

# POTENSI ANCAMAN DEBT TRAP KERJA SAMA PEMBANGUNAN KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG

Bambang Wahyu Setyo Nugroho  
Diah Ayu Permatasari,  
Curie Maharani Savitri

## ABSTRAK

Perkembangan geoekonomi China sebagai new emerging power melalui konsep Belt and Road Initiative (BRI), sangat bernilai strategis bagi pengembangan ekonomi Indonesia. Kerja sama BRI tersebut membuka peluang untuk meningkatkan perdagangan, investasi, dan pembangunan infrastruktur strategis yang dapat meningkatkan akselerasi pertumbuhan ekonomi, sehingga meningkatkan daya saing ekonomi Indonesia di kawasan Asia Tenggara. Namun, kerja sama BRI melalui pembangunan infrastruktur strategis Kereta Cepat Jakarta – Bandung di tengah peningkatan defisit fiskal dan utang Pemerintah dapat menghambat kinerja government expenditure yang dapat mendorong akselerasi pertumbuhan ekonomi Indonesia. Selain itu, peningkatan defisit fiskal dan utang pemerintah yang tidak diimbangi dengan peningkatan kinerja pendapatan negara akan meningkatkan risiko gagal bayar yang dapat mereduksi kepemilikan saham Indonesia atas Kereta Cepat Jakarta – Bandung. Kondisi ini akan menyebabkan Pemerintah China dengan mudah mengambil alih pengelolaan infrastruktur strategis tersebut. Apabila tidak diantisipasi, hal ini akan menimbulkan berbagai efek negatif terhadap stabilitas pemerintahan dari aspek politik, ekonomi, sosial dan budaya, serta keamanan.

**Kata Kunci:** Belt and Road Initiative, Jebakan Utang, Kereta Cepat Jakarta-Bandung, Utang Pemerintah.

## ABSTRACT

*China's geoeconomic development as a new emerging power through the Belt and Road Initiative (BRI) concept is very essential for Indonesia's economic development strategy. The BRI cooperation opens up opportunities to escalate trade, investment, and infrastructure development strategies that can accelerate economic growth, thereby increasing Indonesia's economic competitiveness in the Southeast Asia Region. However, BRI's cooperation through the Jakarta-Bandung high-speed rail infrastructure development strategy in the midst of an increasing fiscal deficit and government debt can hamper government expenditure which intends to accelerate Indonesia's economic growth. Moreover, the fiscal deficit and government debt escalation that is not assessed by increasing the performance of state revenue will inflate the risk of failure which can reduce Indonesia's share ownership of the Jakarta-Bandung high-speed train. This condition will assist the Chinese government to acquire the management of the infrastructure strategy deftly. Thus, if not anticipated, it will generate numerous negative effects towards the governmental stability from the political, economic, social and cultural aspects, as well as security.*

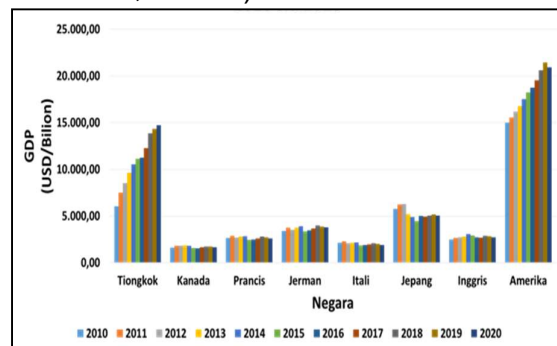
**Keywords:** Belt and Road Initiative, Debt Trap, Jakarta-Bandung High Speed Rail, Government Debt.

## PENDAHULUAN

Dalam 10 tahun terakhir pertumbuhan ekonomi China sangat signifikan. Hal ini tercermin dari data World Economic Outlook, International Monetary Fund (IMF) yang menunjukkan bahwa Produk Domestik Bruto (PDB) China mencapai USD 14,72 Triliun pada 2020. Kondisi ini menjadikan China sebagai negara yang kompetitif dibandingkan negara yang tergabung dalam G7, terutama Amerika Serikat. Menguatnya daya saing ekonomi China tidak terlepas dari penerapan kebijakan open door policy pada masa pemerintahan Deng Xiaoping di tahun 1978. Sejak Deng Xiaoping melakukan reorientasi kebijakan pintu terbuka (open door policy), China mulai berkomitmen untuk memberikan kesempatan masuknya agenda liberalisasi perdagangan dan globalisasi ekonomi. Pemerintah China menilai bahwa globalisasi merupakan fenomena ekonomi yang membuka peluang untuk memaksimalkan keuntungan dan meningkatkan kapasitas ekonomi nasional. Selain itu, globalisasi dapat dimanfaatkan sebagai pintu masuk bagi China untuk mengintegrasikan diri ke dalam organisasi internasional (World Trade Organization, International Monetary Fund, dan World Bank), serta ke dalam kelompok negara-negara G7, G8, dan G-20 (Yoga Suharman dan Sugiarto Pramono, 2012:3).

Kebijakan memasukkan agenda globalisasi dan liberalisasi tersebut kemudian dilanjutkan di bawah kepemimpinan Presiden Xi Jinping melalui konsep Belt and Road Initiative

(BRI). Konsep ini membuat China bangkit dalam kontestasi ekonomi politik global dan dapat menjadi sebuah kekuatan baru (new emerging power) yang semula sebagai negara penerima investasi menjadi negara pemberi investasi. Perubahan itu juga, sekaligus menyaingi posisi Amerika Serikat sebagai penjamin stabilitas hegemonik dalam politik global setelah Perang Dunia II (Yoga Suharman dan Sugiarto Pramono, 2012:4).



**Grafik 1 Rasio GDP China & Negara G7**

Belt and Road Initiative (BRI) merupakan kerja sama lintas kawasan yang diinisiasi oleh Pemerintah China di masa Presiden Xi Jinping pada 2016 yang bertujuan untuk membangun kembali Jalur Sutera baik darat maupun laut melalui pembangunan infrastruktur strategis, investasi, dan perdagangan yang menghubungkan China dengan Kawasan Asia Timur, Asia Tenggara, Asia Selatan, Asia Barat, hingga Afrika dan Eropa. BRI terdiri dari dua komponen utama yaitu The Silk Road Economic Belt dan The 21st Century Maritime Silk Road (Syaiful Anam dan Ristiyani 2019:1). Silk Road Economic Belt sebagai jalur darat bertujuan menghubungkan Provinsi Bagian Barat China, yang merupakan daerah tertinggal dengan wilayah Eropa melalui

kawasan Asia Tengah. Sedangkan The 21st Century Maritime Silk Road sebagai rute laut yang bertujuan untuk menghubungkan provinsi pesisir China yang kaya dengan kawasan Asia Tenggara hingga Afrika melalui pelabuhan dan kereta api (Syaiful Anam dan Ristiyani 2019:2).

Pemerintah China mengeluarkan investasi sebesar USD 150 miliar atau Rp 2.137,6 triliun per tahun guna mewujudkan konsep BRI. Melihat tingginya kebutuhan anggaran untuk mewujudkan konsep BRI, Pemerintah China membentuk berbagai Lembaga Keuangan yang diantaranya New Development Bank pada 2013, Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) pada 2014, Silk Road Fund pada 2015, China Development Bank (CDB) dan The Export-Import Bank of China. Namun, pembiayaan infrastruktur strategis serta kerja sama perdagangan dan investasi melalui kerja sama BRI telah menimbulkan permasalahan bagi negara berkembang, terutama Indonesia.

Di Benua Afrika kerjasama BRI terwujud dalam berbagai pembangunan infrastruktur strategis, seperti di Uganda. The Export-Import Bank of China memberikan pendanaan sebesar USD 207 juta dengan suku bunga 20% dan tenor pinjaman selama 20 tahun untuk perluasan Bandara Entebbe pada 2015. Namun, Menteri Keuangan Uganda, Matia Kasaija, salah dalam mengelola pinjaman tersebut sehingga Pemerintah Uganda pada awal 2021 akan menegosiasikan kembali klausul perjanjian pinjaman.

Di kawasan Asia kerja sama BRI juga terwujud dalam beberapa pembangunan infrastruktur strategis di beberapa negara. Di Sri Lanka, kerja sama BRI dalam pembangunan Pelabuhan Hambantota yang dioperasikan pada 2010 dengan nilai investasi sebesar USD 1,5 miliar sebagai hub ekonomi untuk meningkatkan kegiatan ekspor dan impor telah menimbulkan beban ekonomi yang sangat besar bagi Sri Lanka. Pada 2016, Sri Lanka telah gagal membayar utang tersebut sehingga China mengambil alih pengelolaan Pelabuhan Hambantota tersebut selama 99 tahun yang dimulai dari 2017.

Di Indonesia sendiri, kerja sama BRI terwujud dalam 28 proyek dengan nilai investasi yang diperkirakan mencapai Rp 1.288 triliun, yang terdiri dari beberapa proyek pembangunan infrastruktur. Salah satu kerja sama BRI yang menonjol adalah pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) yang dikelola oleh PT Kereta Cepat Indonesia China (PT KCIC).

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Kerjasama Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung**

Skema pembiayaan Pembangunan Kereta Cepat Jakarta Bandung terdiri dari utang dari China Development Bank (CBD) sebesar Rp 55,5 triliun (75% total investasi) dan PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) sebesar Rp 19,5 triliun (25% dari total investasi) dalam bentuk ekuitas. PT KCIC merupakan entitas usaha ini

merupakan perusahaan patungan antara konsorsium Badan Usaha Milik Negara (BUMN) melalui PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) dan Beijing Yawan HSR Co.Ltd. Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) sepanjang 142,3 km akan mengembangkan kawasan Halim, Kabupaten Karawang, Padalarang, dan wilayah Tegalluar, Bandung dengan konsep Transit Oriented Development (TOD) yang dapat meningkatkan kemudahan akses wilayah, sehingga mampu meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah sekitar.

Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung membutuhkan investasi sebesar Rp 75 triliun dimulai pada 21 Januari 2016 dan diperkirakan akan selesai selama 3 tahun di 2019, tanpa membebani keuangan negara atau Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Namun dalam proses pengerjaannya terjadi pembengkakan biaya mencapai Rp 114,24 triliun, karena adanya kesalahan dalam kajian hukum dan perencanaan sehingga menimbulkan masalah keuangan yang terdiri dari kekurangan ekuitas dasar (*base equity*), pembengkakan biaya (*cost overrun*) dan defisit kas (*cash deficit*) pada masa operasional. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, pemerintah mengeluarkan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 93 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat antara Jakarta dan Bandung. Dalam peraturan tersebut, Pemerintah

membentuk Komite Kereta Cepat Jakarta-Bandung yang dipimpin oleh Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, serta beranggotakan Menteri Keuangan, Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN), dan Menteri Perhubungan dengan tugas menetapkan langkah yang perlu diambil untuk mengatasi perubahan biaya (*cost overrun*) PT KCIC melalui Penyertaan Modal Negara (PNM) dan pemberian penjaminan Pemerintah. Sumber pembiayaan untuk mendukung upaya tersebut dapat berasal dari penerbitan obligasi oleh Konsorsium BUMN dan perusahaan patungan, atau pendanaan lainnya yang berasal dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dalam rangka menjaga keberlanjutan pelaksanaan Proyek Strategis Nasional (PSN) dengan memperhatikan kapasitas dan kesinambungan fiskal.

Menanggapi kondisi ini, Pengamat Ekonomi Institute for Development of Economics and Finance (INDEF), Faisal Basri, menilai pemerintahan Joko Widodo ingin mewujudkan pembangunan fisik yang bisa terlihat secara kasat mata oleh masyarakat dalam waktu cepat, namun beberapa proyek pembangunan infrastruktur yang tidak direncanakan secara matang, seperti Kereta Cepat Jakarta-Bandung dapat menjadi beban bagi APBN. Selain itu, Direktur Center of Economic and Law Studies (Celios), Bhima Yudhistira, mengatakan pembangunan infrastruktur di luar Pulau Jawa masih membutuhkan pendanaan yang berasal dari APBN, sehingga pendanaan Kereta Cepat

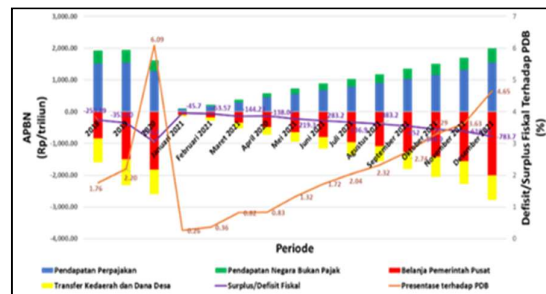
Jakarta-Bandung (KCJB) dikhawatirkan akan mengganggu progres pembangunan infrastruktur di luar Pulau Jawa yang sangat berperan untuk menekan kesenjangan ekonomi antar wilayah. Selain itu, peningkatan beban terhadap utang pemerintah dapat meningkatkan risiko fiskal dan dapat membuat ekonomi Indonesia masuk dalam *debt trap* atau jebakan utang, dimana untuk membayar beban utang pembangunan infrastruktur, Pemerintah akan menerbitkan utang baru yang akan membebani APBN dalam jangka panjang sehingga sulit untuk mengendalikan defisit fiskal. Senada dengan hal tersebut, Pengamat Ekonomi Center of Reform on Economics (CORE) Indonesia, Yusuf Rendy Manilet, mengatakan kebijakan pemerintah untuk membiayai *overrun cost* Kereta Cepat Jakarta-Bandung melalui APBN dapat meningkatkan risiko fiskal, selain itu risiko kontinjensi komersial yang tidak viable dan penentuan tarif yang tidak sesuai dengan rencana pengembalian investasi dapat berdampak negatif terhadap kondisi keuangan BUMN.

### Kondisi Fiskal di Tengah Kerja Sama Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Berdasarkan data Kementerian Keuangan pada 2021 Pendapatan dalam Negeri mencapai Rp 2.003,06 trillun, sedangkan Belanja Negara mencapai Rp 2.786,76. Kondisi tersebut membuat Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) defisit Rp 783,70 triliun atau 4,65% dari PDB,

membaik dibandingkan APBN 2020 yang tercatat defisit Rp 956,30 triliun atau 6,09% dari PDB. Namun, total utang pemerintah pada 2021 mencapai Rp 6.908,87 triliun atau 41% terhadap PDB, meningkat dibanding 2020 Rp 6.074,56 triliun atau 38,68% dari PDB.

Akumulasi peningkatan defisit fiskal yang terjadi secara terus menerus telah meningkatkan utang pemerintah. Kondisi tersebut membuat ruang fiskal untuk mendukung pembangunan ekonomi, terutama sektor infrastruktur strategis menjadi sangat terbatas. Kondisi ini membuat Indonesia membutuhkan sumber pendanaan bersifat utang untuk mempercepat pembangunan realisasi infrastruktur strategis yang dapat mendukung dunia usaha, baik dalam penerbitan obligasi maupun pinjaman.



Grafik 2. Kondisi APBN

Laporan Kesenambungan Fiskal 2020 yang dirilis Badan Pemeriksa Keuangan (BPK), disebutkan bahwa indikator kerentanan utang 2020 berada di atas ambang batas yang telah ditentukan oleh International Monetary Fund (IMF). Rasio debt service terhadap penerimaan sebesar 46,77%, melampaui rekomendasi IMF sebesar 25 - 35%. Rasio pembayaran bunga terhadap penerimaan sebesar 19,06%, melampaui rekomendasi IMF sebesar 7

- 10%. Serta, rasio utang terhadap penerimaan sebesar 369% melampaui rekomendasi IMF sebesar 90 - 150%.

Dalam kerja sama pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung terdapat permasalahan yang dapat menjadi potensi ancaman. Apabila tidak diantisipasi hal ini akan berdampak negatif terhadap stabilitas keamanan nasional di bidang ekonomi yaitu rendahnya kepemilikan saham Pemerintah Indonesia dibandingkan dengan ekuitas dalam bentuk utang dari China Development Bank (CDB) dan kepemilikan saham Beijing Tawan HSR membuat imbal hasil yang diterima oleh Pemerintah Indonesia dalam pengelolaan Infrastruktur Kereta Cepat Jakarta-Bandung lebih kecil dibandingkan yang diperoleh oleh Pemerintah China (diperkirakan bagi hasil yang diperoleh Indonesia 13,53%). Selain itu, tingginya ekuitas dalam bentuk utang pada pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung di tengah kondisi fiskal yang tidak sehat dapat berpotensi meningkatkan beban APBN dan meningkatkan risiko gagal bayar. Kondisi tersebut tentunya dapat menghambat kinerja government expenditure untuk mendorong akselerasi pertumbuhan ekonomi Indonesia. Situasi ini dapat menjadi ancaman bagi perekonomian Indonesia, karena dapat membuat Indonesia terjebak dalam "*middle income trap country*".

Di sisi lain, peningkatan utang pemerintah dan defisit fiskal yang tidak diimbangi oleh peningkatan kinerja pendapatan negara akan meningkatkan

risiko gagal bayar sehingga dapat mereduksi kepemilikan saham Indonesia pada infrastruktur Kereta Cepat Jakarta – Bandung. Untuk mengatasi permasalahan tersebut Pemerintah Indonesia harus terus berupaya untuk meningkatkan kinerja Pendapatan Negara terutama sektor perpajakan sehingga dapat mengakomodasi tingginya kebutuhan anggaran untuk membangun infrastruktur.

Jika Pemerintah Indonesia tidak dapat mengendalikan pertumbuhan utang pemerintah dan defisit fiskal maka risiko gagal bayar akan meningkat dan dapat melemahkan kemampuan bayar utang, sehingga membuat kepemilikan saham Indonesia atas Kereta Cepat Jakarta-Bandung dapat tereduksi dan diambil alih oleh Pemerintah China. Pengambilalihan infrastruktur strategis tersebut dapat menimbulkan collateral damage, bukan hanya dalam level elite pemerintahan, namun juga di level masyarakat grass root. Apabila tidak segera ditangani, kondisi ini akan menimbulkan potensi ancaman terhadap aspek politik, ekonomi, sosial budaya, dan keamanan.

Pengambilalihan pengelolaan infrastruktur strategis Kereta Cepat Jakarta-Bandung dalam aspek politik akan menimbulkan citra negatif Pemerintah di mata masyarakat, karena Pemerintah dianggap gagal dalam mengelola keuangan negara. Dari aspek ekonomi pengambilalihan kepemilikan saham Indonesia terhadap kepemilikan Kereta Cepat Jakarta – Bandung akan menimbulkan kerugian negara yang

diperkirakan mencapai Rp 14,46 triliun, karena modal yang digunakan oleh PT Pilar Sinergi BUMN dan dana untuk menutupi pembengkakan biaya merupakan Penyertaan Modal Negara (PMN).

Sedangkan dari aspek sosial budaya, pengambilalihan pengelolaan infrastruktur Kereta Cepat Jakarta-Bandung akan meningkatkan eskalasi penolakan keberadaan masyarakat etnis Tionghoa (isu anti China) di Indonesia, karena infrastruktur strategis Kereta Cepat Jakarta-Bandung yang dapat meningkatkan penciptaan lapangan kerja baru, menyerap angkatan kerja, dan mempunyai nilai tambah perekonomian nasional diambil alih oleh Pemerintah China. Kondisi ini tentunya dapat berdampak negatif terhadap aspek pertahanan keamanan karena peningkatan eskalasi isu anti China dikhawatirkan akan memicu potensi konflik komunal antar kelompok masyarakat di Indonesia, hal ini dapat tentunya dapat mengancam stabilitas ekonomi politik dan keamanan.

## **KESIMPULAN**

Kerjasama pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung dengan China merupakan pembangunan infrastruktur strategis yang memiliki berbagai potensi ancaman bagi Pemerintah Indonesia. Langkah antisipasi penting dilakukan untuk mencegah permasalahan yang dapat mengganggu stabilitas keamanan nasional di bidang ekonomi yaitu rendahnya kepemilikan saham Pemerintah Indonesia dibandingkan dengan ekuitas dalam bentuk utang. Hal

ini membuat imbal hasil yang diterima oleh Pemerintah Indonesia dalam pengelolaan Infrastruktur Kereta Cepat Jakarta – Bandung lebih kecil dibandingkan yang diperoleh oleh Pemerintah China. Kondisi ini berpotensi meningkatkan beban APBN dan risiko gagal bayar yang menghambat kinerja government expenditure dalam mendorong akselerasi pertumbuhan ekonomi dan menempatkan Indonesia dalam “*middle income trap country*”. Peningkatan utang dan defisit fiskal akan mereduksi kepemilikan saham dan berujung pada pengambilalihan infrastruktur strategis oleh China yang dapat menimbulkan collateral damage dalam lingkungan pemerintahan maupun masyarakat.

Potensi ancaman kerjasama pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung tidak hanya berdampak pada aspek ekonomi. Kondisi ini juga menimbulkan potensi ancaman terhadap aspek politik, sosial budaya, dan keamanan antara lain timbulnya citra negatif Pemerintah di masyarakat akibat kegagalan pengelolaan keuangan negara, munculnya eskalasi penolakan keberadaan masyarakat etnis Tionghoa di Indonesia, eskalasi isu anti China yang memicu konflik komunal antarkelompok masyarakat yang juga mengancam stabilitas ekonomi, politik, dan keamanan.

Dalam upaya mengeliminir potensi ancaman, maka perlu memperhatikan beberapa aspek berikut ini:

1. Kementerian Luar Negeri perlu memperkuat bargaining position

- dalam melakukan diplomasi bilateral dengan Pemerintah China.
2. Kementerian BUMN melalui PT KCIC sebagai pengelola proyek strategis Kereta Cepat Jakarta–Bandung perlu mengoptimalkan penggunaan local content terutama dari aspek bahan baku ataupun tenaga kerja agar keberadaan Kereta Cepat Jakarta-Bandung memberikan nilai tambah bagi perekonomian Indonesia.
  3. Kementerian Keuangan perlu meningkatkan Kinerja Pendapatan Perpajakan melalui intensifikasi dan ekstensifikasi pajak dan mengendalikan laju utang Pemerintah, untuk memenuhi tingginya anggaran pembangunan infrastruktur guna mengurangi risiko gagal bayar dan menjaga stabilitas fiskal.
  4. Deputi Intelijen Bidang Ekonomi BIN meningkatkan kerja sama dengan Direktorat Jendral Pajak, Kementerian Keuangan guna mengoptimalkan potensi pajak dan memetakan risiko-risiko yang muncul dari rendahnya kinerja realisasi pajak dalam mendukung agenda Pembangunan Nasional.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Alice, Ekman. 2020. What If .... We Avoided Wordplay With Cina ?. Charlotte Paper. Praris: EU Instute For Scruty Studies.
- Ammar, Faishal. 2019. The Fox and The Dragon: Proyek Kereta Cepat (HSR) Laos Sebagai Strategi “Bandwagoning for Profit”. Semarang: Journal of International Relations, Volume 5, Nomor 4. Universitas Dipenogoro.
- Anam, Syaiful dan Ristiyanti. 2018. Kebijakan Belt and Road Initiative (BRI) Pada Masa Pemerintahan Xi Jinping. Mataram: Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Mataram.
- Ariesta, Vivi N. 2020. Analisis Ketergantungan China – Sri Langka Dalam Proyek Pembangunan Pelabuhan Hambantota Tahun 2007-2017. Malang: Program Studi Hubungan Internasional Universitas Muhamadiyah Malang.
- Aryaguna, Addafi. 2021. Memanfaatkan One Belt One Road: Kepentingan Ekonomi Pakistan dalam China-Pakistan Economic Corridor Tahun 2015-2020. Semarang: Journal of International Relations, Volume 7, Nomor 2. Universitas Diponegoro.
- Creswell, Jhon W. 2014. Penelitian Kualitatif dan Desain Riset Memilih di Antara Lima Pendekatan. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Cullen, Patrick. 2017. Understanding Hybrid Warfare. Multinational Capability Development Campaign (MCDC), Oslo: Norwegian Institute of International Affairs.
- Djamin, Zulkarnain.1996. Masalah Utang Luar Negeri Bagi Negara-Negara Berkembang dan Bagaimana Indonesia Mengatasinya. Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Dwipayana, Kadek. 2016. A Study on China-Indonesia High-Speed



- Railway Project from the Perspective of Chinese Culture. Beijing: Beijing Foreign Studies University
- Eko, Wahyu. 2012. Jebakan Utang Luar Negeri Bagi Beban Perekonomian dan Pengembangan Indonesia. Padang: Program Studi Ilmu Administrasi Negara FISIP, Universitas Andalas.
- Fahrizal, Muhamad; Artha Yudilla; Rio, Sundari. 2019. Implementasi Konsep Kebijakan One Belt One Road (OBOR) China dalam Kerangka Kerjasama Pembangunan Infrastruktur Di Indonesia. Pekanbaru: Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Islam Riau.
- Fasisaka, Idin. 2019. Kepentingan China dalam Akuisisi Pelabuhan Hambantota Sri Lanka. Denpasar: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Udayana.
- Filimonov, Georgy. 2019. The Color Revolutions in the Context of Hybrid Wars. Hybrid Confilcts and Information Warfare. Colorado: Lynne Rienner Publishers, Inc.
- Gerstel, Dylan. 2018. It's A (Debt) Trap Managing China-IMF Cooperation Across The Belt and Road. Washington: Centre for Strategic and International Studies.
- Hanita, Margaretha. 2019. Pemikiran-Pemikiran Strategik Intelijen. Jakarta: Universitas Indonesia Publishing.
- Hurley, Jhon; Morris, Scott ;Portelance, Gailyb. 2018. Examining The Dept Implication Of The Belt and Road Initiative From a Policy Prespektif, Washington: Center for Global Development (CGD), Policy Paper 121.
- Inas, Fadhila. 2020. China Belt and Road Initiatives (BRI) in Indonesia's Socio Economic Scurity, Challenges: A Policy Recommendation. Surabaya: Center For Strategic and International Studies, Universitas Airlangga.
- Irsyad, Muhammad A dan Daffa Syauqi. 2017. Hedging Sebagai Strategi Indonesia untuk Menghadapi Klaim Cina di Laut Cina Selatan. Yogyakarta: Indonesia Foreign Policy, Universitas Gajah Mada.
- Jones, Lee and Hameri, Shahr. 2020. Debunking the Myth of "Debt-Trap Diplomacy" How Recipient Countries Shape China's Belt and Road Initiative. London: Chatham House.
- Kurniawan, Yandry. 2016. One Belt One Road (OBOR) Agenda Keamanan Liberal China. Jakarta: Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Indonesia.
- Kurniawan, Yayan Kurniawan dan Faraswacyen, Denada. Diplomasi Ekonomi China melalui Belt and Road Initiative (BRI) di Asia Tenggara (2013 – 2018) Studi Kasus: Pembangunan Infrastruktur melalui BRI di Vietnam. Jakarta: Program Studi Ilmu Hubungan Internasional, FISIP, Universitas Budi Luhur.

- Mark, SiuSue; Overland, Indra; Vakulchuk, Roman. 2020. Sharing the Spoils: Winners and Losers in the Belt and Road Initiative in Myanmar. Hamburg: Journal of Current Southeast Asian Affairs Vol. 39 (3) 381 – 404, German Institute for Global and Area Studies (GIGA)
- Powell, Robert. 1991. Absolute and Relative Gains in International Relations Theory. Berkeley: American Political Science Review. University of California.
- Rachmat, Nur. 2020. Menuju Kekuatan Utama Dunia, Sekilas Politik Luar Negeri China, Yogyakarta: Badan Penerbit dan Publikasi UGM Press.
- Samosir, Daniel. 2017. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi China Membentuk Kerjasama China-Pakistan Economic Corridor (CPEC). Pekanbaru: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Riau.
- Suharman, Yoga dan Sugiarto Parnomo. 2021. Strategi Kebangkitan Ekonomi China dan Pendekatan Long Cycle Transisi Kekuasaan Politik Dunia. Yogyakarta: Program Studi Hubungan Internasional, Universitas AMIKOM Yogyakarta.
- Suwandi, Intan. 2019. Value Chains The New Economic Imperialism. New York: Monthly Review Press.
- Tri, Muhammad dan Nir Allya Tri Andika. 2017. Analisis Politik Luar Negeri Indonesia-China di Era Presiden Joko Widodo: Benturan Kepentingan Ekonomi dan Kedaulatan?. Jakarta: Indonesian Perspective, vol. 2, no. 2, Universitas Bakrie.
- Tri, Muhammad dan Nur Allya Nur. 2017. Analisis Politik Luar Negeri Indonesia-China di Era Presiden Joko Widodo: Benturan Kepentingan Ekonomi dan Kedaulatan?. Jakarta: Indonesian Perspective, Universitas Bakrie
- Vinesiosio, Dugis. 2016. Teori Hubungan Internasional Perspektif-Perspektif Klasik. Surabaya: Cakra Studi Global Strategis.
- Yudilla, Artha. 2021. Kerjasama Indonesia Cina Dalam Belt And Road Initiative, Analisa Peluang Dan Ancaman Untuk Indonesia. Pekanbaru: Journal of Diplomacy and International Studies. Program Studi Hubungan Internasional, Universitas Islam Riau.

