

ANALISIS KEPENTINGAN ITALIA DALAM KERJA SAMA *BELT AND ROAD INITIATIVE* TIONGKOK

Dian Ayu¹, Muhammad Yusuf Abror²

^{1,2} Ilmu Hubungan Internasional, Universitas Sriwijaya, Palembang, Indonesia

SUBMISSION TRACK

Received: 4 September 2021
Final Revision: 20 November 2021
Available Online: 26 December 2021

KEYWORD

*National Interest, Italy,
Cooperation, Belt and Road
Initiative*

KATA KUNCI

*Kepentingan Nasional, Italia,
Kerja Sama, *Belt and Road
Initiative**

CORRESPONDENCE

Email : dhianayu47@gmail.com

ABSTRACT

This study discusses the analysis of Italy's interests in China's Belt and Road Initiative cooperation. This study aims to explain why Italy has an interest in China's Belt and Road Initiative cooperation. In reviewing this research, the researchers used the approaches of Donald E. Nuechterlein's National Interest Concept, Neorealist Theory, and the Concept of International Cooperation. This type of research is qualitative with an explanatory approach and data collection is carried out through discussions with resource persons and literature review. The results of this study indicate that Italy's interests in China's Belt and Road Initiative cooperation are influenced by economic interests, including the low rate of economic growth, high debt ratios and Italy's desire to increase infrastructure and investment opportunities, then added to the pressure of COVID-19 in Italy.

ABSTRAK

Penelitian ini membahas mengenai analisis kepentingan Italia dalam kerja sama Belt and Road Initiative Tiongkok. Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan mengapa Italia berkepentingan dalam kerja sama Belt and Road Initiative Tiongkok. Dalam mengkaji penelitian ini, peneliti menggunakan pendekatan yaitu Konsep Kepentingan Nasional milik Donald E. Nuechterlein, Teori Neorealis, dan Konsep Kerja Sama Internasional. Jenis penelitian ini ialah kualitatif dengan pendekatan eksplanatif dan pengumpulan data yang dilakukan melalui diskusi dengan narasumber dan tinjauan pustaka. Adapun hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa kepentingan Italia di dalam kerja sama Belt and Road Initiative Tiongkok dipengaruhi oleh kepentingan ekonomi, diantaranya ialah rendahnya tingkat pertumbuhan ekonomi, tingginya rasio utang dan keinginan Italia untuk meningkatkan peluang infrastruktur dan investasi, kemudian ditambah dengan tekanan COVID-19 di Italia.

PENDAHULUAN

Pada Maret 2019, Perdana menteri Italia yaitu Giuseppe Conte menandatangani nota kesepahaman atau (MoU) dengan Presiden Tiongkok Xi Jinping di Roma dan ikut mendukung skema pembangunan infrastruktur global Italia dalam *Belt and Road Initiative* Tiongkok serta berjabat tangan pasca 29

bagian terpisah dari nota kesepahaman ditandatangani. Beberapa diantaranya yaitu meliputi perdagangan, investasi, keuangan, transportasi, logistik, infrastruktur, konektivitas, pembangunan berkelanjutan, mobilitas dan kerja sama (Zeneli, 2019). Meskipun Italia bukanlah negara anggota Uni Eropa pertama yang ikut menandatangani perjanjian kerja sama *Belt*

and Road Initiative Tiongkok karena sudah ada beberapa negara Uni Eropa yang telah bergabung sebelumnya yaitu pada 2015 Hongaria menjadi negara Uni Eropa pertama yang ikut bergabung dan pada 2019 bertambah menjadi 22 negara dengan Luksemburg dan Italia menjadi negara terbaru yang bergabung dengan *Belt and Road Initiative* Tiongkok (Donato, 2020). Namun Italia merupakan salah satu negara anggota Uni Eropa yang terbilang cukup besar di antara negara-negara Eropa lainnya seperti Jerman dan Prancis, hal ini dikarenakan Italia merupakan ekonomi terbesar ketiga di zona euro (Dasgupta, 2019). Italia juga merupakan salah satu anggota G7 atau *Group of Seven* dan juga menjadi salah satu “*Founding Nation*” terbentuknya Uni Eropa (Casarini, Rome - Beijing : *Changing the Game Italy's Embrace of China's Connectivity Project, Implications for the EU and the US*, 2019).

Keikutsertaan Italia kedalam bagian dari kerja sama *Belt and Road Initiative* juga mendapat respon yang beragam. Beberapa diantaranya ialah Amerika Serikat, Uni Eropa, Prancis, Jerman bahkan dari Italia sekalipun. Dilansir dari laman berita Aljazeera yang menyatakan bahwa bergabungnya Italia ke dalam *Belt and Road Initiative* dikarenakan posisi Italia dalam keadaan yang sulit. Skema *Belt and Road Initiative*

yang dibawa oleh Tiongkok ke Italia telah memikat Italia yang sedang berusaha lepas dari kondisi terpuruknya (Mitchell, 2019). Nicola Casarini, dalam penelitiannya yang berjudul *Rome-Beijing: Changing the Game Italy's Embrace of China's Connectivity Project, Implications for the EU and the US* telah memaparkan bahwa telah terjadi perubahan arah permainan Italia dari yang sebelumnya condong ke barat (Amerika Serikat) menjadi lebih dekat kepada Tiongkok dan juga melihat respon berupa kritik oleh negara barat.

Permasalahan ini memiliki korelasi yang erat dengan konteks ilmu hubungan internasional dimana hubungan antar negara tidak akan lepas dari kepentingan yang berbeda-beda. Meskipun dibalik keputusannya muncul kritikan yang mengecam dan menganggap hal tersebut hanya akan merugikan Italia. Maka dari itu, dibutuhkan pembahasan lebih lanjut mengapa Italia berkepentingan melakukan kerja sama *Belt and Road Initiative* tersebut.

KERANGKA KONSEP

1. Teori Neorealis

Teori yang digunakan peneliti dalam penelitian ini ialah teori neorealis. Teori ini merupakan salah satu teori di dalam ilmu hubungan internasional. Terdapat beberapa pemikir teori neorealis diantaranya Kenneth Waltz, Mearsheimer,

dan Morgenthau. Di dalam teori neorealis terdapat dua jenis yaitu neorealis defensif dan neorealis ofensif. Kenneth Waltz yang merupakan pemikir neorealis klasik mempunyai definisi bahwa suatu sistem internasional berjalan secara anarkis atau disebut juga sebagai suatu keadaan dimana tidak ada otoritas tunggal yang dapat mengaturnya atau kondisi dimana suatu negara akan membantu dirinya secara mandiri atau *selfhelp* dan keadaan ini juga yang membuat negara untuk berusaha selalu *balance* dengan negara lainnya. Sependapat dengan pemikiran Waltz, salah satu tokoh neorealis ofensif yaitu Mearsheimer memandang suatu struktur sistem yang menentukan sikap suatu negara dalam bertindak atau bertingkah laku satu dengan yang lainnya.

Pemikir Waltz juga bekerja dalam konsep kepentingan nasional dimana ia berargumen bahwa tiap-tiap negara akan selalu memikirkan cara terbaik demi terwujudnya kepentingan nasional. Bagi tokoh neorealis klasik, mereka berpendapat bahwa kepentingan nasional harus dijunjung tinggi dan dipertahankan sebab dianggap sebagai pemikiran moral bagi setiap pemimpin negara. Hal ini berbeda dengan pendapat Waltz yang menganggap bahwa suatu kepentingan nasional merupakan suatu hal yang memberikan sinyal otomatis bagi setiap pemimpin

negara untuk bergerak kapan dan kemana arah yang akan dituju. Titik perbedaan antara Morgenthau dan Waltz dalam memandang kepentingan nasional ialah Morgenthau menganggap bahwa setiap pemimpin suatu negara wajib menjalankan kebijakan luar negerainya dengan berpegang pada kepentingan negara, para pemimpin juga mungkin dipersalahkan jika tidak berhasil dalam menjalankannya. Beda halnya dengan teori neorealis Waltz yang menganggap bahwa hal tersebut secara otomatis akan berjalan. Maka dari itu, Waltz memandang suatu negara seperti robot yang akan secara otomatis menangkap setiap sinyal dan mendikte sistem internasional. Sedangkan Morgenthau memandang bahwa berhasil atau tidaknya negara mencapai kepentingan nasional tergantung pada tingkat kecakapan serta kebijakan yang mereka ambil (Jackson & Sorensen, 2013).

2. Konsep Kepentingan Nasional

Pada penelitian ini menggunakan konsep kepentingan nasional yang secara sederhana dapat diartikan sebagai strategi suatu negara dalam mencapai tujuan negaranya. Dalam hal ini suatu negara menjadi aktor utama dalam menjalankan perannya agar dapat mencapai kepentingan nasional yang ingin diraih. Konsep kepentingan nasional oleh tokoh Donald E. Nuechterlein (dalam Pammasena, 2017, p.

5) memaparkan bahwa kepentingan nasional ibarat suatu hal primer yang akan selalu dibutuhkan oleh suatu bangsa atau negara dengan cara melakukan hubungan dengan negara lain yang artinya merupakan lingkup luar atau eksternal. Terdapat empat jenis kepentingan nasional menurut Donald E. Nuechterlein yaitu:

1. Kepentingan Keamanan atau *Defense of Homeland* yaitu suatu bentuk kepentingan yang mana keselamatan negara dan isinya wajib dilindungi. Dan juga ancaman-ancaman bagi negara yang dapat memicu perpecahan di sistem politik domestik.
2. Kepentingan Ekonomi atau *Economic Interest* yaitu suatu kepentingan yang berdasarkan pada nilai keuntungan apabila suatu negara melakukan hubungan dengan negara lain.
3. Kepentingan Tata Dunia atau *World Order Interests* yaitu suatu bentuk perlindungan rasa aman bagi suatu negara baik dalam hal politik dan ekonomi sehingga dapat tetap beroperasi ketika berada di luar batas negaranya.
4. Kepentingan Ideologi atau *Promotion of Values* yaitu suatu bentuk pemberian rasa aman bagi

masyarakat suatu negara dalam menjaga nilai-nilai yang anutnya.

Pada penelitian ini peneliti menyimpulkan bahwa kepentingan nasional menjadi alasan Italia melakukan kerja sama *Belt and Road Initiative* Tiongkok dan konsep kepentingan nasional juga memiliki hubungan dengan penelitian ini karena terdapat aspek-aspek yang telah disebutkan diatas seperti ekonomi dan politik yang merupakan kepentingan nasional suatu negara.

3. Konsep Kerja Sama Internasional

Penelitian ini menggunakan konsep kerja sama internasional sebagai pendukung bagi penelitian. Hal ini dikarenakan dalam mencapai kepentingan nasionalnya mayoritas negara melakukan hubungan dengan negara lain. Seperti halnya kerja sama internasional, suatu negara akan melakukan kerja sama dengan negara lain yang dianggapnya akan memberikan benefit bagi negaranya. Menurut K.J Holsti (dalam Suryadi , 2015, p. 5) , kerja sama internasional dapat diartikan sebagai satu atau lebih kepentingan, visi yang sama dan harapan yang digunakan negara-negara dalam upaya memenuhi kebutuhannya. Secara sederhana, kerja sama dapat dilakukan oleh dua atau lebih negara. Kerja sama tersebut diadakan dalam bentuk kerja sama bilateral atau kerja sama antar dua negara, lalu ada

pula kerja sama regional atau kerja sama yang dilakukan oleh negara-negara dalam satu lingkup wilayah yang berdekatan dan juga terdapat kerja sama multilateral yaitu kerjasama yang bersifat lebih kompleks karena melibatkan banyak negara.

Pada penelitian kali ini, peneliti menggunakan konsep kerja sama internasional yang mana di dalamnya terdapat hubungan antara dua negara atau yang disebut dengan bilateral. Hal ini sejalan dengan penelitian ini yang menggunakan kerja sama antara dua negara yaitu Italia dan Tiongkok yang melakukan kerja sama dalam skema *Belt and Road Initiative*.

METODE PENELITIAN

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis data kualitatif, yaitu data yang diekspresikan dalam bentuk kata-kata dan gambar yang didapatkan dari buku/*e-book*, jurnal/*e-journal*, dokumen, makalah, laporan, majalah, surat kabar, artikel dan internet.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Faktor-Faktor yang memengaruhi Italia bergabung dengan *Belt and Road Initiative* Tiongkok

Pembahasan ini akan menguraikan kepentingan Italia dalam kerja sama *Belt*

and Road Initiative Tiongkok ditinjau melalui faktor-faktor yang memengaruhinya. Berdasarkan Konsep Kepentingan Nasional dari Donald E. Nuechterlein yang membagi kepentingan menjadi empat kepentingan dan salah satunya ialah kepentingan ekonomi. Berdasarkan hasil diskusi via *WhatsApp* dengan salah satu sumber yaitu Des Alwi yang merupakan Mantan Kepala Perwakilan Republik Indonesia untuk Roma, Italia tahun jabatan 2015-2017. Data yang didapatkan ialah mengenai bagaimana kondisi dinamika domestik di Italia ketika *Belt and Road Initiative* mulai masuk ke Italia. Dari hasil diskusi didapatkan sebagai berikut:

Secara domestik, dinamika yang terjadi di Italia sudah terjadi karena proses *Belt and Road Initiative* sudah berlangsung dalam bentuk migrasi *chinese workers* maupun *chinese citizen* ke industri-industri terkait di berbagai kota di Italia yang menimbulkan semacam ketegangan karena Italia sedang mengalami stagnasi pertumbuhan ekonomi dan dampaknya secara langsung yaitu terjadinya peningkatan pengangguran. Disamping itu juga, adanya tekanan akibat melonjaknya arus migrasi dari Afrika yang menjadikan Italia sebagai pintu masuk ke Eropa, situasi ini tentu menjadikan *Belt and Road Initiative*

sebagai isu politik sensitif di Italia.

Dalam pembahasan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi Italia dalam kerja sama *Belt and Road Initiative* Tiongkok, maka peneliti akan memaparkan poin-poin fokus penelitian yaitu Perdagangan, Infrastruktur dan Investasi dibawah ini:

1. Perdagangan

Sejak awal tahun 2000-an, perdagangan antara Italia dan Tiongkok telah mengalami peningkatan hingga lima kali lipat yaitu dari total 9,6 miliar dollar pada 2001 dan meningkat pada tahun 2019 menjadi 49,9 miliar dollar. Tetapi, secara keseluruhan tingkat perdagangan Italia dan Tiongkok hampir tidak mengalami perubahan sejak tahun 2010 yaitu 49,5 miliar dollar. Pada saat yang sama juga, terjadi defisit perdagangan Italia yang terus meningkat dengan total hingga 20,9 miliar pada 2019 (Zeneli & Capriati, 2020).

2. Infrastruktur

Salah satu poin penting dari *Belt and Road Initiative* Tiongkok ialah program infrastruktur yang ditawarkan bagi negara-negara yang bergabung kedalamnya. Italia merupakan negara terakhir yang dilalui oleh jalur *21st Maritime Silk Road*. Posisi Italia yang strategis yaitu berada di jantung Mediterania membuatnya secara natural

cenderung terlibat dalam hubungan perdagangan dengan negara-negara di luar Uni Eropa (Maio D. G., 2020, p. 4). Hal ini tentu menarik minat Tiongkok untuk dapat berinvestasi di pelabuhan Italia. Pemerintah Italia berfokus pada pelabuhan Trieste dan Genoa, Pelabuhan Trieste di timur laut Italia digambarkan sebagai pintu gerbang Tiongkok ke Eropa di dalam *Belt and Road Initiative* dan juga sebagai salah satu pusat Maritim terbesar di Mediterania.



Sumber: Italy and the Silk Roads: the role of Venice and North Adriatic ports, Autorità Portuale di Venezia, Paolo Costa, 2017, https://www.academia.edu/32206967/Italy_and_the_Silk_Roads_the_role_of_Venice_and_the_North_Adriatic_Ports. Diakses 2 Desember 2020.

Gambar 1. Peta Pelabuhan Adriatik Utara

Berdasarkan gambar di atas, dapat dilihat bahwa salah satu hal yang mendorong Tiongkok bekerja sama dengan Italia ialah jarak pelabuhan di Italia yang cukup dekat dengan kota di Tiongkok yaitu Shanghai. Italia juga melihat potensi yang cukup besar karena hal tersebut akan menjadi daya tawar bagi Italia kepada

Tiongkok agar mendapatkan modal investasi untuk mengembangkan pelabuhan di Trieste.

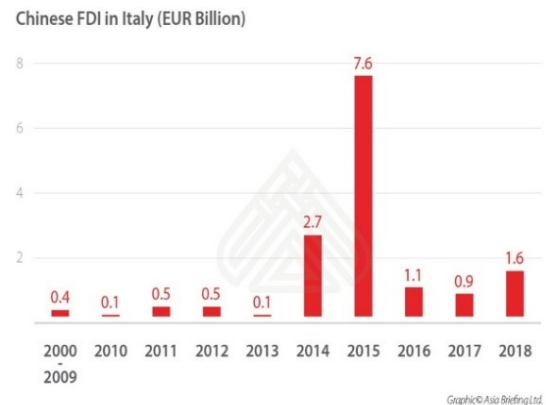
3. Investasi

Investasi Tiongkok di Italia pertama kali pada tahun 1986 ketika *China Air* membuka kantor komersialnya di Roma. Dari pertengahan tahun 1980-an sampai akhir 1990-an, investasi bersifat sporadis. Mayoritas Investasi Tiongkok di Italia terjadi setelah tahun 2000 (Pietrobelli, Rabellotti, & Sanfilippo, 2011, p. 10). Pada Mei 2014, dua perusahaan Tiongkok yaitu *Shanghai Electric Group* dan *The China's State Grid* memperoleh saham besar di dua perusahaan energi listrik Italia, *Ansaldo Energia* (40%) dan *CDP Reti* (35%). Lalu pada tahun 2015, telah terjadi akuisisi oleh *ChemChina* atas *Pirelli* sehingga menjadikannya posisi teratas pada tahun tersebut. Perusahaan Ban & Karet Nasional China (CNTR) - induk dari *ChemChina* - berada di garis depan dalam pembelian sebagian besar saham (16,89 persen) di *Pirelli*, perusahaan pembuat ban terbesar kelima di dunia, dalam nilai kesepakatan 7 miliar euro.

Pada tahun 2019, FDI Tiongkok secara kumulatif di Italia mencapai \$ 17,4 miliar (15,9 miliar euro) sejak tahun 2000, dengan puncak investasi pada 2014 dan 2015. Berikut grafik FDI Tiongkok di

Italia dari (Dezan Shira & Associates, 2019):

Sumber: *Chinese FDI Eu Top 4 Economies*, China Briefing, Dezan Shira & Associates, 2019, <https://www.china-briefing.com/news/chinese-fdi->



[eu-top-4-economies/](https://www.china-briefing.com/news/chinese-fdi-eu-top-4-economies/), diakses 6 November 2020

Gambar 2. Grafik Investasi Langsung Asing Tiongkok di Italia 2000-2018.

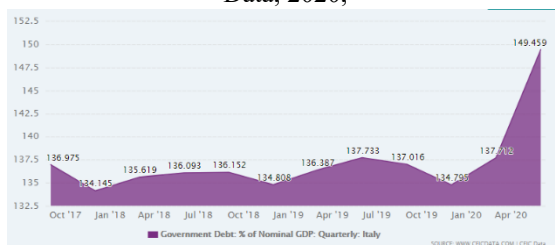
Peningkatan FDI Italia pada tahun 2015 dipengaruhi oleh akuisisi *Pirelli* oleh BUMN Tiongkok dengan total hingga 16,89 %, *Pirelli* juga merupakan pembuat ban terbesar kelima dunia dengan total senilai 7 miliar euro atau sekitar 7,9 dollar.

4. Rasio Utang

Utang Pemerintah Italia menyumbang 149,5% dari PDB Nominal negara tersebut pada Juni 2020, dibandingkan dengan rasio 137,7% pada kuartal sebelumnya. Data rasio utang pemerintah Italia terhadap PDB dari Desember 1995 hingga Juni 2020. Data tersebut mencapai titik tertinggi sepanjang masa sebesar 149,5% pada Juni 2020 dan rekor terendah 103,9% pada Desember 2007. Utang Pemerintah Nasional Italia

mencapai 3,043.5 USD bn pada September 2020. PDB Nominal negara mencapai 410.3 USD bn pada Juni 2020 (CEIC Data, 2020). Gambar dapat dilihat pada grafik dibawah ini:

Sumber: *Italy Government Debt: % of GDP*, CEIC Data, 2020,



<https://www.ceicdata.com/en/indicator/italy/government-debt-of-nominal-gdp>, diakses 18 Januari 2021

Gambar 3. Grafik Utang Italia terhadap PDB.

Rasio utang pemerintah terhadap PDB tertinggi pada akhir kuartal kedua tahun 2020 tercatat ada Yunani dengan rasio utang sebesar 187,4%, lalu ada Italia diurutan kedua yaitu sebesar 149,5% dan Portugal (126,1%), Belgia (115,3%), Prancis (114,1%), Siprus (113,2%) dan Spanyol (110,1%), dan terendah di Estonia (18,5%), Bulgaria (21,3%) dan Luksemburg (23,8%) (Newsreleaseeuroindicators, 2020).

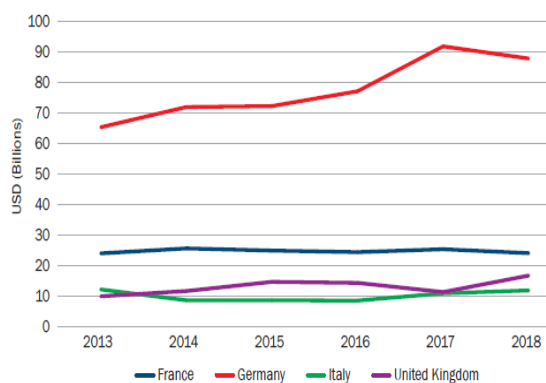
2. Analisis Kepentingan Italia dalam Kerja Sama *Belt and Road Initiative* Tiongkok

Kepentingan Italia bergabung ke dalam *Belt and Road Initiative* Tiongkok akan diteliti menggunakan analisis faktor-

faktor pada subbab sebelumnya. Faktor-faktor tersebut menjelaskan bahwa alasan ekonomi menjadi faktor yang memengaruhi Italia. Meskipun beberapa negara seperti Amerika Serikat bahkan negara-negara Uni Eropa lainnya seperti Prancis dan Jerman tetap mempertahankan posisinya agar berhati-hati dengan proyek ambisius Tiongkok. Pada penelitian kali ini, penulis akan menggunakan kepentingan ekonomi (*economic interests*) sebagai alat untuk menganalisis kepentingan Italia dalam kerja sama *Belt and Road Initiative* Tiongkok. Hal ini dikarenakan Italia bergabung kedalam *Belt and Road Initiative* sebagai kerangka kerja samanya. Sesuai dengan penjelasannya, kepentingan ekonomi merupakan suatu bentuk adanya tambahan nilai ekonomi dalam hubungannya dengan negara lain dimana hubungan perdagangan akan mendapatkan keuntungan. Maka dari itu, poin poin yang akan digunakan dalam menganalisis pada pembahasan ini ialah ditinjau dari aspek perdagangan dan ekspor-impor, investasi, infrastruktur, serta rasio utang yang dilakukan oleh Italia dan Tiongkok.

Dilihat dari aspek investasi langsung asing, Italia memang mengalami peningkatan khususnya pada tahun 2015. Namun, jika dilihat dari gabungan antara negara-negara Uni Eropa seperti Prancis,

Inggris dan Jerman. Italia masih berada dibawah negara-negara tersebut. Di Jerman, Investasi Tiongkok mencapai 80 juta dollar dan secara konstan naik sejak tahun 2013. Prancis dengan nilai Investasi Tiongkok yang relatif stabil dan Investasi Tiongkok di Italia yang berjumlah 12 juta dollar dan mengalami penurunan di tahun 2016. Meskipun demikian, di tahun 2018 hampir seluruh Investasi Tiongkok di Uni Eropa mengalami penurunan sebagai hasil dari pengetatan likuiditas di Tiongkok dan peningkatan penyaringan investasi di Uni Eropa.



Source: Organisation for Economic Co-operation and Development³⁸

Sumber: *Organisation for Economic Co-Operation and Development*

Gambar 4. Grafik Investasi Tiongkok di Prancis, Jerman, Italia dan Inggris

Tingkat ekspor Italia ke Tiongkok pun secara nilai masih kurang dibandingkan dengan negara-negara Uni Eropa lainnya seperti Prancis, Jerman, dan Inggris. Ekspor Jerman ke Tiongkok jauh lebih besar diikuti oleh Prancis, Inggris lalu Italia.

Maka dari itu, dalam konteks ini dapat ditarik kesimpulan bahwa dengan posisi Italia yang terlihat berada “di bawah” negara-negara tersebut khususnya Jerman dan Prancis, hal ini membuat Italia berusaha untuk meningkatkan Investasi Asing Langsung dan Ekspor mereka ke Tiongkok dengan cara bergabung ke dalam *Belt and Road Initiative* Tiongkok. Hal ini juga diperkuat oleh pendapat dari Dr. Sebastien Goulard *the coordinator of the OBOREurope platform* (komunikasi personal, 23 Februari 2020) yaitu:

Italy has always been considered a “weak” country compared to France and Germany. Last year, when Italy joined the Belt and Road Initiative, the country was governed by a coalition that did not trust the European Union, so by joining the BRI, it was a way for Italy to show that the country was still attractive to foreign partners.

Keikutsertaan Italia dalam *Belt and Road Initiative* memberikan sinyal bahwa negaranya tetap populer di dalam daya tarik internasional, meskipun dalam konteks jumlah investasi langsung Tiongkok di Italia masih jauh dibawah

negara “*Three Big Country*” yaitu Jerman, Prancis dan Inggris. Sejalan dengan motivasi ekonomi, Italia telah menunjukkan ketertarikannya terhadap *Belt and Road Initiative* Tiongkok dengan tujuan untuk menyeimbangkan kembali perdagangan bilateral dengan cara memperoleh akses yang lebih besar ke Pasar Tiongkok dan juga menarik investasi Tiongkok dengan harapan dapat membantu pemulihan ekonomi Italia (Dossi, 2020, p. 68). Hal tersebut juga termasuk ke dalam perjanjian antara Italia dan Tiongkok di dalam *Belt and Road Initiative*, dimana Tiongkok setuju untuk membuka pasar mereka bagi lebih banyak bisnis serta produk-produk Italia dan hal ini tentu sejalan dengan tujuan Italia.

Tidak hanya itu, dukungan Italia kepada *Belt and Road Initiative* Tiongkok juga terlihat dari pemerintahan Italia yang dalam beberapa kesempatan secara terang-terangan menyatakan bahwa Italia sangat tertarik kepada inisiatif ini. Seperti misalnya pada 5 November 2019, Menteri Luar Negeri Italia di acara *the 2nd edition of China International Import Expo (CIIE)* menyatakan bahwa: “Italia bermaksud untuk terus bekerja secara aktif untuk mengkonsolidasikan pemosisian komersialnya di China dan untuk lebih meningkatkan visibilitas dan reputasi produk *Made in Italy* (Ministry of Foreign

Affairs and International Cooperation, 2019)”. Bahkan sehari sebelum acara, Menteri Luar Negeri Italia bertemu dengan Penasihat Negara China dan Menteri Luar Negeri Wang Yi untuk membahas mengenai memanfaatkan partisipasi Italia dalam CIIE dengan 160 perusahaan Italia dan Paviliun nasional yang didedikasikan untuk promosi produk “*Made in Italy*”.

Faktor-faktor lain seperti rendahnya tingkat pertumbuhan di Italia juga menjadi alasan mengapa Italia tertarik untuk bergabung ke dalam *Belt and Road Initiative* Tiongkok yang dianggap sebagai bentuk sikap menentang negara-negara sekutunya. Pertumbuhan Italia yang cenderung stagnan membuat negara ini berusaha untuk meningkatkan nilai perdagangannya dengan negara-negara lain. Sejak krisis Euro, Italia melihat Tiongkok sebagai sumber kapital untuk ekonominya, dalam konteks hutang publik yang tinggi dan pengurangan pasokan kredit (Dossi, 2020, p. 67). Dalam hal ini, Italia memilih untuk bergabung dengan inisiatif yang dirancang oleh Tiongkok dengan harapan agar dapat membantu Italia keluar dari stagnasi ekonomi.

Selain hal-hal tersebut, kepentingan Italia dalam kerja sama *Belt and Road Initiative* ini ialah di bidang infrastruktur. Menurut Enrico Fardella dan Giorgio Prodi

dari Universitas Bologna, mereka menganalisis dampak dari *Belt and Road Initiative* kepada Eropa khususnya Italia. Mereka menemukan poin bahwa sejak perusahaan perkapalan Tiongkok telah membeli kontrol saham di Pelabuhan Yunani yaitu Piraeus pada tahun 2016 dimana wilayah Mediteranian menjadi jalur perdagangan yang penting bagi Tiongkok. Pada analisisnya mereka mengingatkan jika Italia tetap berada di luar *Belt and Road Initiative* atau tidak ikut bergabung ke dalam program *Belt and Road Initiative*, maka Italia bisa saja kehilangan peluang perdagangan. Secara khusus, pelabuhan Italia yang berada di Laut Adriatik bisa kehilangan pangsa perdagangannya apabila Pelabuhan Piraeus menjadi jalur utama bagi kapal-kapal Tiongkok yang masuk ke Eropa, hal ini dikarenakan telah terjadi peningkatan perdagangan Tiongkok yang melalui Yunani yaitu dari tujuh tahun sebelumnya hanya 2% menjadi 13% (Bindi, 2019).

Pemerintah Italia pun telah mendiskusikan ketertarikannya dengan *Belt and Road Initiative* selama beberapa tahun sebelum akhirnya ikut bergabung pada Maret 2019. Para pejabat Italia telah berulang kali mengklaim bahwa Italia memiliki harapan yang besar kepada *Belt and Road Initiative* dalam rangka peningkatan infrastruktur Italia, terkhusus

di pelabuhannya, promosi produk “*Made in Italy*” dan peningkatan konektivitas di seluruh wilayah Eropa dan Mediterania, yang mana jika dilihat dari kondisi Italia saat itu memang kurang dimungkinkan untuk membangun sendiri dikarenakan kondisi ekonominya yang kurang memungkinkan. Antusiasme Italia dapat terlihat di tahun 2017 ketika Perdana Menteri Italia yang pada saat itu Paolo Gentiloni melakukan perjalanan ke Beijing dalam rangka menghadiri *Belt and Road Initiative Forum for International Cooperation* dan di tahun 2019 Italia juga menghadiri acara yang sama yaitu forum kedua. Partisipasi Italia menunjukkan bahwa Italia memiliki minat yang tinggi terhadap *Belt and Road Initiative*. Antusiasme Italia dalam pembangunan infrastruktur pelabuhan terlihat pada bulan Oktober 2017 oleh Menteri Luar Negeri Italia di Pidatonya pada acara Forum Bisnis Italia-Arab, ia menyatakan bahwa:

Italia memiliki tujuan untuk meluncurkan kembali wilayah Mediterania sebagai pusat ekonomi global, mengambil pengembangan peluang baru bagi Italia seperti: menggandakan kanal Suez, menemukan energi baru sumber, dan proyek 'Jalan Sutra baru' yang

ambisius, di mana pelabuhan Italia menjadi pintu gerbang ke pasar Eropa (Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation, 2017).

Berbagai pernyataan yang disebutkan oleh para petinggi pemerintahan di Italia mengindikasikan bahwa Italia tidak hanya mengincar investasi infrastruktur maupun modal lainnya tetapi juga sebagai media untuk mempromosikan komoditas produksi unggulan dan program *Made in Italy* dengan harapan permintaan atas barang-barang tersebut semakin tinggi. Sehingga sangat jelas bahwa Italia memiliki kepentingan khususnya pembangunan pelabuhan dan peranan pelabuhannya di Mediterania sebagai penghubung Asia dengan Eropa yang juga memang termasuk di dalam perjanjian kerja sama pada saat Italia bergabung secara resmi ke dalam *Belt and Road Initiative* Tiongkok.

Meskipun banyak dukungan kepada *Belt and Road Initiative* Tiongkok, namun Italia juga dihadapkan pada realitas bahwa sudah ada beberapa negara yang juga ikut bergabung ke dalam inisiatif ini malah mengalami kerugian dan terjebak ke dalam *Debt Trap* dikarenakan tidak sanggup membayar pinjaman tepat waktu seperti yang telah disepakati sebelumnya.

Misalnya seperti yang terjadi di Pelabuhan Piraeus Yunani, dimana saham mayoritas atas kepemilikan otoritas pelabuhan dipegang kendali oleh Tiongkok. Kekurangan *Belt and Road Initiative* juga salah satunya ialah kurangnya transparansi, hal ini yang menyebabkan Uni Eropa mengkritik program *Belt and Road Initiative*. Hal-hal yang menyangkut pembiayaan dan proyek-proyek cukup tertutup dan sulit untuk diakses sehingga menimbulkan berbagai spekulasi di berbagai media dan kalangan akademisi.

Berdasarkan artikel dari *The Diplomat* yang berjudul *Demystifying China's Role in Italy's Port of Trieste*, disebutkan bahwa potensi terjadinya akuisisi Pelabuhan Trieste oleh Tiongkok kemungkinan besar tidak akan terjadi, hal ini dikarenakan beberapa hal yaitu di bawah pengaturan dalam MoU, CCCC akan membangun Stasiun Trieste Servola dan otoritas pelabuhan bersama dengan RFI (*Italian Railways Network*) akan mengelolanya sambil membayar sewa ke CCCC. Meskipun demikian, bahkan sebelum HHLA (*Germany's Hamburger Hafen und Logistik AG*) mengambil alih saham pengendali dalam pengembangan platform logistik baru, sudah ada sedikit kemajuan aktual yang telah dibuat. Namun, bagaimanapun juga MoU tidak sama dengan memberikan stasiun kepada

CCCC; masih harus ada tawaran publik terbuka yang menghormati peraturan Italia dan Eropa. Selain itu, ada juga aturan baru dari Uni Eropa yaitu *Golden Power Rule* yang melarang penjualan pelabuhan dan aset strategis lainnya kepada entitas asing (Ghiretti, *Demystifying China's Role in Italy's Port of Trieste*, 2020). Meskipun sudah ada alat dari Uni Eropa bagi negara-negara anggotanya untuk dapat melindungi potensi akuisisi oleh Tiongkok melalui *Belt and Road Initiative*, Italia tetap harus selalu mempertimbangkan potensi keuntungan dan kerugian yang akan dihadapi. Dilihat dari rasio utang kedua terbesar dan tepat berada di bawah Yunani sebagai negara dengan rasio utang tertinggi di Uni Eropa, maka Italia sudah sewajarnya untuk waspada dengan potensi kerugian dan akuisisi seperti yang telah terjadi di Yunani yaitu di Pelabuhan Piraeus.

3. Dinamika Italia saat bergabung ke dalam *Belt and Road Initiative* Tiongkok ditinjau dari Tanggapan Negara Amerika Serikat dan Uni Eropa

Amerika Serikat dengan tegas menolak keputusan Italia yang ikut ke dalam skema *Belt and Road Initiative* Tiongkok. Hal ini ditunjukkan Amerika melalui *the White House National Security Council tweeted* (Mitchell, 2019) : “*Endorsing Belt and Road Initiative lends*

legitimacy to China's predatory approach to investment and will bring no benefit to the Italian people”. Prancis juga mengkritik langkah Italia, hal ini ditunjukkan oleh Presiden Prancis yaitu Emmanuel Macron yang telah mendesak pendekatan yang lebih hati-hati terhadap *Belt and Road Initiative*, dengan mengatakan bahwa negara-negara mitra kerja sama tersebut berisiko menjadi “negara bawahan” (Harlan, 2019). Jerman yang merupakan negara sekutu Italia pun ikut mengkritik keputusan Italia, hal ini ditunjukkan oleh Menteri Luar Negeri Jerman Heiko Maas dikutip dari (Dikov, 2019) yang menyatakan bahwa negara-negara yang percaya jika mereka dapat melakukan bisnis cerdas dengan orang China maka mereka akan bertanya-tanya ketika mereka terbangun dalam keadaan ketergantungan. Dan juga Tiongkok bukanlah demokrasi liberal, Maas berargumen bahwa tawaran dari Tiongkok tersebut hanya menguntungkan jangka pendek dan akan meninggalkan rasa pahit setelahnya. Ia juga menambahkan bahwa negara-negara Uni Eropa hanya bisa bertahan jika bersatu (sebagai Uni Eropa).

Tidak hanya dari negara aliansinya, kritikan juga muncul dari internal pemerintah Italia. Pihak oposisi Italia yang memperingatkan bahwa keputusan tersebut dapat menjadi alat bagi Tiongkok yang

dapat merusak pasar dan industri di Italia (Satria, 2019). Pihak oposisi juga memperingatkan Italia tentang sedikitnya perincian yang diberikan kepada anggota legislatif Italia. Hal ini akan membuat sulitnya kontrol dari pemerintah Italia untuk setiap kesepakatan yang dilakukan didalam MoU dan dikhawatirkan akan ada kecurangan seperti praktek perdagangan yang tidak sehat serta ancaman tenaga kerja asing ilegal dari Tiongkok (Moreolo, 2019). Kritikan juga muncul dari pemerintahan Italia yaitu Matteo Salvini yang merupakan Kepala Partai Liga dan Wakil Perdana Menteri, ia berniat untuk mengkonsolidasikan hubungan dengan Administrasi Trump dan ingin di lihat sebagai pro-AS dan pro-NATO.

Pemerintah Italia menanggapi berbagai kritik tersebut dengan cara menyatakan bahwa pemerintah Italia akan selalu berhati-hati dan memastikan perjanjian yang dibuat dengan Tiongkok tidak akan mengancam kedaulatan bangsa. Pemerintah Italia membalas kritikan dengan berfokus pada fakta-fakta bahwa saat ini Italia sedang mengalami defisit yang sangat berat dalam hal infrastruktur dan bidang ekonomi utama lainnya. lalu Tiongkok menawarkan modal yang dibutuhkan oleh Italia dalam jumlah yang besar untuk dapat memenuhi kebutuhan Italia yaitu melalui *Belt and Road*

Initiative. Hingga akhirnya bergabung secara resmi dengan *Belt and Road Initiative* pada Maret 2019 (Hofverberg, 2020).

4. Dinamika Italia Pasca dilanda Pandemi COVID-19

Italia sebagai salah satu negara di dunia yang merasakan dampak yang cukup besar dari pandemi COVID-19 dan Italia juga merupakan salah satu negara Eropa yang bergabung di dalam *Belt and Road Initiative* Tiongkok pada Maret 2019. Program *Belt and Road Initiative* telah memperluas perdagangan pelayaran di Italia, terutama di wilayah utara negara tersebut, seperti di Lombardy, wilayah yang menjadi rumah bagi Milan, yang menjadi pusat pandemi di Italia. Italia juga merupakan rumah bagi populasi Tiongkok terbesar di Eropa, dengan sekitar 330.000 orang, menurut data Eurostat (Current Affairs Correspondent Europe, 2020).

Pada bulan Desember 2019 seseorang berusia 55 tahun yang berasal dari provinsi Hubei di Tiongkok terjangkit virus korona. Lalu pada 31 Januari 2020, Italia menjadi anggota Uni Eropa pertama yang menangguk penerbangan ke dan dari China, Hong Kong, Macau, dan Taiwan dalam upaya mencegah merebaknya Covid-19. Pada saat itu, lebih dari 200 orang telah meninggal dan lebih

dari 9.000 orang telah terinfeksi di China. Namun, akibat kebijakan pelarangan layanan udara tersebut, Tiongkok merasa tersinggung dan hal ini membuat Presiden Italia Sergio Mattarella berusaha menenangkan Tiongkok dengan menulis surat terbuka kepada Presiden Xi Jinping pada 2 Februari 2020. Presiden Sergio Mattarella tidak hanya meyakinkan Tiongkok untuk mengandalkan Italia tetapi juga menjadi tuan rumah Duta Besar Tiongkok untuk konser di Istana Kepresidenan. Tidak hanya itu, Anggota *Associazione Unione Giovani Italo Cinesi* yaitu sebuah perkumpulan warga Tionghoa di Italia yang mempromosikan persahabatan antara orang-orang dari kedua negara, mereka menyerukan penghormatan terhadap pasien COVID-19 di sebuah demonstrasi jalanan.

Di mulai pada Maret 2020 ketika terjadi keadaan darurat sanitasi menjadi hal yang serius di Italia, sementara anggota Uni Eropa awalnya memberlakukan pembatasan ekspor masker ke Roma, sebanyak 30 ton peralatan medis dikirim oleh Palang Merah Tiongkok, sebuah satuan tugas dokter tiba dari Tiongkok, dan beberapa perusahaan seperti ZTE dan Huawei berkontribusi pada penanganan melawan epidemi Covid-19. Tidak hanya itu, Tiongkok juga menjadi yang pertama menawarkan 2.000 masker kepada kota

L'Aquila, yang mana merupakan salah satu pusat 5G-nya berada dan yang terakhir menawarkan untuk menyediakan *cloud* yaitu sebuah layanan komputasi ke rumah sakit Italia untuk menghubungkan mereka dengan spesialis di Wuhan. Bahkan perusahaan besar asal Tiongkok yaitu Alibaba memberikan hingga 1 juta masker dan 100.000 test kit. Hal tersebut hanya beberapa contoh untuk dipertimbangkan bersama dengan bantuan yang ditawarkan oleh lokal entitas administratif dan organisasi yang lebih kecil dari Tiongkok sebagai solidaritas dengan Italia. Berbagai bentuk bantuan dan dukungan Tiongkok kepada negara-negara anggota *Belt and Road Initiative* yang mengalami dampak pandemi COVID-19 menunjukkan bahwa meskipun inisiatif yang dibentuknya harus mengalami perlambatan, namun Tiongkok tidak berhenti untuk mempromosikan *Belt and Road Initiative* miliknya. Hal ini juga ditunjukkan oleh dibuatnya *Health Silk Road* di masa pandemi yang berguna untuk menyalurkan bantuan kepada negara-negara anggota *Belt and Road Initiative* tersebut dan juga sebagai upaya Tiongkok untuk membuat inisiatifnya tetap eksis meski berada di masa-masa sulit.

KESIMPULAN

Keikutsertaan Italia ke dalam kerangka kerja sama *Belt and Road Initiative* telah menimbulkan banyak reaksi

dari beberapa negara khususnya negara aliansinya seperti Amerika Serikat dan Uni Eropa. Ketertarikan Italia pada *Belt and Road Initiative* sudah terlihat pada beberapa tahun sebelum bergabung secara resmi pada tahun 2019. Ditandai dengan pidato-pidato yang sering menyebut optimisme Italia pada *Belt and Road Initiative* Tiongkok dalam beberapa kesempatan dan kehadiran perwakilan pemerintah Italia pada acara-acara yang berhubungan dengan *Belt and Road Initiative*.

Kondisi Italia yang mengalami stagnasi ekonomi menyebabkan munculnya permasalahan seperti tingkat pertumbuhan yang rendah, peningkatan jumlah pengangguran, ditambah lagi oleh adanya lonjakan arus migrasi ekonomi dari Afrika ke Italia menyebabkan Italia harus lebih aktif dalam mencari peluang baru. Kondisi perpolitikan Italia yang tidak stabil juga memberikan pengaruh. Hal ini diakibatkan oleh faktor eksternal seperti adanya aturan proteksionisme dari Amerika Serikat kepada Uni Eropa yang membuat negara-negara Eropa khususnya Italia semakin memburuk.

Maka dari itu, berdasarkan hasil penelitian yang telah dilaksanakan dapat ditarik kesimpulan bahwa Italia memiliki kepentingan dalam kerja sama *Belt and Road Initiative* yaitu kepentingan ekonomi

dengan harapan agar kerja sama ini dapat meningkatkan pertumbuhan perdagangan ekonomi Italia dan menjadikan momentum bergabungnya Italia dengan *Belt and Road Initiative* Tiongkok sebagai suatu cara oleh Italia untuk menunjukkan bahwa negaranya masih menarik bagi partner asing.

DAFTAR PUSTAKA

- Bindi, F. (2019, Mei 20). *Why Did Italy Embrace the Belt and Road Initiative?* Retrieved Desember 12, 2020, from Carnegie Endowment for International Peace: <https://carnegieendowment.org/2019/05/20/why-did-italy-embrace-belt-and-road-initiative-pub-79149>
- Bungin, B. (2007). *Penelitian Kualitatif* (Kedua ed.). Jakarta: Kencana.
- Casarini, N. (2019, March). Rome - Beijing : Changing the Game Italy's Embrace of China's Connectivity Project, Implications for the EU and the US. *IAI Papers*, 3.
- CEIC Data. (2020, Juni). *Italy Government Debt: % of GDP*. Retrieved Januari 18, 2021, from CEIC Data: <https://www.ceicdata.com/en/indicator/italy/government-debt--of-nominal-gdp>
- Current Affairs Correspondent Europe. (2020, Maret 23). *Is Italian Corona Crisis linked to Belt & Road?* Retrieved November 18, 2020, from Belt and Road News: <https://www.beltandroad.news/2020/03/23/is-italian-corona-crisis-linked-to-belt-road/>

- Dasgupta, S. (2019, Maret 19). *Italy Set to Join China's Belt & Road Initiative*. Retrieved Juli 16, 2020, from VOA News: <https://www.voanews.com/europe/italy-set-join-chinas-belt-road-initiative>
- Dezan Shira & Associates. (2019, Mei 8). *China Briefing*. Retrieved November 6, 2020, from Chinese FDI Eu Top 4 Economies: <https://www.china-briefing.com/news/chinese-fdi-eu-top-4-economies/>
- Dikov, I. (2019, Maret 24). *Counties 'Wake Up in Dependency', Germany Warns after Italy's BRI Deal with China*. Retrieved Juli 16, 2020, from EUROPEAN Views: <https://www.european-views.com/2019/03/counties-wake-up-in-dependency-germany-warns-after-italys-bri-deal-with-china/>
- Donato, G. D. (2020, Mei 8). *China's Approach to the Belt and Road Initiative and Europe's Response*. Retrieved Juli 16, 2020, from ISPI (Italian Institute for International Political Studies): <https://www.ispionline.it/en/pubblificazione/chinas-approach-belt-and-road-initiative-and-europes-response-25980>
- Dossi, S. (2020, Mei). *Italy-China relations and the Belt and Road Initiative. The need for a long-term vision*. *Italian Political Science*, 15(1), 67. Retrieved November 5, 2020, from [blob:https://italianpoliticalscience.com/79fa0936-d718-494d-b097-bb60a9541d89](https://italianpoliticalscience.com/79fa0936-d718-494d-b097-bb60a9541d89)
- Ghiretti, F. (2020, Oktober 15). *Demystifying China's Role in Italy's Port of Trieste*. Retrieved Januari 18, 2021, from The Diplomat: <https://thediplomat.com/2020/10/demystifying-chinas-role-in-italys-port-of-trieste/>
- Guion, L. A. (2002). *Triangulation: Establishing the Validity of Qualitative Studies*. Florida: University of Florida. Retrieved from <https://sites.duke.edu/niou/files/2014/07/W13-Guion-2002-Triangulation-Establishing-the-Validity-of-Qualitative-Research.pdf>
- Harlan, C. (2019, Maret 23). *A defiant Italy becomes the first G-7 country to sign on to China's Belt and Road Initiative*. Retrieved Juli 2016, 2020, from The Washington Post: https://www.washingtonpost.com/world/europe/defiant-italy-becomes-the-first-g7-country-to-sign-on-to-chinas-belt-and-road-initiative/2019/03/22/54a732d4-4bdf-11e9-8cfc-2c5d0999c21e_story.html
- Hofverberg, E. (2020, Mei 20). *Italy: A New Silk Road Between Italy and China - the Belt and Road Initiative*. Retrieved Desember 14, 2020, from The Library of Congress: <https://blogs.loc.gov/law/2020/05/italy-a-new-silk-road-between-italy-and-china-the-belt-and-road-initiative/>
- Jackson, R., & Sorensen, G. (2013). *Pengantar Studi Hubungan Internasional Teori dan Pendekatan* (5 ed.). (D. Suryadipura, & P. Suyatiman, Trans.) Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Maio, D. G. (2020). *PLAYING WITH FIRE Italy, China, and Europe*. Washington, D.C.: The Brookings Institution. Retrieved July 6, 2020, from <https://www.brookings.edu/research/playing-with-fire/>
- Miles, B. M., & Huberman, A. M. (1994). *Qualitative Data Analysis* (2nd ed.). SAGE Publications. Retrieved

- from
<https://sites.duke.edu/niou/files/2014/07/W13-Guion-2002-Triangulation-Establishing-the-Validity-of-Qualitative-Research.pdf>
- Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation. (2017, Oktober 12). *Speech by the Honourable Foreign Minister at the First Italian-Arab Business Forum*. Retrieved November 9, 2020, from Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation:
https://www.esteri.it/mae/en/sala stampa/interventi/2017/10/discorso-dell-on-ministro-al-primo_0.html
- Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation. (2019, Oktober 5). *Foreign Minister Luigi Di Maio attended the opening of the 2nd edition of the China International Import Expo (CIIE) in Shanghai*. Retrieved November 9, 2020, from Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation:
https://www.esteri.it/mae/en/sala stampa/archivionotizie/approfondimenti/2019/11/il-ministro-degli-affari-esteri-luigi-di-maio-partecipa-alla-2-edizione-della-china-international-import-expo-ciie-di-shanghai_0.html
- Mitchell, C. (2019, Maret 24). *Aljazeera.com*. Retrieved November 20, 2019, from Aljazeera.com:
<https://www.aljazeera.com/news/2019/03/italy-joins-china-belt-road-initiative-190321170015949.html>
- Moreolo, C. S. (2019, Juni). *China: Befriending the dragon*. Retrieved Desember 13, 2020, from IPE Magazine:
<https://www.ipe.com/china-befriending-the-dragon/10031427.article>
- Newsreleaseuroindicators*. (2020, Oktober 22). Retrieved Januari 18, 2020, from eurostat:
[https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/11442886/2-22102020-BP-EN.pdf/a21ffbf8-09c9-b520-8fa9-6e804146bf0f#:~:text=The%20highest%20ratios%20of%20government,%25\)%20and%20Luxembourg%20\(23.8%25\).](https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/11442886/2-22102020-BP-EN.pdf/a21ffbf8-09c9-b520-8fa9-6e804146bf0f#:~:text=The%20highest%20ratios%20of%20government,%25)%20and%20Luxembourg%20(23.8%25).)
- Pammasena, E. A. (2017, Oktober). Kepentingan Inggris Keluar dari Keanggotaan Uni Eropa Tahun 2016. *JOM FISIP*, 4, 5. Retrieved Maret 17, 2020, from <https://media.neliti.com/media/publications/200590-kepentingan-inggris-keluar-dari-keanggot.pdf>
- Pietrobelli, C., Rabellotti, R., & Sanfilippo, M. (2011, Desember). The 'Marco Polo' Effect: Chinese FDI in Italy. *International Journal of Technological Learning Innovation and Development*, 10. doi:10.1504/IJTLID.2011.044138
- Satria, L. (2019). *Xi Jinping: Cina dan Italia Masuki Era Baru*. Republika.
- Suryadi, A. (2015, Oktober 2). Kepentingan Indonesia Menyepakati Kerjasama Ekonomi Dengan Slovakia Dalam Bidang Energi Dan Infrastruktur. *Jom Fisip*, 2, 5. Retrieved Maret 9, 2020, from <https://media.neliti.com/media/publications/32801-ID-kepentingan-indonesia-menyepakati-kerjasama-ekonomi-dengan-slovakia-dalam-bidang.pdf>
- Zeneli, V. (2019, April 3). *Italy Signs on to Belt and Road Initiative: EU-China Relations at Crossroads?* Retrieved from The Diplomat:
<https://thediplomat.com/2019/04/italy-signs-on-to-belt-and-road-initiative-eu-china-relations-at-crossroads/>
- Zeneli, V., & Capriati, M. (2020, April 18). *Is Italy's Economic Crisis an*

Opportunity for China? Retrieved
Desember 2, 2020, from The
Diplomat:
<https://thediplomat.com/2020/04/is-italys-economic-crisis-an-opportunity-for-china/>