemen Hubungan Internasional, Universitas Padjadjaran, Indonesia; obsatar.sinaga@unpad.ac.id

Windy Dermawan

Departemen Hubungan Internasional, Universitas Padjadjaran, Indonesia; windy.dermawan@unpad.ac.id

| Submit: 09-11-2023 | Accept: 05-07-2024 | Publish: 13-08-2024 |

### **Keywords**

*Ancient Silk Road, Belt and Road Initiatives, National Interest, People's Republic of China*

### **ABSTRACT**

*This article analyzes the influence of Ancient Chinese culture on China's national interests through the Belt and Road Initiatives. The Chinese government is trying to revive the glory of Ancient China by utilizing trade routes that lie on the Ancient Silk Road through the framework of the BRI. This article will use the concept of culture in the context of international relations and the idea of national interest. This study will use qualitative methods by collecting information, such as documents, books, sources from the internet, and notes. The author found a correlation between the culture of Ancient China, namely the Ancient Silk Road, and Chinese initiation through the framework of the Belt and Road Initiatives. The Chinese government uses the history and culture of Ancient China, especially the Ancient Silk Road, as their basis for making policies. China wants to return the glory of the past to the present, with various adaptations due to changing times.*

### **Kata Kunci**

*Belt and Road Initiatives, Jalur Sutra Kuno, Kepentingan Nasional, Republik Rakyat China*

### **ABSTRAK**

Artikel ini menganalisis pengaruh budaya China Kuno terhadap kepentingan nasional China melalui *Belt and Road Initiatives*. Pemerintah China mencoba untuk menghidupkan kembali kejayaan China Kuno dalam memanfaatkan jalur perdagangan yang terletak pada Jalur Sutra Kuno melalui kerangka BRI. Artikel ini akan menggunakan konsep budaya dalam konteks hubungan internasional dan konsep kepentingan nasional. Penelitian ini akan menggunakan metode kualitatif dengan mengumpulkan informasi, seperti dokumen, buku, sumber dari internet dan catatan. Penulis menemukan korelasi antara budaya China Kuno yaitu Jalur Sutra Kuno dengan inisiasi China melalui kerangka *Belt and Road Initiatives*. Pemerintah China menggunakan sejarah dan budaya China Kuno, khususnya Jalur Sutra Kuno sebagai landasan mereka untuk membuat sebuah kebijakan. China ingin mengembalikan kejayaan masa lampau ke masa kini, tentunya dengan berbagai adaptasi karena perubahan zaman.

## PENDAHULUAN

Dalam studi hubungan internasional kebijakan luar negeri sebuah negara seringkali dipengaruhi oleh budaya dan sejarah negara tersebut di masa lampau. Budaya dan sejarah masa lalu tersebut sering dijadikan landasan kerangka kebijakan luar negeri, dengan harapan dapat mengulang keberhasilan di masa lalu pada masa kini dan masa depan. Peranan budaya dapat dilihat dari bagaimana pembangunan ekonomi China saat ini. Salah satunya adalah inisiasi yang dinamakan *Belt and Road Initiative's* (BRI). Inisiasi ini berasal dari kejayaan sejarah kultur China kuno, bagaimana mereka berdagang baik di darat maupun laut, berdasarkan romantisme kejayaan masa lalu tersebut, pemerintah Republik Rakyat China mencoba membangkitkan kembali kejayaan China dimasa lampau melalui BRI. Inisiasi BRI dibagi menjadi 2 yaitu, *21st Century Maritime Silk Road* melalui jalur laut dan *Silk Road Economic Belt* melalui jalur darat. BRI akan menghubungkan lebih dari 65 negara yang mencakup 62% populasi dunia, sekitar 35% dari perdagangan dunia dan lebih dari 31% dari PDB dunia (Drinkwater, 2017).

BRI merupakan sebuah misi yang diinisiasikan oleh Presiden Republik Rakyat China, Xi Jinping yaitu untuk menghidupkan kembali gairah ekonomi di Jalur Sutra. Seperti yang diketahui, Jalur Sutra menjadi tonggak penting perekonomian global pada masa Dinasti Han (206 BCE – 220 CE) atau bahkan pada masa dinasti sebelumnya. Pada Dinasti Qing (221 – 207 BCE), *silk* atau sutra merupakan benda yang memiliki nilai guna yang cukup tinggi (Liu, 2010, hal. 4). Lalu, sutra pun diibaratkan sebagai simbol kekuasaan dan kekayaan. Sehingga, penjualan sutra telah berkembang sejak pemerintahan Dinasti Qing. Di samping itu, memasuki pemerintahan Dinasti Han, perdagangan sutra semakin meningkat. Rute perdagangan sutra pun semakin populer digunakan untuk mempermudah akses dari China ke *Mediterranean* dan Eropa.

Rencana China untuk menghidupkan kembali jalur sutra kuno melalui BRI memerlukan infrastruktur yang baik untuk menunjang arus perdagangan baik di darat maupun di laut. Oleh karena itu, BRI menawarkan pembangunan infrastruktur transportasi, baik transportasi darat seperti kereta api, laut seperti pelabuhan laut, yang tujuannya untuk memperlancar arus perdagangan antara China, Asia Tenggara, Asia Selatan, Timur Tengah, Eropa, dan Afrika. China menekankan kerangka kerja sama ekonomi melalui peningkatan hubungan pada bidang komersial seperti pengurangan hambatan-hambatan perdagangan antar negara, seperti tarif hingga membentuk blok perdagangan baru (Suropati, Sulaiman, & Montratama, 2016, hal. 113). Rencana China untuk kembali membuka "Jalur Sutra" sebagai jalur perdagangan antar negara dan kawasan, pertama kali dilemparkan ke publik internasional ketika presiden China, Xi Jinping melakukan pidato pada kunjungannya ke Universitas Nazarbayev di Kazakhstan pada tanggal 7 September 2013, Xi Jinping mengusulkan (Jinping, 2013);

*"In order to make economic ties closer, mutual cooperation deeper and the space of development broader between Eurasian countries, we can innovate the mode of cooperation and jointly build the "Silk Road Economic Belt" step by step to gradually form overall regional cooperation."*

Lalu pada 3 Oktober 2013, Xi Jinping melakukan kunjungan ke DPR Indonesia. Kunjungan tersebut menjadi penanda undangan resmi China perihal BRI ke negara-negara di dunia (ASEAN-China Centre, 2013);

*"Southeast Asia has since ancient times been an important hub along the ancient maritime Silk Road. China will strengthen maritime cooperation with ASEAN countries to make good use of the China-ASEAN Maritime Cooperation Fund set up by the Chinese government and vigorously develop maritime partnership in a joint effort to build the 21st-Century Maritime Silk Road."*

Menurut Zhu Caihua, spesialis perdagangan internasional yang berafiliasi dengan *Chinese Academy of International Trade and Economic Cooperation*, BRI merupakan faktor penting dalam kebangkitan China sebagai kekuatan ekonomi terkemuka di kawasan Asia. Caihua menegaskan bahwa inisiatif ini memiliki potensi untuk mendorong perluasan ekonomi dan kesejahteraan di seluruh Asia, Afrika, dan Eropa.

Mirip dengan jalur sutra kuno, BRI mencakup jalur laut dan darat, dengan tujuan mengintegrasikan jalur pelayaran laut dan jalur perdagangan darat. Integrasi dalam ranah ekonomi dibangun melalui regionalisme yang ditandai dengan konvergensi kepentingan masyarakat, khususnya kepentingan kelompok. Terbentuknya jaringan ekonomi yang saling berhubungan antar negara merupakan kepentingan utama BRI. (Suropati, Sulaiman, & Montratama, 2016, hal. 112). Berdasarkan latar belakang tersebut tulisan ini akan membahas lebih lanjut peranan kultur dan sejarah China kuno dalam mempengaruhi pemerintahan China dalam membuat BRI.

### **KERANGKA KONSEPTUAL**

Berdasarkan interpretasi berbagai ilmu pengetahuan, secara umum terdapat banyak definisi dan pemahaman perihal budaya atau kultur. Menurut Harshe, kultur adalah komoditas yang diciptakan manusia sebagai bagian dari lingkungan yang dapat berupa sistem pengetahuan, kepercayaan, kebiasaan, bahasa, seni, dan gabungan literatur dalam pandangan dunia secara kolektif (Harshe, 2006). Serupa dengan pandangan Harshe, Tyler berpendapat bahwa budaya atau kultur merupakan sesuatu yang kompleks, termasuk ilmu pengetahuan, kepercayaan, seni, hukum, moral, kebiasaan, dan kecakapan lainnya yang diciptakan oleh manusia sebagai bagian dari anggota masyarakat (Majie, 2002, hal. 23). Terdapat benang merah antara budaya dan juga peradaban, Majie dan Harshe sepakat bahwa budaya adalah bagian dari peradaban. Seperti misalnya, penggunaan bahasa yang merupakan interpretasi budaya suatu daerah tertentu kemudian berkembang menjadi karya tulisan yang menggambarkan perkembangan sebuah peradaban. Sebagaimana peradaban di India dan China yang telah lama memiliki kultur tradisi spiritual, filosofi, dan kesenian tersendiri. Berbeda dengan pengertian tunggal budaya, budaya dalam konteks studi Hubungan Internasional (HI) memiliki berberapa keterkaitan yang kemudian berhasil dikembangkan dan dijelaskan melalui lima model budaya oleh Majie, lima (5) model budaya dalam HI oleh Majie antara lain (Majie, 2002, hal. 25-26):

1. Budaya memiliki peran yang penting dalam spritual, etika, dan kondisi ekonomi dalam kehidupan manusia.
2. Budaya sebagai navigator atau pemandu dalam pengambilan keputusan aktor internasional. Dalam hal ini, budaya mampu mempengaruhi perspektif para pengambil kebijakan untuk membuat sebuah keputusan atau kebijakan.
3. Budaya dapat mendesain struktur sosial dan ekonomi.
4. Budaya dapat dijadikan variabel penting dalam konteks hubungan internasional, di mana budaya dapat menjadi salah satu penyebab konflik besar internasional.
5. Keragaman budaya atau kultur dapat menjadi dasar penting harmoni dalam hubungan internasional memiliki persamaan (kepentingan bersama) dan dapat saling melengkapi satu sama lain.

Berdasarkan penjelasan Majie mengenai model budaya dalam studi HI, tulisan ini akan menggunakan model nomor 2 (dua), di mana kultur atau budaya dapat dijadikan sebagai sebuah landasan atau navigasi bagi aktor internasional, dalam konteks tulisan ini adalah China (aktor negara) dalam melihat budaya serta sejarah masa lalu mereka dijadikan salah satu alasan atau landasan dalam membuat sebuah keputusan, kebijakan, maupun strategi dalam melakukan hubungan internasional.

### **Kepentingan Nasional**

Negara memiliki otoritas eksklusif untuk menentukan nilai dan proporsi kepentingan nasional. Dalam hal ini, misi negara adalah untuk meningkatkan kebutuhan masyarakat, hal inilah disebut sebagai kepentingan nasional (Krasner, 1978, hal. 12). Dalam pengertian lain, kepentingan nasional menurut Krasner adalah tujuan negara (Krasner, 1978). Kepentingan nasional merumuskan persyaratan umum suatu negara yang mencerminkan pengambilan keputusan rasional suatu negara (Saeri, 2012, hal. 7-8). Paradigma realis berpendapat bahwa negara berfungsi dan bertindak secara rasional sebagai organ yang hidup dan bahwa tindakannya didasarkan pada kepentingan yang dirumuskan secara rasional (Saeri, 2012, hal. 8). Menurut Krasner, ada dua cara dalam mendefinisikan kepentingan nasional, yaitu dengan pendekatan deduktif dan induktif (Krasner, 1978, hal. 35).

- Pendekatan deduktif mengasumsikan negara mempunyai caranya sendiri dalam memenuhi kepentingan nasionalnya dengan mempertahankan kedaulatan dan integritas negara tersebut. Pendekatan ini bernuansa *power-centris*.
- Pendekatan induktif berlandaskan pada opini dan sikap dari pengambil keputusan. Istilah kepentingan nasional dapat dikaitkan dengan konsep yang mencakup dua kriteria berbeda. Pertama, tindakan pengambil keputusan atau kebijakan harus berdasarkan pada kesejahteraan kolektif (rakyat). Kedua, permasalahan ini juga terjadi dalam jangka waktu yang lama. Dalam artian tidak berubah bahkan jika tujuan utama telah tercapai.

Dalam konteks korelasi kepentingan nasional dan kerja sama internasional, KJ. Holsti berpendapat mengenai adanya pengaruh kepentingan nasional dalam terjadinya kerja sama internasional. Berikut merupakan beberapa alasan mengapa negara melakukan kerja sama internasional antara lain (Holstii, 1995, hal. 362-363):

- Meningkatkan kesejahteraan warga negara di berbagai bidang, meliputi bidang ekonomi, sosial, seni, dan kehidupan sehari-hari lainnya;
- Tujuan kerja sama internasional dalam konteks ini adalah untuk meningkatkan efisiensi dengan meminimalkan biaya;
- Adanya bahaya atau ancaman bersama mendorong berkembangnya kerja sama internasional.;
- Untuk mengurangi dampak negatif dari tindakan sepihak yang dilakukan oleh negara yang mempengaruhi negara lainnya.

### **METODE RISET**

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian kualitatif. Menurut Cresswell (2007), metode penelitian kualitatif menekankan pada proses penelitian yang mengalir dari asumsi filosofis, ke pandangan dunia melalui lensa teoritis, dan pada prosedur yang terlibat dalam mempelajari masalah sosial. Penelitian kualitatif ini dimulai dengan asumsi dan penggunaan kerangka teoritis yang mendefinisikan masalah yang akan diteliti yaitu pengaruh budaya kuno China terhadap kepentingan nasional China dalam kerangka *BRI*. Sumber data utama dalam penelitian ini adalah data sekunder. Peneliti mengumpulkan data dengan cara mengumpulkan informasi dengan berbagai tipe, seperti dokumen, buku, sumber dari internet, dan catatan.

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **Kultur China Kuno**

China merupakan negara dengan sejarah dan kultur yang sangat kental sejak dahulu kala. Istilah "China Kuno" mencakup periode sejarah mulai dari era Neolitikum, yang dimulai sekitar 8000 tahun yang lalu, melalui Dinasti Han, yang dapat dianggap setara dengan kerangka waktu Kekaisaran Romawi di dunia Barat. Periode ini merupakan fase dasar peradaban China. Selama periode sejarah ini, wilayah yang

biasa disebut China berubah dari bermacam-macam komunitas yang berbeda secara budaya menjadi sistem pemerintahan yang terstruktur. Negara-negara ini secara bertahap menyatu pada konsep entitas politik yang bersatu, kemudian memperluas jangkauan mereka untuk terlibat dengan peradaban lain (Hogarth, 1999, hal. 5). Ketika pemerintahan Zhou runtuh, bagian utara China dibagi antara negara-negara bagian yang lebih kecil, banyak diantaranya membangun tembok pertahanan, tembok-tembok pertahanan ini adalah cikal bakal Tembok Besar China. Pada 221 SM, Kaisar Pertama menaklukkan semua negara bagian dan menetapkan pemerintahannya yang membentang dari utara Beijing hingga ke perbatasan utara provinsi Guangdong dan dari daerah Sichuan yang paling barat ke pesisir timur. Ini adalah sebagian besar China yang kita kenal sekarang dan pada kenyataannya, nama "China" berasal dari negara asal Kaisar Pertama Qin (dilaftkan "Chin") Wei (Wood, 2010). Kaisar Pertama dengan cepat membentuk pemerintahan untuk mempertahankan kendali atas wilayah-wilayah yang telah dipersatukan olehnya. Berbekal buku pegangan hukum, teks-teks yang tertulis pada potongan bambu yang sempit, diikat dan digulung seperti tirai bambu kecil, para pejabatnya membentuk sistem hukum (Wood, 2010).

Pemerintahan Kaisar Pertama dikenang secara historis sebagai seorang diktator yang keras, dan persepsi ini bertahan sampai sekarang. Namun Kaisar Pertama juga berhasil membangun sistem hukum yang relatif maju pada masanya dan bertahan selama 2.000 tahun. Di bawah sistem ini, administrator yang terampil dikirim ke seluruh bagian negara untuk memerintah sesuai dengan hukum yang berlaku (Wood, 2010). Misionaris Yesuit mendokumentasikan sistem hukum China sepanjang abad ke-18. Itu mendapat kekaguman dari para intelektual abad pencerahan, yang menganggapnya sebagai kemajuan signifikan atas pemerintahan oleh bangsawan yang diwariskan.

Proklamasi lain yang dikeluarkan oleh Kaisar Pertama berkaitan dengan standarisasi aksara China. Naskah tersebut mengalami variasi regional antara periode Musim Semi dan Musim Gugur (770–476 SM) dan Negara Berperang (475–221 SM), meskipun penggunaannya berlangsung lebih dari 2.000 tahun. Setelah pemerintahan Kaisar Pertama, ada beberapa standarisasi lebih lanjut selama dinasti Han (206 BCE–220 CE), yang menciptakan naskah pemersatu China (Wood, 2010). Dari kaisar pertama China sudah sangat dekat dengan teks-teks tertulis sebagai pondasi mereka dalam membangun peradaban atau penulis mengartikannya bagaimana China mempertahankan kulturnya hari ini dengan melacak jejak hubungan dari masa lalunya, yang mereka tuangkan melalui teks-teks tersebut.

China kuno dikenal dengan sektor pertaniannya. Millet berfungsi sebagai tanaman pertanian utama di wilayah utara China, sementara beras adalah makanan pokok utama di Lembah Yangtze dan wilayah selatan negara itu. Selama periode itu, Cekungan Yangtze berfungsi sebagai pusat penanaman padi di China, di mana praktik pengeringan beras basah dilakukan di sawah yang tergenang air (Time Maps, 2020). Selama awal dinasti Shang dan Zhou, hewan seperti domba dan kambing memainkan peran penting dalam perekonomian. Selain itu, aristokrasi berpartisipasi dalam perjalanan berburu ekstensif, yang berfungsi sebagai sarana penghidupan dan tempat pelatihan untuk tujuan militer. Selama akhir milenium kedua SM, kedelai menjadi semakin lazim di China utara, memberikan manfaat nutrisi yang signifikan bagi makanan lokal (Time Maps, 2020).

Dalam sektor industri, sebagian besar usaha manufaktur di China kuno dilakukan di dalam bangunan berskala sederhana, khususnya tempat tinggal pengrajin terampil dan pekerja pertanian. Lokasi ini berfungsi sebagai lokasi untuk banyak kegiatan industri, termasuk pengolahan makanan, pemintalan tekstil, penenunan, pembuatan pakaian, produksi sutra, dan pembuatan mentega, keju, produk susu, dan proses terkait lainnya (Time Maps, 2020). Dimulai dengan periode pertengahan dinasti Zhou, banyak fasilitas manufaktur yang luas muncul, termasuk operasi peleburan besi yang mempekerjakan tenaga kerja lebih dari 200 orang. Penerapan metode eksperimental yang konsisten telah menghasilkan kemajuan yang signifikan dalam teknologi. Kemajuan China dalam teknologi kiln sangat penting, karena menghasilkan pengembangan kiln yang lebih besar dan lebih canggih. Ini, pada gilirannya, memfasilitasi produksi baja, sebuah pencapaian signifikan yang mendahului kemajuan serupa di dunia



Barat hampir satu milenium. Fasilitas industri di negara tersebut bertanggung jawab untuk memproduksi persenjataan dan alat pelindung, yang terutama mencakup panah otomatis yang inovatif (Time Maps, 2020).

### **Jalur Sutra Kuno**

China, pernah berjaya pada masa Dinasti Han, di mana Sutra menjadi komoditas utama. Keberhasilan perdagangan Sutra menjadi kunci utama berkembangnya ekonomi China pada masa itu. Melalui rute perdagangan Sutra, China berhasil menghubungkan tiga benua, Asia-Afrika-Eropa, sehingga rute tersebut di kenal sebagai Jalur Sutra. Terdapat dua rute yang dimaksudkan dalam Jalur Sutra, yakni darat dan laut. Jalur Sutra Darat (JSD) menjadi jalur terpadat, karena secara geografis JSD lebih mudah untuk dilalui dengan unta dan kuda sebagai alat transportasinya. Oleh karena itu, para pedagang membutuhkan waktu lama untuk sampai ke tempat tujuan. Selayaknya akar pohon yang memiliki banyak cabang, JSD juga memiliki banyak jalur alternatif. Tetapi, dalam penerapannya hanya terdapat dua JSD yang terkenal, yakni jalur utara dan jalur selatan (Elisseeff, 2000). Kedua jalur tersebut menjadi rute utama perdagangan, yang mana jalur utara menghubungkan antara Asia-Eropa. Sedangkan jalur selatan menghubungkan antara Asia-Afrika (Elisseeff, 2000).

Tersohornya Sutra sebagai salah satu bahan dengan predikat terbaik menyebar hingga ke wilayah romawi. Tertulis dalam ensiklopedia China, menjelaskan bahwa (Liu, 2010);

*“the Chinese . . . are famous for the woolen substance obtained from their forests; after a soaking in water they comb off the white down of the leaves, and so supply our women with the double task of unraveling the threads and weaving them together again.”*

Di Romawi, Sutra menjadi sebuah barang mewah dengan nilai tinggi. Para pembeli utama Sutra adalah para bangsawan (Liu, 2010). Sehingga, secara tidak langsung Sutra menjelma sebagai simbol yang menggambarkan kaum borjuis.

JSD merupakan rute strategis, karena menjadi tempat bertemunya komoditas komoditas unggulan dari beberapa wilayah. Seperti, India yang kala itu memiliki rempah-rempah sebagai komoditas unggulannya (Liu, 2010). Melalui JSD bangsa Romawi memperluas wilayah perekonomiannya hingga ke mediteranian. (Liu, 2010). Di sisi lain, China telah memanfaatkan JSD untuk menghubungkan Asia Tengah dengan wilayah mediteranian (Liu, 2010). Sehingga, JSD menjadi rute perdagangan global. Selain itu, JSD juga menjadi jalur pertukaran kultur, menjalin interaksi antar bangsa dan untuk penyebaran agama.

Jalur Sutra Laut (JSL) bermula ketika dibangun oleh China pertama kali pada abad ke. JSL memiliki panjang hingga 4500 mil, membentang melintasi China sampai ke India dan Sri Lanka (MI News Network, 2019). Namun, jalur perdagangan maritim untuk sutra diyakini telah ada beberapa saat sebelum Jalur Sutra ada. Pada dasarnya JSL adalah rute perdagangan laut antara China dan Asia Selatan, Asia Barat, Eropa, dan Afrika Utara, yang diperuntukkan untuk pengangkutan komoditas sutra (MI News Network, 2019). Rute ini dimulai dari Guangzhou dengan China Selatan yang menjadikannya titik sentral. Rute perdagangan maritim mulai mempromosikan perdagangan selama waktu itu karena perdagangan laut adalah cara yang paling nyaman untuk melakukannya. Sebagian besar perkembangan untuk rute ini dilakukan selama dinasti Han Barat dan Han Timur (MI News Network, 2019).

Popularitas JSL untuk perdagangan dilanjutkan dikemudian dinasti termasuk dinasti Tang dan Song. Ini juga mempromosikan pembangunan rute JSL dan perdagangan Sutra sangat diuntungkan dari pembangunan rute ini. Ini menghubungkan beberapa kota penting mulai dari kota Xian, Chang'an, Jade Pass, Yangguan, Cong Range, Korla, Aksu dan Hetian dan melangkah lebih jauh untuk bertemu kota-kota di Asia Tengah dan Asia Barat (MI News Network, 2019). Sama seperti JSD, JSL menjadi jalur pertukaran kultur dan agama antara wilayah pesisir tenggara China dan negara-negara luar. Ada dua rute utama, Jalur Sutra Laut China Timur dan Jalur Sutra Laut China Selatan (Kelly, 2018).

Pada masa dinasti Tang (618-917), jalur Jalur Sutra di Xinjiang dikuasai oleh suku-suku Turki. Namun, Dinasti Tang menaklukkan mereka, membuka kembali rute tersebut, dan mempromosikan perdagangan dengan Barat. Orang Sogdiana memainkan peran penting dalam perdagangan, dengan pedagang dan diplomat melakukan perjalanan hingga ke Kekaisaran Bizantium. Biksu Xuanzang melakukan perjalanan di Jalur Sutra, terlepas dari kepercayaan bahwa orang-orang di negara bagian ini brutal dan biadab. Namun, pada tahun 760 SM, pemerintah Tang kehilangan kendali atas wilayah barat, menyebabkan perdagangan terhenti (Samatrans, 2023).

Rute Sutra Laut China Timur sebagian besar menuju ke Jepang dan Korea. Dimulai pada Dinasti Zhou (1112 SM) ketika pemerintah mengirim beberapa orang China ke Korea untuk mengajari orang-orangnya pertanian dan serikultur, berangkat dari pelabuhan Teluk Bohai, Semenanjung Shandong. Sejak saat itu, keterampilan dan teknik memelihara ulat Sutra, benang Sutra dan tenunan diperkenalkan ke Korea secara perlahan melalui Laut Kuning (Kelly, 2018). Lalu pada dinasti Sui dan Tang, utusan dan biksu Jepang sering bepergian ke China. Mereka membawa pulang sutra damask biru yang mereka dapatkan di Taizhou, Provinsi Zhejiang, yang dijadikan sampel. Sejak Dinasti Tang, produk sutra dari provinsi Jiangsu dan Zhejiang langsung diangkut ke Jepang melalui laut, dan produk sutra secara resmi menjadi komoditas (Kelly, 2018).

Rute Sutra Laut China Selatan merupakan saluran penting bagi pertukaran China dengan dunia luar. Rute Sutra Laut China Selatan mendapatkan namanya karena berpusat di sekitar Laut Cina Selatan, dan titik awalnya pada saat itu terutama di Guangzhou, Quanzhou, dan Ningbo. Seperti Jalur Sutra Laut China Timur, rute ini pertama kali digunakan pada dinasti Qin dan Han, dan mulai menjadi perhatian saat Periode Tiga Kerajaan ke Dinasti Sui, berkembang di dinasti Tang dan Song (Kelly, 2018). Sebelum Dinasti Sui, JSL adalah rute transportasi paling terkenal sejak Jalur Sutra darat berjalan, dan kemudian JSL menjadi alternatif kedua. Selama periode dinasti Sui dan Tang, JSD terganggu oleh perang di wilayah barat, dan JSL menjadi rute utama perdagangan Sutra. Pada akhir Dinasti Tang dan Song, kemajuan teknologi dalam pembuatan kapal dan navigasi menyebabkan pembukaan jalur laut baru ke Asia Tenggara, Malaka, Samudra Hindia, Laut Merah dan benua Afrika (Kelly, 2018).

Perdagangan di Jalur Sutra dihidupkan kembali dan mencapai puncaknya selama Dinasti Yuan (1271–1368) ketika bangsa Mongol mempromosikan perdagangan di kerajaan besar mereka yang membentang melintasi Eurasia. Jenghis Khan menaklukkan semua negara kecil, menyatukan Cina, dan membangun kerajaan besar di bawah pemerintahannya. Marco Polo (1254–1324) melakukan perjalanan di sepanjang Jalur Sutra, mengunjungi ibu kota Yuan, Dadu (sekarang Beijing). Jalur Sutra digunakan untuk memperdagangkan obat-obatan, parfum, budak, dan batu mulia (Samatrans, 2023).

Hingga pada akhirnya Jalur Sutra Kuno harus ditutup. Hal ini disebabkan oleh Perubahan teknologi, perubahan politik di Kekaisaran Ming, dan produksi sutra, porselen, dan produk ekspor tradisional di Eropa yang menyebabkan penurunan aktivitas di Jalur Sutra (Samatrans, 2023). Pada tahun 1400-an, kebijakan istana Ming berubah menjadi isolasionisme. Mereka menghentikan perdagangan Jalur Sutra. Selain itu, permintaan sutra dan porselen di Barat berkurang karena mereka memproduksinya sendiri. Nilai terbesar dari Jalur Sutra adalah pertukaran budaya. Seni, agama, filsafat, teknologi, bahasa, sains, arsitektur, dan setiap elemen peradaban lainnya dipertukarkan di sepanjang rute ini, dibawa dengan barang dagangan yang diperdagangkan para pedagang dari satu negara ke negara lain (Mark, 2018).

### ***Belt and Road Initiative's (BRI)***

Pada 2013, Presiden Republik Rakyat China (RRC) Xi Jinping mengajukan dua inisiatif terpisah, inisiatif *Maritime Silk Road* (MSR) dan rencana *Silk Road Economic Belt* (SREB), keduanya merupakan komponen integral dari mega-proyek China dikenal sebagai *Belt and Road Initiative's*. BRI memiliki fokus pada lima tujuan utama, yaitu (Suropati, Sulaiman, & Montratama, 2016):

1. *Policy coordination*, artinya inisiatif ini bermaksud mendorong negara-negara untuk bekerja sama satu sama lain untuk mencapai tujuan proyek tersebut;

2. *Cultural exchange*, ini menjadi tujuan untuk mempromosikan ikatan *people to people* yang bersahabat yang akan menciptakan pemahaman kultur yang lebih dalam;
3. *Economy integration*, BRI dirancang untuk meningkatkan kerjasama moneter dan keuangan saat memantau dan menangani risiko serta interaksi keuangan secara umum. Selain itu, untuk memperluas pertukaran mata uang dan ruang lingkup;
4. *Trade and Investment*, melalui investasi dan perdagangan lintas batas BRI ditujukan untuk mempermudah dan membuat kooperatif perdagangan dan investasi antar negara di *Belt and Road*, mempromosikan ekonomi integrasi;
5. *Connecting infrastructure*, fokus pada fasilitas bangunan yang memungkinkan konektivitas yang lebih besar antara negara-negara di *Belt and Road*, misalnya pembangunan kembali dan pengembangan pelabuhan, penghilangan hambatan, memperbaiki jalan dll. Serta menciptakan jaringan yang lebih baik melalui pengembangan jalan raya, jalur kereta api dan jalur serat optik antar negara di sepanjang *Belt & Road*.

China telah menjadi kontributor utama pembangunan infrastruktur di Asia, terhitung lebih dari 70 persen dari kontribusi tersebut hingga tahun 2015. Investasi besar ini mencapai nilai \$686 miliar (Antara, 2017). Menurut statistik Asian Development Bank (ADB), diproyeksikan bahwa nilai investasi yang dialokasikan untuk pembangunan infrastruktur di Asia antara tahun 2016 dan 2020 akan berjumlah sekitar \$26 triliun. Khususnya, sebagian besar dari investasi ini, senilai \$11,69 miliar, dikaitkan dengan proyek pembangkit listrik. Saat ini, alokasi investasi infrastruktur daerah sebagian besar dibiayai oleh sektor publik, dengan sekitar 92 persen pendanaan disediakan melalui jalur ini. Khususnya, China menyumbang sekitar 90 persen investasi infrastruktur di Asia Timur, sementara Asia Selatan menerima 62 persen pendanaannya dari sektor publik. (Antara, 2017)

China membagi BRI menjadi enam koridor internasional untuk mendorong kerja sama dalam mengembangkan konektivitas dengan peserta BRI; enam koridor secara geografis berbeda. Pertama, *The New Eurasia Land Bridge* merupakan koridor rel kereta api yang menghubungkan China dan Eropa. Jalur rel ini akan dibangun sejauh 12.000 kilometer, dengan waktu tempuh dua minggu dari China ke Eropa. Koridor ini merupakan bagian dari inisiatif *Land Silk Road BRI* (Babones, 2017). Melalui Mongolia, *The China-Mongolia-Russia Economic Corridor* menghubungkan China dan Rusia. Seperti *The New Eurasia Land Bridge*, koridor ini akan menjadi jalur kereta api. Namun, di jalur ini akan dibangun titik transit untuk truk yang melintasi jalan raya menuju Rusia (Dezan Shira & Associates, 2017).

*China-Central Asia-West Asia economic corridor*. Koridor ini menghubungkan China dengan Semenanjung Arab. Jalur ini merupakan bagian dari Jalur Sutra Laut. Dimulai dari Xinjiang, China, koridor tersebut melintasi Asia Tengah melalui Teluk Persia, Laut Mediterania, dan Semenanjung Arab. Koridor ini melintasi lima negara di Asia Tengah (Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Uzbekistan, dan Turkmenistan) dan 17 di Asia Barat (termasuk Iran, Arab Saudi, dan Turki). China membangun koridor ini karena Asia Tengah dan Asia Barat kaya sumber daya, tetapi infrastruktur dan sumber daya keuangannya kurang berkembang (China, 2017). Pada *China-Central Asia-West Asia economic corridor*, China berkomitmen untuk memfasilitasi kerja sama ekonomi dan perdagangan serta aliran investasi ke kawasan ini untuk mendorong pembangunan ekonomi dan sosial di masing-masing negara.

*China-Indochina Peninsular Economic Corridor* dimulai dari *China's Pearl River Delta* ke arah barat sepanjang Jalur Ekspres Nanchong-Guang dan Jalur Kereta Api Berkecepatan Tinggi Nanning-Guangzhou melalui Nanning dan Pingxiang ke Hanoi dan Singapura. Jembatan darat ini menghubungkan Cina dengan Semenanjung Indocina dan membentang melalui Vietnam, Laos, Kamboja, Thailand, Myanmar, Malaysia, dan Indonesia (China, 2017). Hal ini diharapkan dapat meningkatkan kerjasama China dengan negara-negara ASEAN.



*China-Pakistan Economic Corridor* adalah kerangka regional untuk konektivitas. CPEC akan menguntungkan China, Pakistan, Iran, Afghanistan, India, dan negara-negara Asia Tengah lainnya. Konektivitas geografis yang meningkat telah meningkatkan sistem transportasi melalui jalan darat, kereta api, dan udara (CPEC, 2021). Dengan adanya CPEC diharapkan volume perdagangan dan arus bisnis akan meningkat, menghasilkan dan mendorong bisnis yang lebih optimal, serta meningkatkan kerjasama yang saling menguntungkan semua pihak, sehingga terjalin hubungan baik antara China dengan negara-negara terlibat, khususnya Pakistan.

*Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor*, pada mulanya proposal untuk koridor ini hanya ditujukan untuk India. Peresmian koridor antara China dan India terjadi pada saat Perdana Menteri China, Li Keqiang melakukan kunjungan diplomatik ke India pada Mei 2013. Kunjungan ini bertujuan untuk menghubungkan dua pasar utama China dan India serta meningkatkan konektivitas regional di antara kedua negara (China, 2017). Bangladesh dan Myanmar bergabung dengan inisiatif ini untuk pada Desember 2013. Selain membawa manfaat bagi empat negara yang terlibat langsung, koridor ini diharapkan dapat menstimulus pembangunan di Asia Selatan, Tenggara, dan Timur (China, 2017).

Pada tahun 2017 BRI telah membuat kemajuan signifikan dengan 173 perjanjian kerja sama yang ditandatangani oleh 125 negara dan 29 organisasi internasional (Mission of PRC to ASEAN, 2019). Proyek seperti pembangunan transportasi dan infrastruktur industri telah berhasil dilakukan, dengan beberapa proyek telah memberikan hasil yang bermanfaat. Pembangunan infrastruktur yang telah berhasil tersebut antara lain (Mission of PRC to ASEAN, 2019):

- Kereta api cepat Jakarta-Bandung. Indonesia. China dan Indonesia menandatangani perjanjian pada Oktober 2015 untuk mendirikan usaha patungan guna membangun dan mengoperasikan kereta api berkecepatan tinggi pertama menggunakan standar, teknologi, dan peralatan China.
- Kereta Api Abuja–Kaduna, Nigeria. Kereta Api Abuja-Kaduna, bagian dari proyek BRI, mulai beroperasi secara komersial pada 26 Juli 2016.
- Kereta Api Ethiopia-Djibouti. Kereta Api Ethiopia-Djibouti, kereta api berlistrik pertama di Afrika Timur, mulai beroperasi secara komersial pada Januari 2018. Dibangun dengan standar dan peralatan China, total investasinya mencapai \$4 miliar dan mengurangi waktu perjalanan dari pelabuhan Djibouti ke Addis Ababa.
- Kereta Api China-Laos. Kereta Api China-Laos, yang membentang sepanjang 414 km, bertujuan untuk mengubah Laos dari negara yang terkurung daratan menjadi hub yang terhubung dengan daratan.
- Kota Pelabuhan Kolombo yang didanai China, proyek terbesar antara China dan Sri Lanka di bawah *Belt and Road Initiative*, menyelesaikan reklamasi lahan pada Januari 2019, konstruksi hidrostruktur pada pertengahan tahun 2019, dan konstruksi fasilitas kota pada Juli 2020.
- Pelabuhan Piraeus, pelabuhan terbesar di Yunani, telah menjadi pemain kunci dalam Jalur Sutra Ekonomi dan Jalur Sutra Maritim Abad 21. COSCO *Shipping* (Hong Kong) Co Ltd, anak perusahaan China COSCO *Shipping Group*, telah menjadi pemegang saham pelabuhan, menginvestasikan sekitar 290 juta euro untuk memperluas terminal kapal pesiar, pelabuhan perbaikan kapal, dan garasi bertingkat baru.
- Pelabuhan Serbaguna Doraleh di Djibouti, dibangun oleh *China State Construction Engineering Corp* (CSCEC) dan sebagian dimiliki oleh *DP World* dan *China Merchants Holdings*, dibuka pada 24 Mei 2017.
- Terminal Zeebrugge merupakan pelabuhan terbesar kedua di Belgia. Terminal Zeebrugge, pelabuhan laut dalam alami dengan koneksi jalan dan rel Eropa, diharapkan berfungsi sebagai pusat Eropa Utara untuk BRI, mengikuti Pelabuhan Piraeus di Yunani di Eropa Selatan.

- Pelabuhan Muara, terminal peti kemas terbesar di Brunei, diserahkan kepada Muara Port Company Sdn Bhd (usaha patungan yang didirikan oleh *China's Beibu Gulf Port Group* dan *Brunei's Darussalam Asset*) pada Februari 2017.
- Pakistan. Pelabuhan Gwadar Pakistan, sebuah desa nelayan terpencil di Laut Arab, kini memiliki terminal pelabuhan yang berfungsi penuh, pusat bisnis, dan zona bebas. Dioperasikan oleh *China Overseas Port Holding Company* sejak 2013, pelabuhan tersebut merupakan proyek *China-Pakistan Economic Corridor* di bawah BRI.
- Jembatan Temburong, proyek infrastruktur terbesar Brunei, akan menjadi jembatan penyeberangan laut terpanjang di negara itu, sepanjang 30 km. *China State Construction Engineering Corp.* akan membangun bagian CC4, termasuk jembatan darat di Cagar Hutan Labu.
- Jembatan Peljesac, proyek infrastruktur penting di Kroasia, bertujuan untuk menghubungkan daratan utama dengan Dubrovnik-Neretva. Sebuah konsorsium China memenangkan tender untuk tahap pertama pada tahun 2018, diperkirakan menelan biaya lebih dari 400 juta euro (\$485 juta).
- Jembatan Padma, dibangun di atas Sungai Padma di Bangladesh, adalah proyek infrastruktur terbesar di negara tersebut dan jembatan asing terbesar yang dikerjakan oleh perusahaan China. *China Railway Major Bridge Engineering Group Co Ltd* mendapatkan kontrak senilai \$1,55 miliar pada Juni 2016.
- Punta Sierra Wind Farm, dengan 32 turbin di dekat laut, adalah proyek Hydro Pasifik pertama Chili dan investasi pertama China. Proyek senilai \$150 juta, dibiayai oleh *China State Power Investment Corporation*, memiliki kapasitas terpasang 82 MW dan menghasilkan 282 GWh/tahun, memenuhi kebutuhan listrik untuk 130.000 rumah tangga dan mengurangi emisi karbon sebesar 157.000 ton per tahun.
- Proyek LNG Yamal di Semenanjung Arktik Rusia telah mencapai kapasitas produksi penuh dengan tiga lini, masing-masing menghasilkan 5,5 juta ton per tahun
- Pembangkit listrik tenaga air Isimba di Uganda selesai pada Maret 2019, menelan biaya \$568 juta. Proyek yang dibangun oleh *China International Water & Electric Corp* merupakan yang terbesar ketiga di negara tersebut dan meningkatkan kapasitas pembangkit listrik negara tersebut dari 984 menjadi 1167 MW.
- Pabrik Potash Uyuni 350KTPA di Bolivia, dibangun oleh *China CAMC Engineering*, mulai beroperasi pada 7 Oktober 2018, menjadi yang terbesar ketiga di Amerika Selatan.
- *China-Belarus Industrial Park*, Belarusia. Memiliki luas 91,5 kilometer persegi, adalah kawasan ekonomi khusus pertama Belarusia dan proyek kerja sama antar pemerintah terbesar. Dengan 43 perusahaan terdaftar, 26 dari China, 10 dari Belarusia, dan tujuh dari AS dan Rusia, taman ini menarik investasi lebih dari \$1 miliar.
- *China-Egypt Suez Economic and Trade Cooperation Zone* di distrik Ain Sokhna di Provinsi Suez, sebelah timur Kairo, adalah proyek penting untuk China dan Mesir. Zona ini telah menarik 80 perusahaan dengan investasi lebih dari \$1 miliar, menciptakan 30.000 lapangan kerja.
- *Djibouti International Free Trade Zone*, didanai oleh China, dibuka pada 5 Juli 2018, memiliki luas 48,2 km persegi. Usaha patungan, yang mencakup perusahaan China seperti *China Merchants Holdings* dan *Dalian Port Corp Ltd*, dioperasikan oleh *Djibouti Ports* dan *Free Zone Authority*. Lebih dari 20 perusahaan telah menandatangani surat niat untuk mendaftar ke FTZ.

Visi BRI mencakup pembangunan jaringan kereta api yang luas, saluran pipa energi, jalan raya, dan penyeberangan perbatasan yang efisien, baik ke arah barat, melalui bekas republik Soviet yang bergunung-gunung, dan ke selatan, ke Pakistan, India, dan seluruh Asia Tenggara. Jalur BRI akan memperluas penggunaan internasional mata uang China, renminbi, dan "memecah hambatan dalam

konektivitas Asia". Menurut *Asian Development Bank*, wilayah-wilayah yang dilalui Jalur BRI baik darat ataupun laut menghadapi kekurangan pembiayaan infrastruktur tahunan lebih dari \$900 miliar pada tahun 2018 (McBride, Berman, & Chatzky, 2023). Selain infrastruktur fisik, China telah mendanai ratusan zona ekonomi khusus, atau kawasan industri yang dirancang untuk menghasilkan lapangan kerja, dan mendesak negara lain negara untuk mengadopsi penawaran teknologinya, seperti jaringan 5G yang ditenagai oleh raksasa telekomunikasi Huawei (McBride, Berman, & Chatzky, 2023).

### **Kepentingan Nasional China melalui BRI**

Penerapan Jalur Sutra abad 21 sebagai rute perdagangan internasional saat ini merupakan proyeksi dari keberhasilan Jalur Sutra Kuno. Melalui pendekatan sejarah dan budaya China kuno, pemerintah China melihat kesempatan besar untuk menghidupkan kembali rute perdagangan ini, baik melalui darat maupun melalui laut. Pada masa kejayaan Jalur Sutra Kuno, para aktor yang terlibat didalamnya memaknai bahwa Jalur Sutra merupakan rute strategis untuk meningkatkan perekonomian serta menjalin hubungan antar bangsa. Adapun makna yang dapat di lihat dari Jalur Sutra Kuno lebih kepada peningkatan perekonomian setiap bangsa. Namun, di sisi lain Jalur Sutra menjadi tempat untuk menyebarkan kultur. Di mana, di masa yang akan datang sejarah akan mencatat bahwa bangsa dengan kultur yang kuat akan tetap memiliki kedudukannya sendiri. Selayaknya China pada hari ini, yang kuat akan identitas negaranya melalui pendekatan sejarah.

Selain alasan sejarah, China melihat keunggulan negaranya untuk memanfaatkan globalisasi untuk tujuan politik di panggung internasional. Tujuan China pada inisiasi BRI adalah negara-negara berkembang yang digalang melalui sejumlah program pembiayaan pembangunan infrastruktur sebagai alternatif institusi keuangan internasional yang sudah ada seperti IMF dan Bank Dunia. Dari sisi ekonomilah China berusaha mengalahkan hegemoni Amerika Serikat (yang dianggap sebagai sisi terlemah jika dibandingkan sisi militer dan politik). China melancarkan strateginya melalui penggalangan dukungan politik dari negara-negara berkembang, yang mana China layak menganggap dirinya sebagai *role model* bagi negara berkembang lain. Penggalangan kekuatan ini dijalankan melalui pembentukan regionalisme dengan balutan penyatuan ekonomi antara Selatan-Selatan untuk menyelamatkan negara berkembang dari bahaya globalisasi (Clegg, 2009). BRI juga dapat menghasilkan keuntungan politik bagi China. China dapat menggunakan kedermawanan finansialnya untuk memengaruhi kebijakan negara mitra agar sesuai dengan kepentingan China, terutama di negara-negara Asia Tengah dan Selatan tertentu yang tidak memiliki pemerintahan yang efektif dan supremasi hukum. Beberapa negara anggota BRI memiliki skor yang tidak baik pada Indeks Persepsi Korupsi dari Transparency International, yang berkisar dari 0 (korupsi sangat tinggi) hingga 100 (korupsi sangat rendah). Turkmenistan (20), Pakistan (33) dan Sri Lanka (38) adalah tiga negara penerima BRI dengan skor Indeks Persepsi Korupsi yang sangat rendah (CSIS, 2017).

Untuk sektor ekonomi, China memiliki kepentingan untuk mendapatkan keuntungan ekonomi melalui BRI. BRI adalah sarana bagi China untuk mengembangkan hubungan perdagangan baru, mengembangkan pasar ekspor, meningkatkan pendapatan China, dan mengeksport kelebihan kapasitas produksi China. China juga termotivasi untuk meningkatkan hubungan ekonomi global dengan kawasan Barat, yang secara historis telah terabaikan. Mempromosikan pembangunan ekonomi di provinsi barat Xinjiang, di mana kekerasan separatis meningkat, adalah prioritas utama, seperti mengamankan pasokan energi jangka panjang dari Asia Tengah dan Timur Tengah (McBride, Berman, & Chatzky, 2023).

Menurut penelitian dari CSIS (2017) yang berjudul *How Will the Belt and Road Initiative Advance China's Interests?*, menjelaskan bahwa BUMN China, termasuk perusahaan semen, baja, dan konstruksi, telah melakukan produksi untuk memenuhi ekonomi negara yang berkembang pesat. Namun, saat ekonomi melambat, bisnis ini kesulitan menemukan aplikasi produktif untuk sumber daya mereka. Untuk mengatasi hal ini, China dapat mengeksport kelebihan sumber daya dan berinvestasi

dalam proyek infrastruktur berskala besar di luar negeri melalui BRI (CSIS, 2017). Jika diterapkan secara efisien, BRI dapat membantu mengarahkan kembali sebagian besar ekonomi global ke China. Peningkatan perdagangan, investasi, dan konektivitas antara China dan negara-negara Eurasia juga akan membuat negara-negara tersebut lebih bergantung pada ekonomi China, sehingga meningkatkan daya tawar ekonomi China atas mereka (CSIS, 2017). Hal ini memungkinkan China untuk memberikan pengaruh yang lebih besar atas aturan dan norma ekonomi yang mengatur wilayah tersebut.

## KESIMPULAN

*Belt and Road Initiative's* merupakan bentuk interpretasi pemerintahan China atas kejayaan sejarah dan kultur yang dimiliki China Kuno dengan menciptakan Jalur Sutra baik darat maupun laut. Interpretasi tersebut murni pemahaman pemerintah China terhadap kejayaan sejarah dan budaya China Kuno dalam Jalur Sutra. Selain itu BRI juga merupakan produk budaya yang berasal dari peradaban China Kuno, karena budaya adalah bagian dari peradaban itu sendiri. Dan hal ini sejalan dengan model kultur dalam hubungan internasional menurut Majie yaitu, budaya dapat dijadikan sebagai landasan dalam proses pengambilan kebijakan sebuah negara. Dalam hal ini, budaya mampu mempengaruhi perspektif para pembuat kebijakan untuk membuat atau kebijakan. Oleh karena itu pada tahun 2013 Xi Jinping presiden China mengumumkan BRI sebagai mega proyek yang berlandaskan budaya dan sejarah di masa China Kuno.

Pada akhirnya, BRI merupakan produk buatan China yang terinspirasi dari keberhasilan sejarah dan budaya China Kuno dalam perdagangan internasional di Jalur Sutra Kuno. Hal ini sejalan dengan Harshe yang mendefinisi budaya adalah produk buatan manusia (negara) sebagai bagian dari lingkungan yang dapat berupa sistem pengetahuan, kepercayaan, kebiasaan, bahasa, seni, dan gabungan literatur ke dalam pandangan dunia kolektif. Majie dan Harshe sepakat bahwa budaya adalah bagian dari peradaban, maka dari itu BRI merupakan hasil dari budaya yang berkembang dari peradaban China Kuno, dan China mencoba menjadikan BRI sebagai budaya dari peradaban dunia hari ini. BRI mempromosikan kerja sama ekonomi, konektivitas, dan pembangunan di antara negara-negara yang ikut serta dalam inisiasi ini. BRI berusaha untuk menghidupkan kembali rute perdagangan kuno dan mendorong pertukaran budaya dengan memfasilitasi proyek infrastruktur, perjanjian perdagangan, dan pertukaran orang-ke-orang. Dengan memposisikan BRI sebagai jembatan budaya antar bangsa, China berharap dapat membentuk peradaban global saat ini dengan mengedepankan saling pengertian, kolaborasi, dan nilai-nilai bersama.

BRI merupakan kepentingan nasional China didasarkan pendekatan deduktif dan induktif yang dijelaskan oleh Krasnher. BRI adalah bentuk China untuk memenuhi kepentingan nasionalnya dengan mempertahankan kedaulatan dan integritas berdasarkan refleksi China terhadap kejayaan Kultur China pada masa lampau pada Jalur Sutra Kuno. Disaat yang bersamaan BRI adalah bentuk dari sikap dari pengambil kebijakan pemerintah China. Suatu hal dapat disebut sebagai kepentingan nasional jika mengacu pada dua kriteria. Pertama, aksi dari pemimpin harus menyangkut kepentingan bersama, kedua, isu tersebut bertahan lama, BRI memenuhi kedua kriteria ini. Dalam artian tidak berubah, meski kejayaan China pada Jalur Sutra telah tercapai di masa lalu, China ingin mengulangi kejayaan itu melalui BRI di masa kini dan di masa depan.

## DAFTAR PUSTAKA

Antara, A. (2017, September 24). *Muncul sebagai Kekuatan Baru China, Belt and Road Initiative Tidak Perlu Ditakuti*. Dipetik Juli 25, 2022, dari News Okezone: <https://news.okezone.com/read/2017/09/24/18/1781928/muncul-sebagai-kekuatan-baru-china-belt-and-road-initiative-tidak-perlu-ditakuti>



- ASEAN-China Centre. (2013, Oktober 3). *Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament*. Dipetik Oktober 5, 2021, dari ASEAN-China Centre: [http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c\\_133062675.htm](http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c_133062675.htm)
- Babones, S. (2017, Desember 28). *The New Eurasian Land Bridge Linking China And Europe Makes No Economic Sense, So Why Build It?* Dipetik Oktober 6, 2021, dari Forbes: <https://www.forbes.com/sites/salvatorebabones/2017/12/28/the-new-eurasian-land-bridge-linking-china-and-europe-makes-no-economic-sense-so-why-build-it/?sh=1042f1905c9c>
- China. (2017, April 19). *Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor*. Dipetik Oktober 6, 2021, dari China.org: [http://www.china.org.cn/english/china\\_key\\_words/2017-04/19/content\\_40651961.htm](http://www.china.org.cn/english/china_key_words/2017-04/19/content_40651961.htm)
- China. (2017, April 19). *China-Central Asia-West Asia Economic Corridor*. Dipetik Oktober 5, 2021, dari China.org: [http://www.china.org.cn/english/china\\_key\\_words/2017-04/19/content\\_40651859.htm](http://www.china.org.cn/english/china_key_words/2017-04/19/content_40651859.htm)
- China. (2017, April 19). *China-Indochina Peninsula Economic Corridor*. Dipetik Oktober 5, 2021, dari China.org: [http://www.china.org.cn/english/china\\_key\\_words/2017-04/19/content\\_40651903.htm](http://www.china.org.cn/english/china_key_words/2017-04/19/content_40651903.htm)
- Clegg, J. (2009). *China's Global Strategy: Towards a Multipolar World*. London: Pluto Press.
- CPEC. (2021, September 30). *CPEC: Introduction*. Dipetik September 30, 2021, dari CPEC: <http://cpec.gov.pk/introduction/1>
- Creswell, J. W. (2007). *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Approaches*. California: Sage Publications, Inc.
- CSIS. (2017, Mei 8). *How Will the Belt and Road Initiative Advance China's Interests?* Dipetik Juli 28, 2023, dari China Power: <https://chinapower.csis.org/china-belt-and-road-initiative/#:~:text=Announced%20in%202013%2C%20the%20Belt,soft%20infrastructure%2C%20and%20cultural%20ties.>
- Dezan Shira & Associates. (2017, September 13). *Russia-Mongolia-China Road Corridor to be Ready in 2018*. Dipetik Oktober 5, 2021, dari Silk Road Briefing: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/09/08/russia-mongolia-china-road-corridor-ready-2018/>
- Drinkwater, L. (2017). The Belt and Road Initiative. *Lehman Brown International Accountants*, 6(1), 1–21. Diambil kembali dari <https://www.lehmanbrown.com/wp-content/uploads/2017/08/The-Belt-and-Road-Initiative.pdf>.
- Elisseeff, V. (2000). *THE SILK ROADS: Highways of Culture and Commerce*. New York: Berghahn Book Press.
- Harshe, R. (2006). *Culture, Identity and International Relations*. New York: JSTOR Economic and Political Weekly.
- Hogarth, B. (1999). *Ancient China: From the Neolithic Period to the Han Dynasty*. San Francisco: Asian Art Museum Education Department. Diambil kembali dari <https://education.asianart.org/wp-content/uploads/sites/6/2019/09/Ancient-China-Color-PDF.pdf>
- Holstii, K. J. (1995). *International Politics: a Framework for Analysis 7th Ed*. New Jersey: Prentice Hall.
- Jinping, X. (2013, September 13). *Promote Friendship Between Our People and Work Together to Build a Bright Future*. Dipetik Oktober 2, 2021, dari FMPRC: [http://hk.ocmfa.gov.cn/eng/jbwzlm/xwdt/zt/xjpcxfw/201309/t20130913\\_10095175.htm](http://hk.ocmfa.gov.cn/eng/jbwzlm/xwdt/zt/xjpcxfw/201309/t20130913_10095175.htm)
- Kelly. (2018, Agustus 17). *The Maritime Silk Road*. Diambil kembali dari China Highlights: <https://www.chinahighlights.com/travelguide/maritime-silk-road.htm>
- Krasner, S. D. (1978). *Defending the National Interest: Raw Materials Investment and U.S Foreign Policy*. Cambridge: Harvard University Press.
- Liu, X. (2010). *The Silk Road in the World History*. New York: Oxford University Press.
- Majie, Z. (2002). Culture: A New Dimension of International Relations. Dalam Y. Xintian, *Cultural Impact on International Relations* (hal. 23-78). Washington DC: The Council for Research in Values and Philosophy. Diambil kembali dari <https://www.crvp.org/publications/Series-III/III-20.pdf>
- Mark, J. J. (2018, Mei 1). *Silk Road*. Dipetik Februari 25, 2023, dari World History: [https://www.worldhistory.org/Silk\\_Road/](https://www.worldhistory.org/Silk_Road/)



- McBride, J., Berman, N., & Chatzky, A. (2023, Februari 1). *China's Massive Belt and Road Initiative*. Dipetik Juli 25, 2023, dari CFR: <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>
- MI News Network. (2019, Oktober 24). *Maritime Silk Routes- The Story of the Oldest Trade Routes*. Dipetik Maret 5, 2023, dari Marine Insight: <https://www.marineinsight.com/maritime-history/maritime-silk-routes-the-story-of-the-oldest-trade-routes/>
- Mission of PRC to ASEAN. (2019, April 25). *Belt and Road projects: Past, present, future*. Dipetik Juli 15, 2023, dari Mission of PRC to ASEAN: [http://asean.china-mission.gov.cn/eng/ydyl/201904/t20190425\\_8236063.htm](http://asean.china-mission.gov.cn/eng/ydyl/201904/t20190425_8236063.htm)
- Saeri, M. (2012). Teori Hubungan Internasional Sebuah Pendekatan Paradigmatik. *Jurnal Transnasional*, 3(2), 1-19. Diambil kembali dari <https://transnasional.ejournal.unri.ac.id/index.php/JTS/article/download/70/64>
- Samatrans. (2023). *HISTORY OF TRANSPORTATION ON THE SILK ROAD*. Dipetik Februari 25, 2023, dari Samatrans: <https://samatrans.ir/en/history-of-transportation-on-the-silk-road/>
- Suropati, U., Sulaiman, Y., & Montratama, I. (2016). *Arungi Samudera Bersama Sang Naga*. Jakarta: Elex Media Komputindo.
- Time Maps. (2020). *Economy of Ancient China*. Dipetik Februari 28, 2023, dari TimeMaps: <https://www.timemaps.com/encyclopedia/ancient-china-economy/>
- Wood, F. (2010, November 11). *China: Enduring Empire*. Dipetik Februari 4, 2023, dari <https://www.theguardian.com/culture/2010/nov/11/ancient-world-china>.

## BIOGRAFI

**Arif Nugraha** adalah mahasiswa magister Hubungan Internasional, Universitas Padjadjaran yang memiliki ketertarikan mengkaji tentang Ekonomi Politik Internasional, Studi Keamanan Kontemporer, Ekonomi Sirkular dan isu-isu Kontemporer dalam HI.

**Obsatar Sinaga** adalah guru besar dan dosen pengajar pada Departemen Hubungan Internasional, Universitas Padjadjaran yang memiliki ketertarikan mengkaji tentang Ekonomi Politik Internasional dan Terorisme dan Kejahatan Transnasional.

**Windy Dermawan** adalah dosen pengajar pada Departemen Hubungan Internasional, Universitas Padjadjaran yang memiliki ketertarikan mengkaji tentang. Resolusi Konflik dan Paradiplomasi.