



**KEPENTINGAN TIONGKOK DI BALIK KERJASAMA  
INFRASTRUKTUR DENGAN SRI LANKA  
DI KAWASAN ASIA SELATAN**

***THE INTEREST BEHIND CHINA'S INFRASTRUCTURE  
COOPERATION WITH SRI LANKA IN SOUTH ASIA***

**SKRIPSI**

**Oleh:**

**Romi Zainnasta Alfariza**

**NIM 140910101041**

**PROGRAM STUDI ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**

**UNIVERSITAS JEMBER**

**2021**



**KEPENTINGAN TIONGKOK DI BALIK KERJASAMA  
INFRASTRUKTUR DENGAN SRI LANKA  
DI KAWASAN ASIA SELATAN**

***THE INTEREST BEHIND CHINA'S INFRASTRUCTURE  
COOPERATION WITH SRI LANKA IN SOUTH ASIA***

**SKRIPSI**

Diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan studi pada Program Studi Ilmu Hubungan Internasional (S1) dan mencapai gelar Sarjana Sosial

**Oleh**

**Romi Zainnasta Alfariza**

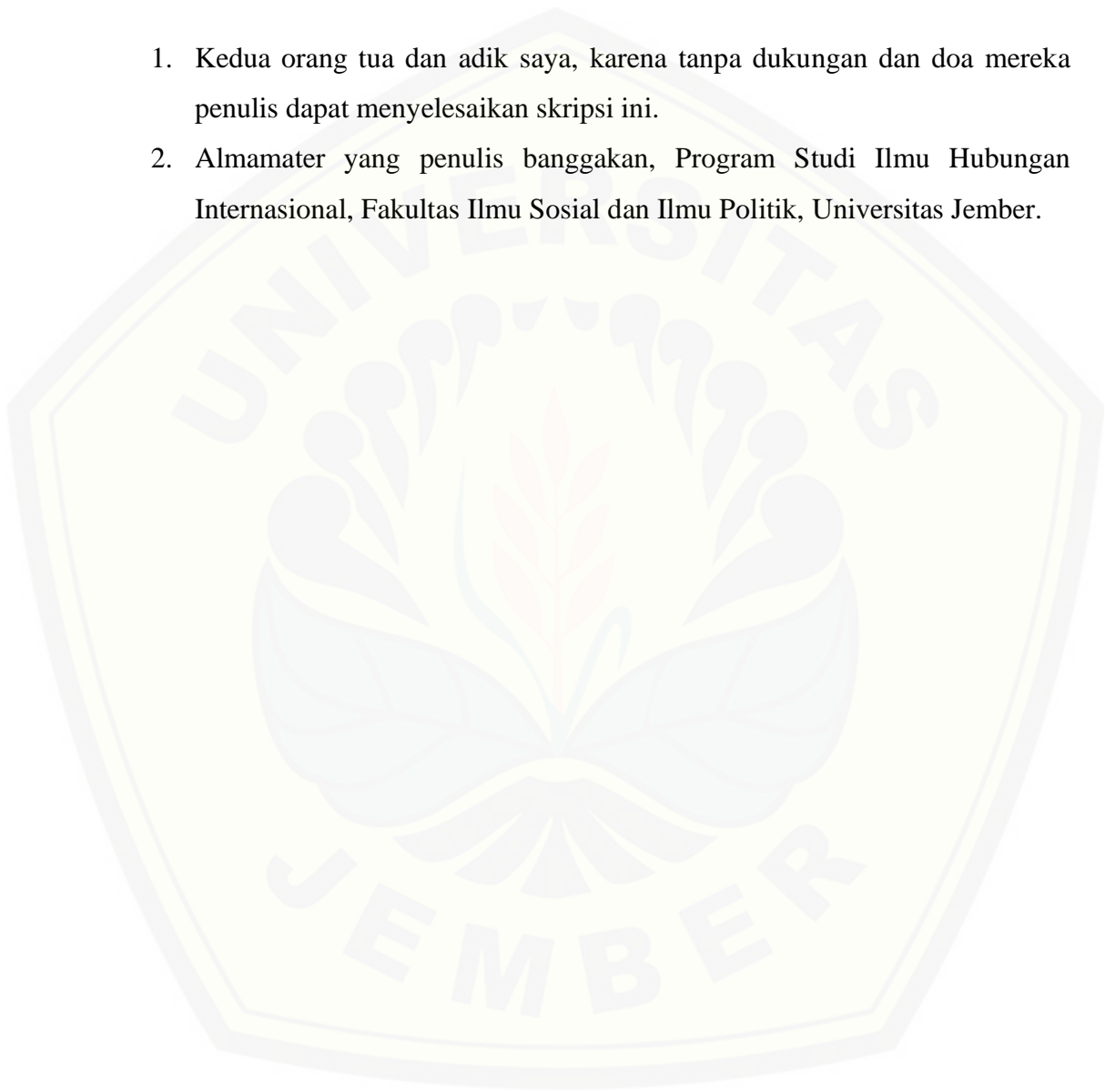
**NIM 140910101041**

**PROGRAM STUDI ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS JEMBER  
2021**

## PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan untuk:

1. Kedua orang tua dan adik saya, karena tanpa dukungan dan doa mereka penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Almamater yang penulis banggakan, Program Studi Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Jember.



**MOTTO**

“You have power over your mind - not outside events. Realize this, and you will find strength.”

— Marcus Aurelius, Meditations.



## PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Romi Zainnasta Alfariza

NIM : 140910101041

menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya ilmiah yang berjudul: “Kepentingan Tiongkok Di balik Kerjasama Infrastruktur Dengan Sri Lanka di Kawasan Asia Selatan” adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali kutipan yang sudah disebutkan sumbernya dan belum pernah diajukan pada institusi manapun, serta bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya tanpa ada tekanan dan paksaan dari pihak manapun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata di kemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 2021

Yang Menyatakan,

Romi Zainnasta Alfariza

NIM 140910101041

**HALAMAN PEMBIMBINGAN**

**KEPENTINGAN TIONGKOK DI BALIK KERJASAMA  
INFRASTRUKTUR DENGAN SRI LANKA  
DI KAWASAN ASIA SELATAN**

***THE INTEREST BEHIND CHINA'S INFRASTRUCTURE  
COORPERATION WITH SRI LANKA IN SOUTH ASIA***

**Oleh:**

**Romi Zainnasta Alfariza**

**(NIM 140910101041)**

**Pembimbing**

Dosen Pembimbing Utama : Drs. Bagus Sigit Sunarko, M.Si., Ph.D.  
Dosen Pembimbing Anggota : Drs. Pra Adi Sulistiyono, M.Si.

**PENGESAHAN**

Skripsi berjudul “Kepentingan Tiongkok Dibalik Kerjasama Infrastruktur Dengan Sri Lanka di Kawasan Asia Selatan” karya Romi Zainnasta Alfariza telah diuji dan disahkan pada :

hari :  
tanggal : 2021  
waktu :  
tempat : Online Meeting (Zoom Meeting)

Tim Penguji:  
Ketua,

Agus Trihartono, S.Sos., M.A, Ph.D.  
NIP 196908151995121001

Pembimbing I

Pembimbing II

Drs. Bagus Sigit Sunarko, M.Si., Ph.D.  
NIP 196802291998031001

Drs. Pra Adi Sulistiyono, M.Si.  
NIP 196105151988021001

Anggota I

Anggota II

Dr. Puji Wahono, M.Si.  
NIP 196002011987021001

Dr. Muhammad Iqbal, S.Sos., M.Si.  
NIP 197212041999031004

Mengesahkan

Dekan,

Dr. Djoko Poernomo, M.Si.  
NIP 196002191987021001

## RINGKASAN

**“KEPENTINGAN TIONGKOK DI BALIK KERJASAMA INFRASTRUKTUR DENGAN SRI LANKA DI KAWASAN ASIA SELATAN”** ; Romi Zainnasta Alfariza; 140910101041; 2021; 80 halaman: Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember.

*Belt and Road Initiative* (BRI) adalah proyek yang dibuat oleh Tiongkok. BRI sebagai upaya untuk meningkatkan kerja sama regional dan konektivitas antarbenua. Inisiatif ini bertujuan memperkuat infrastruktur, perdagangan, dan investasi antara Tiongkok dengan 65 negara yang berkontribusi terhadap 30% Produk Domestik Bruto (PDB) dunia. Program ini juga menyentuh 62% populasi dan 75% cadangan energi global. Sri Lanka adalah salah satu negara yang juga menjalin proyek kerjasama BRI dengan dibangunnya berbagai fasilitas umum, salah satunya adalah pelabuhan Hambatonta. Tidak hanya itu, pelabuhan Hambatonta di Sri Lanka adalah lokasi strategis dalam kawasan Samudra Hindia. Terkait kerjasama ini, menimbulkan pertanyaan dan reaksi, terutama bagi India, yang menganggap dirinya sebagai kekuatan terbesar di kawasan Asia Selatan (juga sebagai kaki tangan Amerika Serikat di Asia) dan merasa bahwa kerjasama Tiongkok dan Sri Lanka ini memiliki kepentingan untuk mengecilkan pengaruhnya dan memperkuat kekuatan militer Tiongkok di negara-negara Asia Selatan dan Samudra Hindia.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apa kepentingan strategis Tiongkok dibalik kerjasama infrastruktur dengan Sri Lanka. Teori atau Konsep yang digunakan dalam skripsi ini adalah konsep *Sphere of Influence* untuk menggambarkan formasi internasional yang menunjukkan adanya satu bangsa (*influencer*) yang memimpin atau berkuasa atas wilayah lain disertai dengan proses *input* ke negara tujuan oleh pelaku (*influencer*) agar menghasilkan *output* di negara tujuan yang sesuai dengan keinginan negara yang membuat input. Penelitian ini menggunakan metode studi literatur untuk mengumpulkan data dan metode deskriptif kualitatif untuk menganalisis data.



Hasil penelitian menunjukkan bahwa sesuai dengan konsepsi Sphere of Influence, Kunci dalam mengidentifikasi *spheres of influence* dapat diidentifikasi bahwa hak, privileges dan tanggung jawab dimiliki oleh Tiongkok dengan terjalannya kerjasama BRI dengan Sri Lanka. Kontrol yang diperoleh dari kerjasama ini adalah terjeratnya Sri Lanka dalam hutang kepada Tiongkok. Dapat dikatakan bahwa ketergantungan Sri Lanka terhadap Tiongkok disebabkan dalam sektor keuangan disebabkan oleh kekurangan dalam segi moneter terhadap pembangunan fasilitas-fasilitas ekonomi seperti jalan raya, bandar udara, dan pelabuhan untuk menambahkan pemasukkan bagi Sri Lanka. Maka dari hal ini Sri Lanka perlu untuk meminjam dalam segi finansial kepada negara yang mereka anggap baik dari awal yaitu Tiongkok. Dalam konsep *spheres of influence* dijelaskan juga mengenai *Input* ini dapat berupa bantuan kemanusiaan, ekonomi, militer, pinjaman, dan bahkan investasi, telah dilaksanakan Tiongkok. Syarat kedua muncul *output* yang diharapkan oleh Negara (Tiongkok), disini Sri Lanka jelas adalah pihak yang memunculkan output bagi Tiongkok, selain telah melakukan kontrol, juga menambahkan kekuatan Tiongkok di kawasan Asia Selatan dengan berdirinya pelabuhan Hambatonta yang saat ini status pemiliknya adalah Tiongkok hingga 99 Tahun kedepan di Sri Lanka. Hal ini juga dapat diartikan bahwa Tiongkok siap berhadapan dengan India, sebagai pihak yang kuat pengaruhnya di Sri Lanka. Implikasi besar atas Proyek Belt Road Initiative ini merupakan salah satu upaya untuk membangun Jalur Sutra Baru di dunia ini dengan tujuan dari adanya proyek ini adalah bagaimana caranya agar wilayah Tiongkok dapat terkoneksi dengan wilayah-wilayah di luar Tiongkok yang strategis, entah itu melalui darat maupun lautan.

## PRAKATA

Puji syukur kepada Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“KEPENTINGAN TIONGKOK DIBALIK KERJASAMA INFRASTRUKTUR DENGAN SRI LANKA DI KAWASAN ASIA SELATAN”**. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat menyelesaikan pendidikan strata satu (S1) pada Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember.

Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua, terima kasih atas pengorbanan materi dan dukungan moralnya dalam pendidikan penulis selama ini,
2. Bapak Drs. Bagus Sigit Sunarko, M.Si., Ph.D. selaku dosen pembimbing utama yang selalu meluangkan waktu dan pikirannya untuk membimbing penulis menyelesaikan skripsi ini,
3. Drs. Pra Adi Sulistiyono, M.Si. selaku pembimbing anggota yang memberi banyak sumbangan ide dalam penyusunan skripsi ini,
4. Fuat Albayumi, S.IP., M.A. selaku Dosen Pembimbing Akademik (DPA) penulis yang tidak pernah lelah memberi motivasi,
5. Seluruh staf akademik dan kemahasiswaan fakultas maupun jurusan atas bantuan, kerjasama, dan kesabaran yang diberikan kepada penulis untuk memperlancar administrasi penulis baik selama mahasiswa maupun ketika penyelesaian skripsi ini,
6. Seluruh teman-teman di Program Studi Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas yang telah menjadi teman berbagi bagi penulis.

Jember, 21 Mei 2021

Penulis

**DAFTAR ISI**

<b>HALAMAN SAMPUL</b> .....	<b>i</b>
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	<b>ii</b>
<b>PERSEMBAHAN</b> .....	<b>iii</b>
<b>MOTTO</b> .....	<b>iv</b>
<b>PERNYATAAN</b> .....	<b>v</b>
<b>HALAMAN PEMBIMBINGAN</b> .....	<b>vi</b>
<b>PENGESAHAN</b> .....	<b>vii</b>
<b>RINGKASAN</b> .....	<b>viii</b>
<b>PRAKATA</b> .....	<b>x</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>xi</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR SINGKATAN</b> .....	<b>xv</b>
<b>BAB 1. PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
<b>1.1 Latar Belakang</b> .....	<b>1</b>
<b>1.2 Ruang Lingkup Pembahasan</b> .....	<b>6</b>
1.2.1 Batasan Materi.....	6
1.2.2 Batasan Waktu .....	7
<b>1.3 Rumusan Masalah</b> .....	<b>7</b>
<b>1.4 Tujuan Penelitian</b> .....	<b>7</b>
<b>1.5 Manfaat Penelitian</b> .....	<b>8</b>
<b>1.6 Landasan Teori</b> .....	<b>8</b>
1.6.1 Konsep <i>Sphere of Influence</i> .....	9
1.6.2 Konsep <i>Belt Road Initiative (BRI)</i> Tiongkok di Sri Lanka.....	11
<b>1.7 Argumen Utama</b> .....	<b>14</b>
<b>1.8 Metode Penelitian</b> .....	<b>14</b>
1.8.1 Metode Pengumpulan Data.....	15
1.8.2 Metode Analisis Data .....	16
<b>1.9 Sistematika Penulisan</b> .....	<b>16</b>

<b>BAB 2. SEJARAH HUBUNGAN TIONGKOK DENGAN NEGARA-NEGARA DI KAWASAN ASIA SELATAN.....</b>	<b>18</b>
<b>2.1 Pengaruh Tiongkok di Kawasan Asia .....</b>	<b>18</b>
2.1.1 Persaingan Tiongkok dengan India di Kawasan Asia Selatan .....	20
2.1.2 Hubungan India dan Sri Lanka.....	27
<b>2.2 Hubungan Bilateral Tiongkok dan Sri Lanka .....</b>	<b>29</b>
2.2.1 Perdagangan, Investasi dan Bantuan .....	30
2.2.2 Hubungan Militer .....	33
<b>2.3 Kerjasama antara Sri Lanka dan Tiongkok.....</b>	<b>35</b>
<b>BAB 3. BELT AND ROAD INITIATIVES DI ASIA SELATAN.....</b>	<b>37</b>
<b>3.1 Program <i>Belt and Road Initiatives</i> (BRI) .....</b>	<b>37</b>
3.1.1 Rancangan <i>Belt and Road Initiative</i> (BRI) oleh Tiongkok .....	39
3.1.2 Sumber Dana OBOR .....	41
3.1.3 Rancangan Pengembangan OBOR.....	42
<b>3.2 <i>Belt and Road Initiatives</i> (BRI) Tiongkok dan pembangunan proyek infrastruktur di Sri Lanka.....</b>	<b>44</b>
<b>BAB 4. KEPENTINGAN KERJASAMA TIONGKOK-SRI LANKA PADA BIDANG INFRASTRUKTUR.....</b>	<b>50</b>
<b>4.1 Posisi Sri Lanka bagi Tiongkok .....</b>	<b>50</b>
<b>4.2 Proyek BRI di Sri Lanka Sebagai Upaya Tiongkok untuk Mengecilkan Pengaruh India di Kawasan Asia Selatan .....</b>	<b>51</b>
4.2.1 Proyek BRI di Sri Lanka .....	51
4.2.2 Implikasi BRI Bagi Sri Lanka .....	56
4.2.3 Tiongkok Menggandeng Sri Lanka sebagai Mitra untuk Mengecilkan Kekuatan India.....	68
<b>BAB 5. KESIMPULAN .....</b>	<b>75</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>77</b>

**DAFTAR TABEL**

Tabel 3.1 Daftar Negara Bidikan OBOR.....34



**DAFTAR GAMBAR**

Gambar 1.1 Proses pengaruh dalam politik internasional.....10

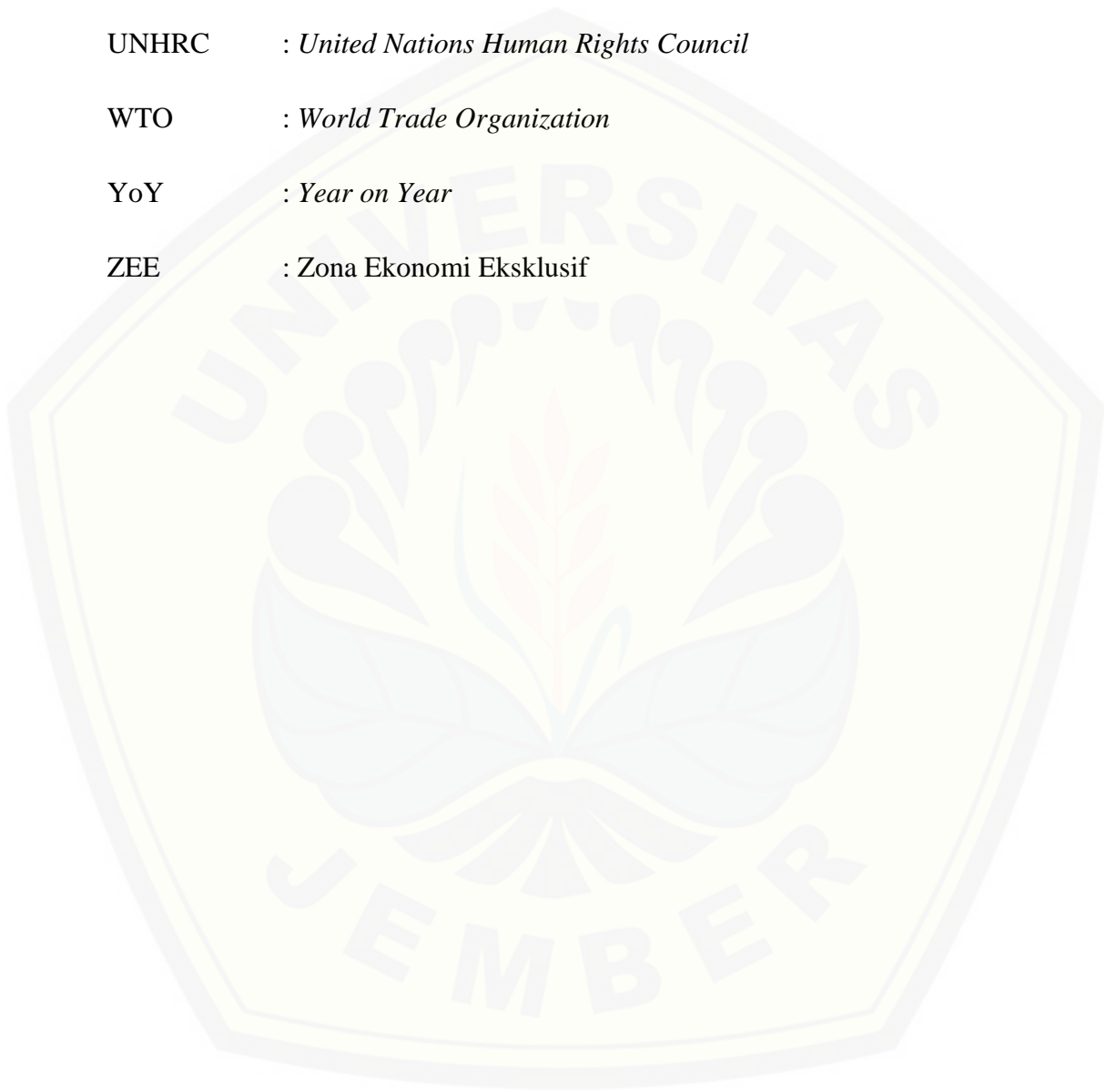
Gambar 3.1 Peta Proyek BRI oleh Tiongkok.....37



**DAFTAR SINGKATAN**

ADB	: <i>Asian Development Bank</i>
AIIB	: <i>Asia Infrastructure Investment Bank</i>
AMDAL	: Analisis Mengenai Dampak Lingkungan
AS	: Amerika Serikat
BCIM	: Bangladesh-China-India-Myanmar
BRI	: <i>Belt and Road Initiatives</i>
C4ADS	: <i>Center for Advanced Defense Studies</i>
CIFC	: <i>Colombo International Financial City</i>
CPEC	: <i>China Pakistan Economic Corridor</i>
FDI	: <i>Foreign Direct Investment</i>
FTA	: <i>Free Trade Agreement</i>
GVCs	: <i>Global Value Chain</i>
LTTE	: <i>Liberation Tigers of Tamil Eelam</i>
MoU	: <i>Memorandum Of Understanding</i>
MRIA	: <i>Mattala Rajapaksa International Airport</i>
MSR	: <i>Maritime Silk Road</i>
OBOR	: <i>One Belt One Road</i>
PBB	: Perserikatan Bangsa-Bangsa
PDB	: Produk Domestik Bruto
PM	: Perdana Menteri

RRT	: Republik Rakyat Tiongkok
SAARC	: <i>South Asian Association for Regional Cooperation</i>
SCO	: <i>Shanghai Cooperation Organization</i>
UNHRC	: <i>United Nations Human Rights Council</i>
WTO	: <i>World Trade Organization</i>
YoY	: <i>Year on Year</i>
ZEE	: Zona Ekonomi Eksklusif





## BAB 1. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Hubungan antar negara merupakan hal yang tidak dapat terlewatkan saat ini, membina hubungan dengan negara lain merupakan sebuah kebutuhan dasar sebuah negara. Sifat dasar manusia sebagai makhluk sosial juga turut membawa negara yang terdiri dari populasi manusia memiliki sifat yang sama sebagai makhluk sosial, atau tidak dapat hidup tanpa negara lain. Salah satu hubungan antar negara yang seringkali dilakukan adalah kerjasama. Kerjasama dilakukan untuk memenuhi kebutuhan negara, mengingat setiap negara memiliki kelebihan dan kekurangan masing-masing oleh sebab itu muncul kerjasama sebagai sarana saling melengkapi kekurangan masing-masing negara. Dalam prinsipnya, kerjasama dilakukan atas dasar saling menguntungkan sehingga negara-negara yang melakukan kerjasama tidak akan dirugikan dengan kesepakatan yang telah dijalin. Tak terlepas juga kerjasama yang dijalin oleh Tiongkok dengan negara-negara lain.

Jauh sebelum Tiongkok menjelma menjadi negara yang perekonomiannya kuat seperti saat ini, Tiongkok adalah negara dengan perekonomian yang tidak maju. Hal ini dapat ditandai dalam salah satu peristiwa yang merupakan sejarah kelam Tiongkok dan terjadi pada masa kepemimpinan Mao Zedong dimana Mao mencetuskan sebuah sistem yang bernama *lompatan jauh kedepan* atau yang biasa kita dengar sebagai *the great leap forward*. Lompatan jauh ke depan adalah, kampanye yang dilakukan oleh Mao antara tahun 1958 dan awal 1960 bertujuan untuk mengatur populasi yang besar terutama di daerah pedesaan, dan memenuhi kebutuhan industri dan pertanian Tiongkok. Dengan sistem lompatan jauh kedepan tersebut Mao menginginkan Tiongkok beralih dari negara agraris menjadi negara industri (Britannica n.d.). Namun sistem yang dicetuskan oleh Mao tersebut tidak berjalan dengan lancar, akibatnya setidaknya 45 juta orang meninggal dalam kematian yang sia-sia selama *lompatan jauh kedepan* Tiongkok dari tahun 1958 hingga 1962, termasuk 2,5 juta orang disiksa atau dibunuh (South China Morning Post n.d.).

Mulai tahun 1979, Tiongkok meluncurkan beberapa reformasi ekonomi. Pemerintah pusat memprakarsai insentif harga dan kepemilikan bagi petani, yang memungkinkan mereka menjual sebagian hasil panen mereka di pasar bebas. Selain itu, pemerintah menetapkan empat zona ekonomi khusus di sepanjang pantai untuk tujuan menarik investasi asing, meningkatkan ekspor, dan mengimpor produk teknologi tinggi ke Tiongkok. Reformasi yang diikuti secara bertahap, berupaya untuk mendesentralisasi pembuatan kebijakan ekonomi di beberapa sektor, terutama perdagangan. Kontrol ekonomi terhadap berbagai perusahaan diberikan kepada pemerintah provinsi dan daerah, yang pada umumnya diizinkan untuk beroperasi dan bersaing berdasarkan prinsip-prinsip pasar bebas, daripada dibawah arahan negara. Selain itu, warga didorong untuk memulai bisnis mereka sendiri.

Wilayah dan kota pesisir ditetapkan sebagai kota terbuka dan zona pengembangan (kawasan ekonomi khusus), yang memungkinkan mereka untuk bereksperimen dengan reformasi pasar bebas dan menawarkan insentif pajak dan perdagangan untuk menarik investasi asing. Selain itu, kontrol harga oleh negara pada berbagai produk secara bertahap dihilangkan. Liberalisasi perdagangan juga merupakan kunci utama keberhasilan ekonomi Tiongkok. Menghapus hambatan perdagangan, mendorong kompetisi yang lebih besar dan menarik aliran masuk FDI (*foreign direct investment*). Implementasi reformasi ekonomi Tiongkok secara bertahap berusaha mengidentifikasi kebijakan mana yang menghasilkan hasil ekonomi yang menguntungkan (dan mana yang tidak) sehingga mereka dapat diimplementasikan, sebuah proses yang menurut Deng Xiaoping disebut sebagai “menyeberangi sungai dengan menyentuh batu-batu.” (Morrison 2019)

Sejak dikenalkannya reformasi ekonomi, ekonomi Tiongkok telah tumbuh jauh lebih cepat daripada selama periode pra-reformasi, dan sebagian besar telah melewati gangguan ekonomi besar. Dari 1979 hingga 2018 PDB riil tahunan Tiongkok rata-rata 9,5%, ini berarti bahwa rata-rata Tiongkok mampu menggandakan ukuran ekonominya secara riil setiap delapan tahun. Perlambatan ekonomi global yang dimulai pada 2008 memiliki dampak signifikan pada ekonomi Tiongkok. Media Tiongkok melaporkan pada awal 2009 bahwa 20 juta pekerja

migran telah kembali ke rumah setelah kehilangan pekerjaan karena krisis keuangan dan pertumbuhan PDB riil pada kuartal keempat 2008 turun menjadi 6,8% YoY (*Year on Year*). Pemerintah Tiongkok merespons dengan menerapkan paket stimulus ekonomi senilai \$586 miliar, yang sebagian besar ditujukan untuk mendanai infrastruktur dan melonggarkan kebijakan moneter untuk meningkatkan pinjaman bank. Kebijakan semacam itu memungkinkan Tiongkok untuk mengatasi dampak jatuhnya permintaan global yang tajam akan produk-produk Tiongkok.

Dari 2008 hingga 2010, pertumbuhan PDB riil Tiongkok rata-rata 9,7%. Namun, tingkat pertumbuhan PDB menurun melambat selama enam tahun ke depan, turun dari 10,6% pada 2010 menjadi 6,7% pada 2016. PDB riil naik hingga 6,8% pada 2017, tetapi melambat menjadi 6,6% pada 2018, (meskipun naik menjadi 6,8% di 2017). Pandangan Ekonomi Dunia April 2019 sebagai laporan dari IMF (*International Monetary Fund*) memproyeksikan bahwa pertumbuhan PDB riil Tiongkok akan melambat setiap tahun selama enam tahun ke depan, turun menjadi 5,5% pada tahun 2024 (Morrison 2019). Dengan PDB yang sangat besar tersebut, Tiongkok mampu menduduki peringkat kedua sebagai negara dengan PDB tertinggi setelah Amerika dengan jumlah PDB sebesar \$13,6 Trilyun (World Bank 2018a). Dengan kemampuan ekonomi tersebut, tidak mengherankan ketika Tiongkok melakukan kerjasama dengan negara-negara di kawasan lain. Salah satu kawasan yang Tiongkok jalin kerjasama adalah Asia Selatan.

Salah satu negara di kawasan Asia Selatan adalah India. India merupakan negara dengan ekonomi terbesar di kawasan Asia Selatan dengan GDP US\$2,7 Trilyun atau berada pada peringkat 7 di dunia (World Bank 2018b). Ekonomi India terdiri dari beberapa sektor seperti; Pertanian: menyumbang 17,4% dari PDB, 49% dari lapangan kerja; Industri: menyumbang 25,8% dari PDB, 20% dari lapangan kerja; Layanan/Jasa: menyumbang 56,9% dari PDB, 31% dari pekerjaan (ICCR n.d.). Saat ini, India berada pada peringkat ketujuh di dunia dalam ekspor pertanian. India juga produsen teh, kopi, gula, sereal, rempah-rempah dan banyak makanan pokok dunia lainnya seperti beras, gandum, dan kentang. Ekonomi India saat ini bergantung terutama pada beberapa pasar industri: Industri telekomunikasi, yang

sekarang menjadi yang tercepat di dunia dan yang melampaui AS pada tahun 2017 untuk menjadi pasar smartphone terbesar kedua di dunia setelah Tiongkok, Industri utama India lainnya termasuk ilmu komputer, industri konstruksi, bahan kimia, pengolahan makanan, baja, peralatan transportasi, semen, pertambangan, perminyakan, permesinan, industri pariwisata dan industri seperti tekstil (ICCR n.d.).

Menurut beberapa penelitian, tingkat pertumbuhan India harus stabil pada 8% selama dekade berikutnya, menempatkan negara ini sebagai ekonomi dengan pertumbuhan tercepat di dunia. PDB-nya dapat melampaui AS sebelum 2050, hal ini dapat mengubah India menjadi ekonomi terkuat di seluruh dunia. Faktor pertumbuhan utama India adalah; populasi usia kerja yang muda dan berkembang pesat, meningkatnya tingkat keterampilan pendidikan dan teknik, yang menekankan pertumbuhan di sektor manufaktur, kelas menengah yang tumbuh pesat, menerapkan pertumbuhan pasar konsumen yang berkelanjutan. (ICCR n.d.). Dengan pertumbuhan ekonomi India yang diprediksi oleh beberapa penelitian dapat melampaui Amerika Serikat sebelum tahun 2050 membuat India menjadi prospek cerah para investor untuk mulai menanamkan modalnya di India.

Namun, alih-alih memilih India, Tiongkok justru memilih Sri Lanka sebagai mitra kerjasama di kawasan Asia Selatan. Sri Lanka merupakan negara dengan ekonomi yang lemah, PDB negara Sri Lanka berada pada posisi 65 dunia (World Bank 2018a). Perekonomian Sri Lanka hanya bertumpu pada pertanian dan pariwisata, dua hal yang sangat rapuh mengingat Sri Lanka bukanlah negara yang aman sehingga pariwisata bisa sewaktu-waktu meredup. Negara ini juga pernah mengalami konflik perang sipil dimana hal ini dipicu oleh sentimen antar etnis yang timbul saat penjajahan Inggris di Sri Lanka. Strategi memecah belah menjadi faktor yang menyebabkan tendensi tersebut hingga akhirnya pada tahun 1976 terbentuklah kelompok pemberontak LTTE<sup>1</sup> (Pembebasan Macan Tamil) yang melakukan

---

<sup>1</sup> Liberation Tigers of Tamil Eelam adalah organisasi militan yang didirikan pada tahun 5 Mei 1976 dengan tujuan utama untuk mendirikan negara Tamil yang merdeka dan berdaulat di sebelah timur laut Sri Lanka.

pembersihan etnis di wilayah yang mereka kuasai (Wijaya 2018). Selain perang sipil, Sri Lanka juga bukan negara aman dari teror sehingga bukan merupakan negara aman untuk para investor yang ingin berinvestasi di negara ini. Salah satu teror yang terjadi baru baru ini di Sri Lanka adalah kejadian bom gereja yang terjadi pada 21 April 2019 dan menewaskan lebih dari 250 orang (CNN 2019). Teror tersebut merusak satu dekade perdamaian relatif di negara itu setelah berakhirnya perang saudara pada tahun 2009, di mana perang sipil tersebut telah terjadi selama 25 tahun. Teror gereja tersebut membuat kunjungan wisatawan yang merupakan penopang ekonomi Sri Lanka turun drastis.

Mengenai hubungan antara tiga negara ini, yakni India, Sri Lanka dengan Tiongkok. Bahwa untuk negara Sri Lanka dan Tiongkok, hubungan kedua negara ini sebenarnya telah dimulai sejak lama. Pada hubungan secara politik pemerintahan, erat dimulai sejak kepemimpinan Presiden Mahindra Rajapaske di Sri Lanka. Mengenai ini, awalnya India selalu menganggap Sri Lanka berada di bawah pengaruhnya. Berbagai proyek oleh Sri Lanka didukung oleh Tiongkok dan berjamur pada masa kepemimpinan Rajapaske. Bahkan Rajapaske mengandalkan Tiongkok untuk mendapatkan dukungan ekonomi dan politik saat pemerintah diancam dan dijatuhi sanksi atas kekejaman yang dilakukan selama perang saudara di Sri Lanka yang berakhir 2009. Mengenai kedekatan antara Tiongkok dan Sri Lanka, India sedikit banyak merasa terancam, dikarenakan, India merasa bahwa Sri Lanka telah dibawah pengaruhnya dan dapat dikuatkan secara finansial oleh Tiongkok, terlebih kehadiran Tiongkok ini dapat diartikan sebagai pihak yang dapat menekan pengaruh India di kawasan Asia Selatan sebagai negara “pemimpin”.

Dalam memperkuat pengaruh Tiongkok di kawasan, khususnya di Sri Lanka, beberapa hal dapat ditandai sebagai reaksi India. Beberapa hal tersebut India memusatkan perhatiannya pada aktivitas-aktivitas Tiongkok untuk mencapai hegemoni geopolitik dan usaha-usaha Tiongkok mengamankan jalur komunikasi laut Samudera Hindia, salah satunya adalah pengelilingan strategis pada kawasan *String of Pearls* pada sekitar tahun 2004 dengan menanamkan investasi serta memberikan bantuan finansial bagi negara-negara pantai (Sri Lanka, Maladewa,

Pakistan, Bangladesh). India sebagai negara besar di Asia Selatan yang berhadapan langsung dengan Samudera Hindia memprediksi bahwa Tiongkok sedang membangun hegemoninya di Maladewa, Bangladesh, Sri Lanka, dan Pakistan. Tiongkok menjadi ancaman langsung bagi kepentingan India di Asia Selatan dan Samudera Hindia pada khususnya. Kehadiran militer India bersama Amerika Serikat di Samudera Hindia, memberikan pesan secara tidak langsung bagi Tiongkok bahwa kedua negara selalu mengawasi pergerakan Tiongkok.

Mengenai Hubungan antara Sri Lanka dan Tiongkok, kedua negara ini dapat dikatakan makin erat ketika Tiongkok dan Sri Lanka melakukan kerjasama proyek pembangunan infrastruktur *Belt and Road Initiative*. Salah satu keberhasilan dalam proyek kerjasama antara kedua negara tersebut adalah Pembangunan Pelabuhan Hambantota Tahun 2007-2017. Tentu saja keberhasilan tersebut adalah kurang lebih tolok ukur keberhasilan Tiongkok memperluas pengaruhnya di kawasan Asia Selatan.

Dengan latar belakang tersebut menjadikan penulis tertarik ingin meneliti lebih dalam lagi mengenai sikap Tiongkok yang lebih memilih Sri Lanka sebagai mitranya kedalam skripsi yang berjudul **”Kepentingan Tiongkok Dibalik Kerjasama Infrastruktur dengan Sri Lanka”**

## **1.2 Ruang Lingkup Pembahasan**

Dalam suatu penelitian ilmiah diperlukan pembatasan masalah untuk memperjelas ruang lingkup materi yang akan menjadi inti dari pembahasan pada penelitian. Batasan dalam ruang lingkup penelitian berisi hal-hal yang bersifat inti yang akan dibahas oleh peneliti sehingga menjadikan penulisan lebih fokus dan mencapai target penelitian. Dalam penelitian ini ruang lingkup pembahasan dibagi dalam batasan materi dan batasan waktu.

### **1.2.1 Batasan Materi**

Batasan materi dibutuhkan penulis untuk menentukan ruang pembahasan objek yang dapat memberikan fokus terhadap penelitian dan menentukan garis

besar materi yang terdapat dalam karya tulis ini. Adapun batasan materi pada karya tulis ini adalah alasan Tiongkok melakukan kerjasama infrastruktur dengan Sri Lanka di Kawasan Asia Selatan.

### 1.2.2 Batasan Waktu

Batasan waktu dibutuhkan dalam sebuah karya tulis sebagai penanda kapan sebuah penelitian dimulai dan berakhir. Dalam penelitian ini, penulis menetapkan batasan waktu yang menjadi fokus penelitian yaitu dari tahun 2013 hingga 2018. Tahun 2013 diambil karena pada tahun tersebut Presiden Tiongkok Xi Jinping mengagas terbentuknya mega proyek Tiongkok, yaitu One Belt One Road (OBOR).. Sedangkan tahun 2018 diambil karena pada tahun tersebut Tiongkok bekerjasama dengan Sri Lanka khususnya dalam pengembangan proyek infrastruktur di Sri Lanka. Dengan batasan waktu tersebut, tidak menutup kemungkinan penulis akan mencantumkan dan memakai berbagai referensi yang ada pada tahun-tahun yang lebih lama dari tahun 2013 sebagai dasar sejarah ataupun data yang penulis temukan dan berkaitan penting dengan penulisan skripsi ini.

### 1.3 Rumusan Masalah

Perumusan masalah dalam sebuah karya tulis ilmiah bertujuan untuk mengubah permasalahan dalam bentuk yang lebih terfokus, hal ini untuk mempermudah proses menganalisa suatu permasalahan terhadap sebuah objek yang akan diteliti. Rumusan masalah tidak terpisahkan dengan penjelasan yang telah disampaikan dalam latar belakang masalah (Priyono, 2016: 51). Oleh karena itu, penulis menarik pertanyaan dasar sebagai topik pembahasan yakni:

**“Apa Kepentingan Strategis Tiongkok Dibalik Kerjasama Infrastruktur dengan Sri Lanka?”**

### 1.4 Tujuan Penelitian

Creswell (2017) menjelaskan tujuan penelitian sebagai pernyataan yang menunjukkan maksud dilakukannya penelitian, berupa gagasan umum yang mengarah pada sesuatu yang ingin dicapai melalui penelitian tersebut. Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya mengenai pokok permasalahan dalam penelitian ini,

maka tujuan penelitian adalah untuk mengetahui kepentingan Tiongkok dibalik kerjasama infrastruktur dengan Sri Lanka.

### 1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian disebut juga signifikansi penelitian. Manfaat penelitian memaparkan kegunaan hasil penelitian yang akan dicapai, baik untuk kepentingan ilmu, kebijakan pemerintah, maupun masyarakat luas (Universitas Jember, 2016:48). Berdasarkan pengertian tersebut manfaat dari penelitian ini diharapkan mampu memberikan perkembangan bagi studi Ilmu Hubungan Internasional terutama pada kajian Politik Luar Negeri negara-negara Asia

### 1.6 Landasan Teori

Landasan teori dapat berisi konsep-konsep atau teori yang disusun secara sistematis untuk membantu penulisan dan pemahaman analisis yang dilakukan. Konsep merupakan abstraksi yang mewakili suatu objek, sifat suatu objek, atau suatu fenomena tertentu. Konsep adalah suatu kata yang melambungkan gagasan, bukan sesuatu hal asing dan digunakan sehari-hari untuk menyederhanakan kenyataan yang kompleks dengan mengkategorikan hal-hal yang kita temui berdasarkan ciri-ciri relevansinya bagi kita (Mas'oed, 1990). Sedangkan menurut Robert K. Yin (2011) konsep-konsep dalam suatu kerangka pemikiran dapat menunjukkan atau memuat suatu abstraksi teori yang kemudian dapat membantu menganalisis fenomena yang ada.

*American Heritage Dictionary* mendefinisikan teori sebagai ilmu pengetahuan yang tersusun secara sistematis yang dapat diterapkan secara realtif pada berbagai situasi khususnya terdiri dari sebuah sistem asumsi, prinsip-prinsip yang diterima dan peraturan yang berguna untuk menganalisis, memprediksi atau menjelaskan sifat atau tingkah laku suatu fenomena tertentu (Spring D. & Wolinsky Y, 2004). Berlandaskan itulah maka penulis disini menggunakan konsep *Sphere of Influence*



### 1.6.1 Konsep *Sphere of Influence*

*Sphere of Influence* atau lingkup pengaruh merupakan istilah yang digunakan dalam hubungan internasional. Menurut Edy Kaufman (dalam Hast, 2014), istilah *sphere of influence* dapat digambarkan sebagai wilayah geografis yang ditandai dengan tingginya penetrasi satu negara adikuasa untuk mengecualikan kekuatan lain khususnya dari masuknya negara adikuasa saingan. Dalam hal ini, definisi Kaufman menekankan pada hubungan antara negara adikuasa, dimana terdapat penetrasi pengaruh pada suatu wilayah yang mengecualikan kekuatan lain di wilayah tersebut. Definisi *sphere of influence* menurut Kaufman lebih banyak berkenaan dengan hubungan antara mempengaruhi dan kekuatan mempengaruhi. Sementara menurut Paul Keal, *sphere of influence* didefinisikan sebagai wilayah tertentu dengan satu kekuatan eksternal yang memberikan pengaruh dominan, yang membatasi kemerdekaan atau kebebasan tindakan entitas politik di dalamnya (Hast 2014).

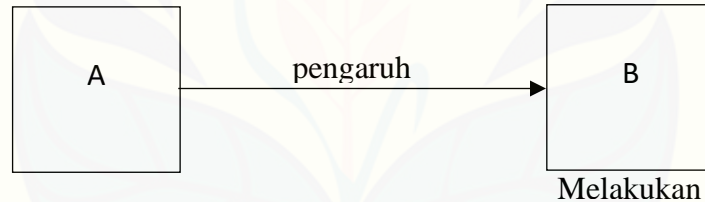
Singkatnya, *Spheres of influence* menggambarkan formasi internasional yang menunjukkan adanya satu bangsa (*influencer*) yang memimpin atau berkuasa atas wilayah lain. Dalam *spheres of influence*, suatu negara harus memiliki level kontrol mempengaruhi yang lebih tinggi terhadap bangsa-bangsa yang akan dipengaruhi sehingga pengaruhnya setidaknya dapat menjadi perantara *influencer* dalam mempengaruhi suatu wilayah, selain itu wilayah yang dipengaruhi harus lebih rendah dari negara yang menduduki atau mempengaruhi. Selain itu, sarana control yang digunakan *influencer* pun harus lebih bersifat ideasional dan ekonomis daripada paksaan (Etzioni 2015).

Mengingat keberadaan *spheres of influence* tidak dapat dipungkiri dalam hubungan internasional, dalam hal ini terdapat perbedaan besar antara *spheres of influence* dengan bagaimana negara *great powers* menggunakan pengaruhnya. Kunci dalam mengidentifikasi *spheres of influence* adalah adanya hak, *privileges*, dan tanggung jawab yang ditentukan di kedua sisi transaksi yang menghasilkan beberapa bentuk kontrol dan pengecualian melalui suatu persetujuan, terutama mengenai kebebasan tindakan negara yang lebih kecil dalam bertindak terhadap

pihak ketiga (Jackson 2016). Penciptaan *spheres of influence* bertahan dalam tatanan politik global, dimana hal demikian mencerminkan adanya kepentingan vital kekuatan besar yang berkembang dari kepentingan nasional dan kondisi geopolitik yang dinamis (Zivec, 2018).

K.J. Holsti dalam bukunya *Politik Internasional: Kerangka Analisis* memberikan gambaran mengenai proses adanya pengaruh dalam tatanan politik internasional. Proses ini terbentuk dari kegiatan komunikasi yang dilakukan oleh suatu negara terhadap negara lain menggunakan kapabilitas yang dimiliki dengan harapan mampu merubah atau mempertahankan perilaku negara tujuan agar sesuai dengan kepentingan nasionalnya. K.J. Holsti menjelaskan bahwa kapabilitas yang dimaksud adalah berupa *power* yang dapat dinilai dalam bentuk-bentuk militer, ekonomi, *prestige* dan teknologi (K.J. Holsti 1977:200-205).

Proses kegiatan mempengaruhi suatu negara dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 1.1 Proses pengaruh dalam politik internasional

Sumber: K.J. Holsti.1977. *Politik Internasional: Kerangka Analisis*. Hal. 201

Gambar 1.1 mengilustrasikan proses Negara A mempengaruhi Negara B. Dalam proses tersebut dibutuhkan 2 persyaratan agar hubungan tersebut dapat dikategorikan sebagai proses pengaruh. Syarat pertama bahwa terdapat input yang dilakukan oleh negara A. *Input* ini dapat berupa bantuan kemanusiaan, ekonomi, militer, pinjaman, dan bahkan investasi. Contohnya adalah studi kasus yang ada dalam penelitian ini, mengenai Sri Lanka dan Tiongkok, Tiongkok memberikan bantuan infrastruktur ke Sri Lanka. Syarat kedua muncul *output* yang diharapkan oleh Negara A sebagaimana dalam Gambar 1.1 disini Negara B melakukan Y. Pada hal tersebut dapat diambil kesimpulan awal bahwa Sri Lanka akan lebih tergantung kepada Tiongkok baik dalam keputusan pembangunan bahkan kepada keputusan

politik pemerintahan. Holsti (1977: 201) juga menjelaskan tentang apa saja yang dimaksud dengan tujuan atau *output* sebagai berikut:

“Mereka mempergunakannya terutama untuk mencapai atau mempertahankan tujuan lain termasuk prestise, keutuhan wilayah, semangat nasional, bahan mentah, keamanan, atau persekutuan.”

Dalam kasus Tiongkok terhadap Sri Lanka penulis menggunakan Konsep *Sphere of Influence* untuk menjelaskan proses pengaruh Tiongkok di Kawasan Asia Selatan. Selain itu konsep ini di gunakan untuk menganalisis tujuan atau *output* yang diharapkan oleh Tiongkok dalam proses pengaruh terhadap Sri Lanka.

#### 1.6.2 Konsep *Belt Road Initiative (BRI)* Tiongkok di Sri Lanka

BRI adalah program kebijakan dan investasi jangka panjang lintas benua yang bertujuan untuk pembangunan infrastruktur dan percepatan integrasi ekonomi negara-negara di sepanjang jalur Jalur Sutra yang bersejarah. Inisiatif ini diresmikan pada tahun 2013 oleh presiden Tiongkok Xi Jinping dan hingga tahun 2016, dikenal sebagai OBOR – One Belt One Road. Proyek ini awalnya bernama *One Belt One Road (OBOR)* dan kemudian berganti nama menjadi BRI, istilah "satu" di OBOR hanya menyiratkan satu jaringan tunggal sementara BRI akan lebih mencerminkan banyak kelompok jaringan proyek. Menurut garis besar resmi, BRI bertujuan untuk “mempromosikan konektivitas benua Asia, Eropa dan Afrika dan laut yang berdekatan, membangun dan memperkuat kemitraan di antara negara-negara di sepanjang Sabuk dan Jalan, mengatur konektivitas semua dimensi, multi-tier dan mewujudkan pembangunan yang terdiversifikasi, mandiri, seimbang, dan berkelanjutan di negara-negara tersebut.”

Menurut garis besar, BRI didasarkan pada lima prioritas kerja sama:

1. Koordinasi kebijakan (Promosi kerja sama antar pemerintah, pertukaran kebijakan makro antar pemerintah dan mekanisme komunikasi multi-level)
2. Konektivitas fasilitas (Peningkatan konektivitas rencana pembangunan infrastruktur dan sistem standar teknis)

3. Perdagangan tanpa hambatan (Pengurangan investasi dan hambatan perdagangan, promosi integrasi ekonomi regional)
4. Integrasi keuangan (Koordinasi dan kerjasama dalam kebijakan moneter, pembentukan lembaga pembiayaan)
5. Ikatan antar masyarakat (pertukaran dan dialog budaya dan akademik, kerjasama media)

Peran penting dalam implementasi BRI memainkan Badan Kerjasama Pembangunan Internasional Negara (SIDCA) baru Tiongkok. Berbagai instansi pemerintah Tiongkok terlibat dalam perumusan dan implementasi BRI, antara lain National Development and Reform Commission (NDRC), Kementerian Perdagangan (MOFCOM), Kementerian Luar Negeri (MOFA) atau Kementerian Kebudayaan (MoC). Peningkatan kapasitas ekonomi dan keuangan Tiongkok memberikan kepercayaan kepada pemerintah Tiongkok untuk mengejar inisiatif ambisius seperti BRI. Keyakinan ini memungkinkan Presiden Xi Jinping untuk memasukkan proyek BRI dalam konstitusi Partai Komunis Tiongkok pada kongres ke-19 dan BRI dibingkai sebagai inisiatif dan tujuan kebijakan luar negeri Presiden Xi Jinping (Yağci, Uluslararası İlişkiler, 2018 dalam Wibisono, 2019).

Mengenai Sri Lanka, negara ini telah menjadi perhentian penting di Jalur Sutra Maritim sejak zaman kuno. Itu terletak di sepanjang salah satu rute perdagangan tersibuk di dunia, menghubungkan Asia dengan Eropa, dan memainkan peran penting dalam BRI Tiongkok. The 'Belt' adalah serangkaian koridor darat yang menghubungkan Tiongkok dengan Eropa, melalui Asia Tengah dan Timur Tengah. Hubungan Sri Lanka-Tiongkok mencapai tonggak penting lainnya di bawah pemerintahan pasca tahun 2005. Hubungan kedua negara pada masa pemerintahan Presiden Sri Lanka, Mahinda Rajapaksa, menghasilkan banyak kesepakatan dan melihat hubungan lebih dekat karena sikap Rajapaksa yang pro-Tiongkok. Sebagai contoh, dalam kunjungan kenegaraannya ke Tiongkok pada tahun 2007, pada kesempatan perayaan Yubileum Emas hubungan diplomatik, Presiden Rajapaksa menandatangani delapan perjanjian bilateral dan MOU dengan Tiongkok. Diantaranya kesepakatan kerjasama ekonomi dan teknis, pembentukan

Hubungan Kota Persahabatan antara Guangzhou dan Hambantota, kerjasama promosi investasi, kerjasama dalam industri film, pertukaran akademik, dll. Sri Lanka menjadi salah satu negara pertama yang secara terbuka mendukung BRI sejak itu selaras dengan strategi pembangunan nasional negara.

Dengan Presiden Sri Lanka saat ini, Maithripala Sirisena, hubungan tetap kuat dengan pemerintahan saat ini yang tertarik untuk menyeimbangkan kepentingan Tiongkok dan India di negara tersebut. Namun, perkembangan terakhir menunjukkan sikap “pro-Tiongkok” terhadap kebijakan luar negeri Sri Lanka saat ini, seperti yang ditunjukkan oleh investasi Tiongkok yang berkelanjutan di Sri Lanka dan dukungan negara tersebut terhadap posisi Tiongkok dalam sengketa Laut Tiongkok Selatan. Selain itu, Presiden Sirisena dan Perdana Menteri Wickramasinghe dan lainnya telah menyatakan kesediaan mereka untuk berpartisipasi dalam BRI dan memanfaatkan posisi geografis Sri Lanka untuk menjadi pusat ekonomi di Samudra Hindia.

Seperti disebutkan sebelumnya, fokus program BRI terbagi menjadi dua inisiatif utama — revitalisasi jalur darat antara Tiongkok dan Eropa melalui Rusia dan Jalur Sutra Maritim yang bertujuan untuk menghubungkan banyak negara melalui rute laut dan infrastruktur baru. Keterlibatan Sri Lanka sebagian besar dengan inisiatif terakhir ini mengingat lokasi geografis Sri Lanka di tengah Samudra Hindia, dengan penekanan pada Sri Lanka menjadi pusat yang memfasilitasi transit barang yang mudah dari Tiongkok ke Sri Lanka dan ekonomi Asia Tenggara lainnya. dan seterusnya. Saat ini impor energi Tiongkok (dari Timur Tengah) dan impor mineral (terutama dari Afrika) melewati Sri Lanka (Palit, A., & Spittel, G. 2013). Untuk efek ini, sebagian besar investasi BRI di Sri Lanka telah memfasilitasi upaya maritim ini dan sejumlah proyek infrastruktur besar telah dimulai (Hillman, J.E. 2018).

Dengan proyek BRI, Sri Lanka saat ini telah mendapatkan pendanaan hingga \$8 miliar dari Tiongkok. Pemerintah Tiongkok dan Bank Investasi Infrastruktur Asia (AIIB) yang disponsori Tiongkok baru-baru ini mengusulkan

pendanaan tambahan hingga \$32 miliar untuk proyek infrastruktur lebih lanjut yang sebelumnya pada tahun 2018 berjumlah \$13 miliar. Dalam hubungan kerjasama antara Tiongkok dan Sri Lanka ini, secara ekonomi dan infrastruktur, Tiongkok sedikit banyak makin memperkuat Sri Lanka, terutama hal ini juga berhubungan dengan upaya Tiongkok untuk melemahkan India di kawasan Asia Selatan melalui Sri Lanka yang sangat strategis, namun dalam bingkai lain, dengan mempertimbangkan faktor investasi dari Tiongkok serta hutang Sri Lanka kepada Tiongkok melalui keberadaan infrastruktur di Sri Lanka yang masih dalam status kepemilikan oleh Tiongkok dapat dibaca sebagai pelemahan kedaulatan bagi Sri Lanka dalam menentukan kebijakan-kebijakan luar negerinya yang sangat memerlukan keputusan Tiongkok, terutama yang berkaitan dengan politik-ekonomi bahkan keamanan

### **1.7 Argumen Utama**

Argumen utama adalah dugaan atau jawaban sementara dari analisa permasalahan penelitian. Dengan mengacu pada latar belakang, rumusan masalah, dan konsep yang telah dipaparkan, maka argumen utama penulis adalah sebagai berikut:

Pada cakupan besarnya adalah demi mengejar hegemoni regional atau memperbesar pengaruh Tiongkok dan memperkecil pengaruh India di kawasan. Kepentingan lain khususnya, penulis beranggapan bahwa agar Sri Lanka dapat berkiblat kepada apa yang menjadi kebijakan sekaligus keputusan Tiongkok, baik dalam lingkup ekonomi infrastruktur bahkan dalam keputusan politik pemerintahan domestik hingga internasional.

### **1.8 Metode Penelitian**

Metode penelitian merupakan cara yang digunakan dalam sebuah karya tulis ilmiah untuk memperoleh informasi dan menganalisisnya berdasarkan rumusan masalah yang telah ditetapkan sebelumnya. Dalam karya tulis ilmiah adanya metode penelitian menjadikan karya tulis ilmiah lebih terstruktur dengan baik. Suatu penelitian mempunyai rancangan penelitian tertentu. Rancangan ini menggambarkan prosedur atau langkah-langkah yang harus ditempuh, waktu

penelitian, sumber data dan kondisi data yang dikumpulkan, serta dengan cara bagaimana data tersebut dihimpun dan diolah. Tujuan rancangan penelitian adalah melalui penggunaan metode penelitian yang tepat, dirancang pada kegiatan yang dapat memberikan jawaban yang diteliti terhadap pertanyaan-pertanyaan penelitian.

Metode berkenaan dengan prosedur bagaimana pengetahuan tentang fenomena hubungan internasional diperoleh. Pendekatan keilmuan dari sebuah penelitian menjadi penting, sehingga penemuan esensi dari sebuah fenomena hubungan internasional bisa diketahui. Pendekatan keilmuan sangat berkaitan dengan metode. Definisi metode menurut The Liang Gie, yaitu

“...cara atau langkah yang berulang kali sehingga menjadi pola untuk menggali pengetahuan tentang suatu gejala pada ujung awalnya. Ini merupakan cara atau langkah untuk mengumpulkan data-data, sedangkan pada ujung akhirnya untuk meluruskan kebenaran dari pertanyaan-pertanyaan yang disebut mengenai suatu gejala tersebut.” (The Liang Gie, 1997)

Berdasarkan definisi metode menurut The Liang Gie, maka metode penelitian menjadi acuan penulis untuk menganalisis dan menjawab suatu permasalahan sehingga didapatkan pola yang berkaitan dengan jawaban permasalahan yang diajukan. Metode penelitian mencakup dua tahap yakni pengumpulan data dan analisis data.

#### 1.8.1 Metode Pengumpulan Data

Data merupakan dasar dari suatu penelitian. Hasil penelitian yang valid diperoleh apabila data-data yang dikumpulkan valid dan kredibel. Dalam penyusunan karya ilmiah ini, metode pengumpulan data yang digunakan penulis adalah dengan cara mengumpulkan data-data sekunder dari berbagai sumber karena data-data yang didapat dan dikumpulkan oleh penulis tidak diperoleh langsung dari sumbernya dan semua data tersebut berupa literatur-literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas dalam karya ilmiah ini. Dalam mendapatkan data-data tersebut, penulis melakukan penelitian di beberapa tempat, antara lain:

1. Perpustakaan Pusat Universitas Jember
2. Perpustakaan FISIP Universitas Jember

Sedangkan penulis mendapatkan sumber-sumber informasi dari:

1. Buku
2. Surat Kabar
3. Internet

#### 1.8.2 Metode Analisis Data

Analisis data merupakan upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensintesiskannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari, dan memutuskan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain (Moleong, 2013).

Dalam penelitian skripsi ini, metode analisis data yang digunakan penulis adalah metode analisis deskriptif kualitatif, karena dalam penelitian deskriptif berupaya untuk menggambarkan fakta-fakta dengan memberi data yang akurat dan tepat. Penggunaan metode deskriptif kualitatif dalam penelitian dilakukan dengan menganalisis fenomena mengenai alasan dibalik kerjasama Tiongkok dan Sri Lanka pada bidang infrastruktur

### 1.9 Sistematika Penulisan

#### **Bab 1. Pendahuluan**

Bab ini menjelaskan latar belakang masalah, ruang lingkup pembahasan, rumusan masalah, tujuan penelitian, kerangka teori, argumen utama, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

#### **Bab 2. Hubungan Bilateral Tiongkok dan Sri Lanka**

Bab ini akan menjelaskan mengenai hubungan bilateral antara Tiongkok dan Sri Lanka yang ditinjau dari awal mula hubungan bilateral kedua negara tersebut.

#### **Bab 3. *Belt and Road Initiatives* di Sri Lanka**



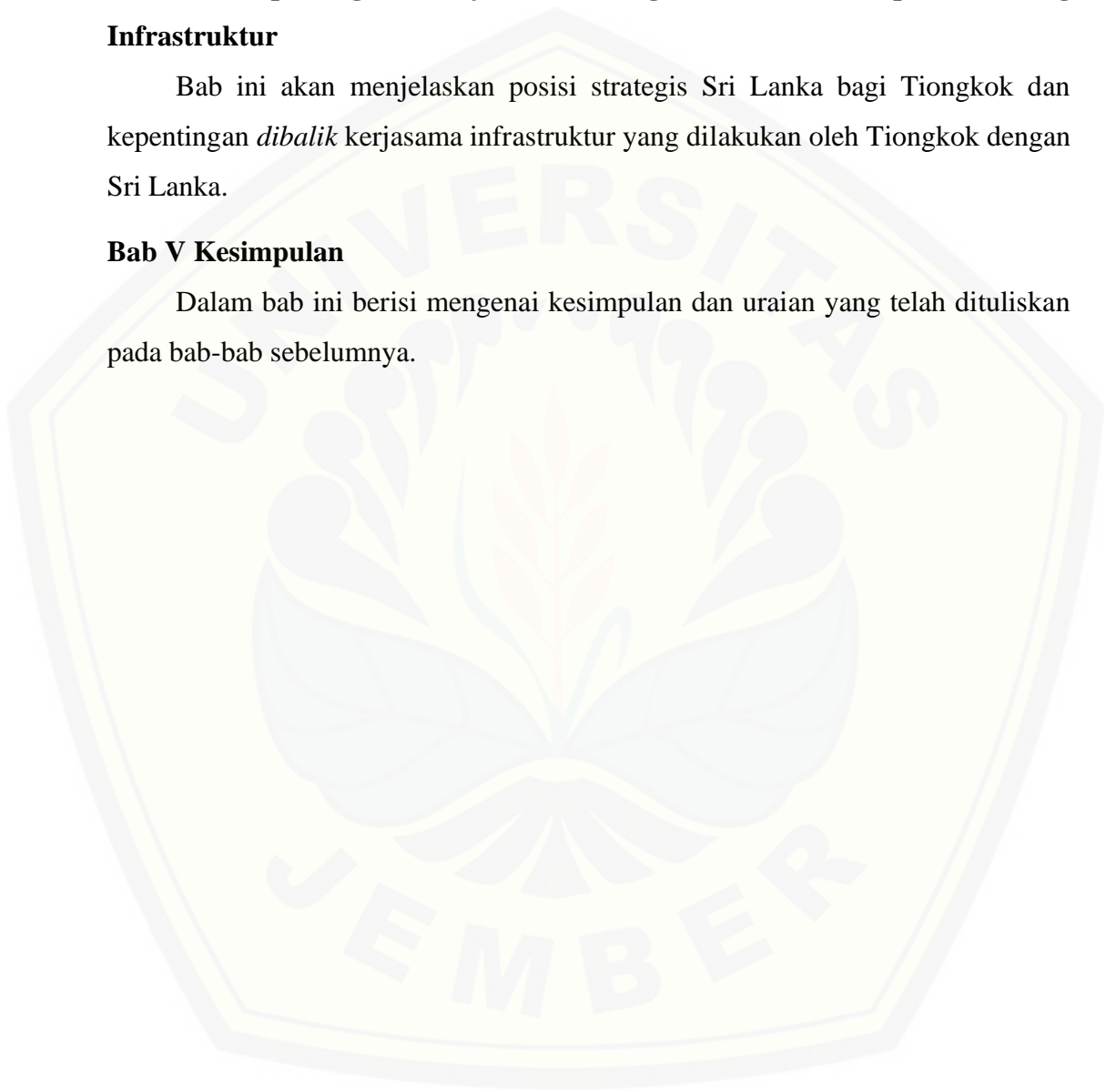
Bab ini akan menjelaskan mengenai *Belt and Road Initiatives (BRI)* Tiongkok dan pembangunan proyek infrastruktur di Sri Lanka dalam mendukung *Belt and Road Initiatives* Tiongkok.

#### **Bab 4. Kepentingan Kerjasama Tiongkok-Sri Lanka pada Bidang Infrastruktur**

Bab ini akan menjelaskan posisi strategis Sri Lanka bagi Tiongkok dan kepentingan *dibalik* kerjasama infrastruktur yang dilakukan oleh Tiongkok dengan Sri Lanka.

#### **Bab V Kesimpulan**

Dalam bab ini berisi mengenai kesimpulan dan uraian yang telah dituliskan pada bab-bab sebelumnya.



## **BAB 2. SEJARAH HUBUNGAN TIONGKOK DENGAN NEGARA- NEGARA DI KAWASAN ASIA SELATAN**

### **2.1 Pengaruh Tiongkok di Kawasan Asia**

Tiongkok secara tradisional memandang negara tetangganya di kawasan Asia Timur sebagai negara paling penting dalam domain kebijakan luar negerinya. Penyebaran agama Buddha dari India melalui Tibet ke Tiongkok tradisional dan kemudian ke timur laut dan Asia Tenggara, bersama dengan pemikiran Konfusianisme di Asia Timur Laut, juga telah memberikan landasan pemersatu. Jepang, Korea, dan Vietnam semuanya menggunakan karakter Tiongkok untuk menulis bahasa mereka selama berabad-abad, dan Jepang masih melakukannya (Bader, 2005).

Selain ikatan budaya, ada ikatan manusia. Orang Tiongkok telah menyebar ke seluruh Asia Tenggara, tampak tetapi tidak secara eksklusif dalam perihal bisnis saja, seperti di Thailand, Kamboja, Malaysia, Indonesia, dan Singapura. Perantauan orang Tiongkok ini membentuk bagian penting dari struktur ekonomi semua negara yang disinggahi. Di zaman modern, kepentingan dan konflik keamanan utama Tiongkok telah tinggal atau berasal dari wilayah tersebut — perang dengan Jepang pada tahun 1894 -1905 dan 1931-1945; perang Korea dari 1950-1953; penyerbuannya ke Vietnam pada tahun 1979; perbatasan berbenturan dengan uni soviet pada tahun 1969; perang dengan India pada tahun 1962; dan krisis lintas selat dengan Taiwan pada 1950-an dan 1990-an.

Hubungan modern Tiongkok dengan negara-negara di kawasan ini benar-benar dimulai pada tahun 1978, dengan keputusan Deng Xiaoping pada pleno ke-3 untuk memulai proses reformasi dan membuka Tiongkok setelah 30 tahun terisolasi. Tiongkok secara radikal mengubah pendekatannya ke negara-negara di kawasan itu. Di era Mao, ia telah mendorong revolusi, membantu menciptakan dan mendukung partai-partai komunis yang dihuni banyak oleh orang Tionghoa perantauan (Bader, 2005). Orang Tionghoa perantauan ini dipandang dengan

kecurigaan dan kadang-kadang permusuhan oleh penduduk setempat, yang membenci keberhasilan ekonomi mereka.

Deng Xiaoping mengubah semua itu. Dia memotong semua dukungan oleh Tiongkok untuk partai-partai komunis di negara-negara ini. Dia menjelaskan bahwa Tiongkok mengharapkan orang Tionghoa perantauan untuk loyal pada negara tempat tinggal mereka, bukan sekedar representasi bagi Tiongkok. Itu memberi kepercayaan kepada pemerintah-pemerintah ini tentang niat Tiongkok, dan tentang populasi etnis Tionghoa mereka, dan dengan cepat mempercepat normalisasi hubungan mereka dengan Tiongkok. Salah satu motif Deng dalam mengkonfigurasi ulang hubungan Tiongkok dengan wilayah tersebut dan dengan etnis Tionghoa di luar negeri adalah memanfaatkan kekayaan orang Tionghoa perantauan, untuk menarik minat mereka berinvestasi di Tiongkok (Bader, 2005). Memang, orang Tiongkok perantauan, tidak hanya dari Asia Tenggara tetapi dari Hong Kong dan akhirnya dari Taiwan, telah menjadi pusat lepas landas ekonomi Tiongkok.

Ketika Tiongkok berusaha menerobos jaring sanksi yang diberikan padanya pada tahun 1989, Tiongkok pertama-tama memandang negara-negara Asia. Negara-negara ini memiliki pandangan yang berbeda tentang Tiongkok daripada AS dan barat. Mereka melihat Tiongkok sebagai negara Asia, yang berbagi banyak tradisi budaya dan karakteristik sosial mereka sendiri. Mereka kurang terpaku pada masalah hak asasi manusia daripada AS, sebagian karena beberapa dari mereka telah memeriksa sendiri catatan hak asasi manusia, sebagian karena mereka tidak ingin menyebarkan nilai-nilai mereka ke Tiongkok seperti yang dilakukan Barat.

Menariknya, hubungan pertama yang menunjukkan peningkatan setelah Tiananmen adalah hubungan RRC dengan Taiwan. Pengusaha Taiwan melihat peluang di Tiongkok sementara dijauhi oleh barat dan mereka memanfaatkannya. Sektor-sektor seperti tekstil, alas kaki, koper, dan barang-barang industri ringan padat karya memindahkan stok kunci dan laras dari Taiwan ke daratan. Memang, pada tahun 1992, RRC dan Taiwan memulai dialog semu-resmi setelah empat dekade tanpa kontak semacam itu. Tetangga penting Tiongkok lainnya mulai menjangkau Beijing selama periode yang sama. Perdana menteri Jepang adalah kepala pemerintahan penting pertama yang mengunjungi Tiongkok setelah

Tiananmen, PM Kaifu berkunjung pada 1991 (dan kaisar berkunjung pada 1992). Kaifu menjelaskan di depan umum (Bader, 2005).

### 2.1.1 Persaingan Tiongkok dengan India di Kawasan Asia Selatan

Perbedaan antara kedua negara tetangga cukup besar. India senang menyebut dirinya sebagai negara demokrasi terbesar di dunia. Ia memiliki pers bebas, sektor hukum independen, tetapi juga jutaan anak yang kelaparan. Tiongkok dikenal sebagai negara otoriter yang dikendalikan oleh partai komunis dan ekonominya telah meroket ke peringkat kedua terbesar di dunia (Hein, 2012). Kedua negara ini berbatasan dengan perbatasan sepanjang 3.500 kilometer yang hingga kini belum disepakati lokasi tepatnya, meski perang perbatasan berakhir 50 tahun lalu. "Sumber konflik antara kedua negara sangat besar", begitu tutur pakar politik Eberhard Sandschneider.

India merasa sedang bersaing dengan Tiongkok, dan tidak pernah berhenti membandingkan pencapaiannya dengan Tiongkok. Dan sebagai hasilnya, masih banyak yang harus dilakukan untuk mengejar posisi Tiongkok. Lalu ada faktor kebijakan keamanan, lanjut Sandschneider. "India mengamati dengan cermat strategi "Rantai Mutiara", yang diluncurkan oleh Tiongkok dengan membangun pangkalan maritim di sekitar wilayah India." Konflik perbatasan juga belum terselesaikan. Selain itu, hubungan India dengan Tibet merupakan tema yang sensitif, terutama sejak India sekarang menjadi tuan rumah Dalai Lama. dan pemerintah pengasingan Tibet (Hein, 2012).

### **Tiongkok dan Pakistan yang Dihubungkan oleh *Silk-Road* (Jalan Sutera)**

Sejak perang perbatasan pada tahun 1962, India memiliki kecurigaan terhadap Tiongkok. Kecurigaan ini dipicu oleh opini bahwa Tiongkok sedang berusaha membungkam laju pembangunan India. Salah satu contohnya adalah upaya India untuk mendapatkan kursi permanen di Dewan Keamanan PBB. Pakar politik Gu Xuewu di Bonn mengatakan bahwa Tiongkok tidak senang dengan

gagasan bahwa India dapat memiliki kursi permanen di sana (Hein, 2012). Memang, Tiongkok tidak pernah mengatakan itu di depan umum, tetapi sering berpendapat bahwa reformasi semacam itu membutuhkan persetujuan luas di tingkat internasional.

Menurut Gu Xuewu, “Tiongkok tidak melihat India sebagai pemain di liga yang sama”. Tiongkok memiliki ambisi untuk bersaing dengan Amerika, oleh karena itu Tiongkok membutuhkan Pakistan sebagai mitra strategis di bidang ketahanan energi, akses ke Samudera Hindia, dan menjaga lalu lintas perdagangan Tiongkok. Tiongkok dan Pakistan, musuh bebuyutan India, sangat dekat. Bahkan dalam sengketa Laut Tiongkok Selatan, Tiongkok akan berkonflik dengan India terkait masalah minyak bumi, karena Tiongkok memiliki hak untuk memiliki seluruh wilayah laut. dan menawarkan 9 wilayah pengeboran minyak di pesisir Vietnam kepada investor, Vietnam, padahal dua di antaranya sudah dijanjikan Vietnam kepada India (Hein, 2012).

Dari hal tersebut, hadir Pakistan untuk Tiongkok. Tiongkok telah menjalin kemitraan keamanan jangka panjang dengan Pakistan dengan tujuan menyeimbangkan India. Apa yang dimulai sebagai aliansi taktis tentatif antara Tiongkok dan Pakistan 70 tahun yang lalu telah matang menjadi hubungan luar biasa yang saling ketergantungan strategis dan ekonomi. Stimulus intinya masih tetap menjadi persaingan Tiongkok-India dan konflik India-Pakistan. Proliferasi teknologi nuklir dan rudal Tiongkok ke Pakistan setidaknya sebagian dimotivasi oleh keseimbangan politik kekuasaan vis-à-vis India. Ada kemungkinan bahwa sengketa wilayah Sino-India dan Indo-Pakistan akan diselesaikan hanya setelah pemahaman implisit antara Tiongkok dan Pakistan tercapai.

Sejalan dengan visi Tiongkok dan konflik antara India dan Pakistan, dengan proyek BRI, di mana CPEC (*China Pakistan Economic Corridor* atau Koridor Ekonomi Tiongkok Pakistan) merupakan platform penting, Tiongkok telah menemukan makna baru dalam hubungannya dengan Pakistan (Khalid Mahmood, 2011). Permintaan Tiongkok yang berkembang pesat untuk sumber energi dan

pasar untuk wilayah Barat dan peluang investasi untuk perusahaannya telah meningkatkan kepentingan Pakistan berdasarkan lokasi geo-strategisnya. Di atas segalanya, Pakistan membantu memajukan ambisi ekonomi dan strategis global Tiongkok yang melonjak. Itu telah membuat Tiongkok dan Pakistan sangat saling bergantung, semakin meningkatkan kepentingan Beijing di Pakistan. Tiongkok tidak dapat menanggung kegagalan CPEC karena ini akan berarti kegagalan BRI.

Tiongkok sekarang memiliki kepentingan tidak hanya dalam pertahanan, tetapi juga dalam ekonomi Pakistan dan kedudukan internasionalnya. Tidak heran ia berhasil melindungi Pakistan dari daftar hitam oleh Gugus Tugas Aksi Keuangan (Touqir Hussain, 2020.). Hal itu juga telah memblokir masuknya India ke dalam Grup Pemasok Nuklir tanpa Pakistan. Bagi Pakistan, CPEC dirancang untuk membantu memperkuat fondasi ekonominya dengan mengatasi defisit pembangunannya sambil menempatkan Pakistan di jalan menuju pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan. Hal ini juga dianggap dapat meningkatkan citra Pakistan sebagai negara yang ramah bisnis, sementara memungkinkan Tiongkok, yang telah menjadi mitra perdagangan dan investasi asing langsung terbesar Pakistan, untuk berinvestasi lebih banyak di Pakistan.

Secara keseluruhan, ini akan meningkatkan kapasitas Pakistan untuk melayani tujuan ekonomi dan strategis Tiongkok. CPEC juga diharapkan meningkatkan kepentingan Pakistan sendiri dalam kemakmuran ekonomi dan stabilitas politiknya, memperkuat tekadnya untuk memerangi organisasi-organisasi militan. Pakistan juga akan memiliki kepentingan dalam keamanan Tiongkok barat laut, yang stabilitasnya sangat penting bagi keberhasilan CPEC. Ini, pada gilirannya, dapat membawa kejelasan strategis untuk kebijakan Afghanistan Pakistan demi kepentingannya sendiri dan demi keberhasilan proyek BRI Tiongkok (Jaiswal, Pramod. 2020).

### **Tiongkok Berebut Kekuasaan dengan India di Nepal**

Nepal terletak sangat strategis antara India dan Tiongkok, yang merupakan perhatian utama bagi keamanan dan stabilitas kedua negara. Sedikit gejolak di

Nepal akan memiliki efek limpahan pada kedua negara dengan ekonomi yang berkembang pesat ini. Kedua negara bertekad untuk menjadi kekuatan global dan bersaing untuk mendapatkan pengaruh di kawasan. Karena kepentingan keamanan mereka tumpang tindih, kekuatan militer India dan Tiongkok saling bersaing di Nepal. Kompetisi ini semakin intensif setelah Nepal menjadi republik dan Tiongkok meningkatkan keterlibatannya di Asia Selatan, termasuk Nepal, melalui Belt and Road Initiative (BRI) yang ambisius.

Hubungan antara Nepal dan Tiongkok semakin intens dan banyak saat BRI ada, meskipun dalam sejarahnya sebenarnya kedua negara ini telah lama menjalin hubungan bilateral. Sebagian besar bantuan Tiongkok disalurkan ke sektor keamanan, sejak kunjungan mantan Menteri Pertahanan Tiongkok Chi Haotian ke Kathmandu pada Februari 2001, telah terjadi peningkatan pesat dalam bantuan Tiongkok di sektor keamanan. Menanggapi latihan militer gabungan reguler antara India dan Nepal, Tiongkok juga telah menyelenggarakan latihan militer gabungan sejak April 2017. Disebut Latihan Gabungan Persahabatan Sagarmatha, latihan serupa kedua dilakukan pada September 2018 (Business Standart, 2018). Hingga April 2017, tentara Nepal hanya mengadakan latihan militer dengan India dan AS. Selain itu, Tiongkok telah mendukung pembangunan Pusat Pemeliharaan Perdamaian Regional PBB di Panchkhal. Ini juga telah meningkatkan jumlah tempat untuk pelatihan perwira senior militer Nepal di akademi militernya. Pada tahun 2018, Tiongkok menggandakan bantuan militernya ke Nepal, berjumlah lebih dari US\$22 juta (S\$30,7 juta). Selain itu, Tiongkok juga memberikan peralatan dan pelatihan kepada tentara Nepal.

Demikian pula, dengan meningkatnya minat Tiongkok di Nepal dalam beberapa tahun terakhir, volume perdagangan Nepal-Tiongkok telah menunjukkan pertumbuhan positif. Perdagangan Nepal dengan Tiongkok sebagian besar mengalir melalui Tibet dan Hong Kong. Kedua negara telah membuka enam titik di sepanjang perbatasan Nepal-Tiongkok untuk perdagangan darat. Ini adalah Kodari-Nyalam; Rasuwa-Kerung; Yari (Humla)-Purang; Olangchunggola-Riyo; Kimathanka-Riwo; dan Nechung (Mustang)-Legze. Demikian pula dalam kunjungan Presiden Nepal Bidhya Bhandari ke Beijing pada April 2019, kedua

negara menandatangani protokol implementasi *Agreement on Transit and Transport*. Sesuai perjanjian, Nepal dapat menggunakan empat pelabuhan Tiongkok – di Tianjin, Shenzhen, Lianyungang dan Zhanjiang – dan tiga pelabuhan darat – di Lanzhou, Lhasa dan Shigatse – untuk impor negara ketiga. Hal ini juga akan memungkinkan Nepal untuk melakukan ekspor melalui enam titik transit khusus antara Nepal dan Tiongkok (The Kathmandu, 2019). Perjanjian tersebut kemungkinan akan lebih meningkatkan perdagangan Nepal-Tiongkok.

Menurut Survei Ekonomi Kementerian Keuangan Nepal pada tahun 2017 hingga 2018, sementara ekspor barang Nepal ke India meningkat sebesar 9,8 persen selama delapan bulan pertama tahun fiskal 2017-2-2018, ekspor ke Tiongkok tumbuh sebesar 62 persen. Ekspor ke negara lain tumbuh sebesar 9,1 persen pada periode yang sama. Menurut Departemen Perindustrian Nepal, sejak 2013, Tiongkok juga telah menyusul India dalam beberapa proyek. Pada Tahun anggaran 2012-2013, 575 perusahaan Tiongkok memperoleh persetujuan untuk investasi dari Departemen Perindustrian, dibandingkan dengan 566 dari India (Sharesansar, 2013).

Investasi Tiongkok dan India tumpang tindih di Nepal, terutama di sektor-sektor seperti pariwisata, tenaga air dan semen. Selain itu, minat investasi Tiongkok juga terletak pada hotel, restoran, elektronik, layanan telepon seluler, layanan radio paging, pakaian jadi (pashmina), panti jompo, pembangkit listrik tenaga air dan konstruksi sipil; sementara investor India tertarik pada industri cat, baja, bank, dan pendidikan (Nepal Rastra Bank, 2018). Pada rencana ke depan, Tiongkok kemungkinan akan memperluas jejaknya di sektor ekonomi di Nepal. Pada awal tahun 2020, perusahaan Tiongkok juga telah mengambil alih kontrak konstruksi besar di Nepal. Menurut Raman Mahato, Direktur Eksekutif di Raman Construction Pvt Ltd, perusahaan konstruksi Tiongkok akan mengendalikan hampir semua bisnis kontraktor Nepal (Reporters Nepal, 2019). Demikian pula, bank-bank India memiliki kehadiran terbatas di Nepal, yang paling menonjol adalah usaha patungan Bank Negara India dan Punjab National Bank pada Juli 2019. Bank Rastra Nepal kini telah memberikan lisensi untuk pengoperasian sistem pembayaran kepada



perusahaan jasa keuangan Tiongkok, *UnionPay International*, untuk meluncurkan layanan keuangannya di Nepal (MyRepublica, 2019).

Pada Mei 2017, Tiongkok dan Nepal menandatangani nota kesepahaman tentang BRI (The Himalayan Times, 2017). Keterlibatan ekonomi antara Nepal dan Tiongkok sedang tumbuh dan akan semakin dalam di tahun-tahun mendatang. Pada sisi lain, pengaruh India di Nepal menjadi terbatas karena munculnya NCP (*Nepal Communist Party*). 'Blokade ekonomi' Nepal oleh India pada tahun 2015 tidak membantu tujuannya, karena banyak orang Nepal melihatnya sebagai sikap keras kepala India terhadap tetangga kecilnya. Sekitar tahun 2020, pertikaian perbatasan antara India dan Nepal, dengan komentar keras tentang keterlibatan Tiongkok oleh Kepala Staf Angkatan Darat India, Jenderal M M Naravane, dan media India, semakin memicu perasaan anti-India di Nepal (Jaiswal, Pramod. 2020). New Delhi mendapatkan komentar internasional bahwa perlu membuat beberapa reorientasi kebijakan yang serius dan penting dalam hubungannya dengan Nepal. Jika tidak, hubungan bilateral mereka akan menghadapi masa-masa yang menantang ke depan. Meningkatnya kehadiran orang Tiongkok di Nepal dan kawasan Asia Selatan tentu saja tidak akan membantu posisi India, alih-alih makin membantu keinginan Beijing untuk lebih meningkatkan kehadirannya di negara bagian Himalaya itu.

### **Isu Keamanan**

Pengamat Lingkungan Tiongkok mengutip ungkapan bahwa hanya satu selain dari ekonomi Tiongkok yang tumbuh paling cepat adalah kepercayaan diri Tiongkok. Dalam berbagai konflik, Tiongkok telah menyamai dan memproyeksikan kekuatan militernya. Kepercayaan diri India juga memperkuat kemajuan ekonominya dalam belasan tahun terakhir. Namun, pertumbuhan sepeda motor sering tersendat, seperti pada tahun 2012, ketika India adalah pembangkit listrik terbesar dalam sejarah dan 300 juta penduduknya tidak memiliki akses listrik. India adalah importir senjata terbesar di dunia. Militernya dipersiapkan tidak hanya dari ancaman dari Pakistan, tetapi juga dari Tiongkok.

Selain itu, pada tahun 2012, India dan Cina sepakat bahwa perbatasan pada tiga persimpangan dengan Bhutan dan Myanmar (atau disebut juga Burma), akan diputuskan setelah dibicarakan dengan Negara-negara terkait. Sebelum hal tersebut diputuskan, maka akan diberlakukan status quo. India percaya bahwa Cina melanggar status quo tersebut dengan membangun jalan. Pasukan India kemudian dikirimkan untuk menahan aksi balasan dari Cina di wilayah tersebut, karena Bhutan, yang memiliki hubungan erat dengan India, meminta India untuk membantunya. Cina bersikeras bahwa pasukan India yang menyerang Doklam - Donglang untuk membantu Bhutan adalah sebuah pelanggaran hukum internasional (Biswas S, 2017).

Pengamat mengatakan bahwa India seharusnya tidak “melanggar perbatasan sebagai cara untuk meraih target politik mereka.” Beberapa analis mengatakan, bahwa India kemungkinan membuat kesalahan karena mengacaukan pembangunan jalan dengan mengatakan bahwa adanya potensi “implikasi keamanan serius bagi India”. Menurut analisis, bahwa antara Cina dan India ini terdapat masalah keamanan, namun tetap salah jika India terlalu menyuarakan hal tersebut.

Konflik yang pernah terjadi antara Cina dan India di tahun 2017 mengenai perbatasan bukanlah pertama kali terjadi antara kedua negara tersebut. Konflik yang terjadi ini dijadikan media untuk mengingatkan India ketika negara tersebut kalah perang pada 1962 di luar perbatasan, Cina melakukannya dengan cara menunjukkan berita-berita lama dan bukti gambar saat konflik tersebut. Pertempuran bersenjata terjadi antara Cina dan India pada tahun 1967, dengan adanya ketegangan panjang serta pasukan yang disiagakan di sepanjang perbatasan di Arunachal Pradesh pada 1986 hingga 1987. Ketegangan juga mengemuka pada pertengahan bulan Juni tahun 2017, ketika India menolak usaha Cina untuk memperluas jalan perbatasan di dataran tinggi yang disebut Doklam di India dan Donglang di Cina. Dataran yang berada di perbatasan antara Cina, negara bagian Sikkim di India bagian timur laut, dan kerajaan Himalaya di Bhutan, saat ini sedang diperebutkan oleh Beijing dan

Bhutan. India pun mendukung kepemilikan Bhutan atas wilayah tersebut (Biswas S, 2017).

India sadar, bila pembangunan jalan tersebut sudah selesai, hal ini akan memberi Cina akses yang lebih mudah menuju wilayah India yang disebut sebagai “chicken’s neck” (atau dikenal dengan nama Koridor Siliguri), yaitu koridor luas sepanjang 20 kilometer yang menghubungkan tujuh negara bagian timur laut menuju dataran India (Biswas S, 2017). Sejak ketegangan mulai muncul, masing-masing pihak telah memperkuat pasukan tentaranya dan menegaskan kepada pihak lawannya untuk mundur. Selama beberapa dekade, terbukti bahwa kedua negara ini, Cina dan India tidak berhenti bersitegang dan berkonflik, konflik kedua negara ini bahkan dikatakan dapat membahayakan dan tentunya berpengaruh seluruh negara di Asia.

#### 2.1.2 Hubungan India dan Sri Lanka

Hubungan antara India dan Sri Lanka telah berusia lebih dari 2.500 tahun. Kedua negara ini memiliki warisan interaksi intelektual, budaya, agama, dan bahasa. Dalam beberapa tahun terakhir, hubungan telah ditandai oleh kontak yang dekat di semua tingkatan dan bidang. Perdagangan dan investasi telah berkembang dan ada kerja sama di bidang pembangunan, pendidikan, budaya dan pertahanan. Kedua negara berbagi pemahaman yang luas tentang isu-isu utama yang menjadi perhatian internasional (High Commission of India, 2019). Dalam beberapa tahun terakhir, kemajuan signifikan dalam implementasi proyek-proyek bantuan pembangunan untuk Pengungsi Internal (IDPs) dan bagian-bagian yang kurang beruntung dari populasi di Sri Lanka telah membantu semakin memperkuat ikatan persahabatan antara kedua negara.

Konflik bersenjata selama hampir tiga dekade antara pasukan Sri Lanka dan LTTE berakhir pada Mei 2009. Selama konflik, India mendukung hak Pemerintah Sri Lanka untuk bertindak melawan pasukan teroris. Pada saat yang sama, ia menyampaikan keprihatinannya yang mendalam pada nasib penduduk sipil, menekankan bahwa hak-hak dan kesejahteraan mereka tidak boleh terlibat dalam permusuhan terhadap LTTE (High Commission of India, 2019). Perlunya

rekonsiliasi nasional melalui penyelesaian politik masalah etnis telah diulangi oleh India di tingkat tertinggi. Posisi India yang konsisten mendukung penyelesaian politik yang dinegosiasikan, yang dapat diterima oleh semua komunitas dalam kerangka persatuan Sri Lanka dan yang konsisten dengan demokrasi, pluralisme, dan penghormatan terhadap hak asasi manusia.

### **Konflik India dan Sri Lanka**

Selama tahun 1970-an, badan intelijen eksternal India, Research and Analysis Wing (RAW) membantu melatih dan mempersenjatai LTTE, tetapi setelah kegiatan teroris kelompok itu tumbuh pada 1980-an - termasuk aliansinya dengan kelompok separatis di negara bagian selatan India, Tamil Nadu - RAW menarik dukungan ini. Pada tahun 1987, India membuat perjanjian dengan pemerintah Sri Lanka untuk mengirim pasukan penjaga perdamaian ke pulau itu. Pasukan India tidak dapat mengakhiri konflik dan mulai berkelahi dengan LTTE. India dipaksa mundur oleh Presiden Sri Lanka Ranasinghe Premadasa pada tahun 1990. Rajiv Gandhi, perdana menteri India pada saat penempatan pasukan penjaga perdamaian, dibunuh oleh seorang pembom bunuh diri LTTE pada tahun 1991. Premadasa mengalami nasib serupa pada tahun 1993.

Sejak itu India telah berhati-hati terlibat di Sri Lanka, tetapi perdagangan kedua negara terus meningkat. Perdagangan bilateral meningkat dari \$ 658 juta pada tahun 2000 menjadi \$ 3,2 miliar pada tahun 2008, dan India tetap menjadi salah satu investor asing terkemuka di negara itu (High Commission of India, 2019). Sri Lanka juga sedang dalam pembicaraan untuk membentuk kemitraan (Bloomberg) dengan National Stock Exchange India, yang mungkin termasuk menawarkan India saham di bursa Sri Lanka. Bank Pembangunan Asia pada tahun 2008 mengatakan peningkatan kekerasan belum berdampak pada pertumbuhan (PDF), yang telah didorong oleh permintaan domestik yang kuat dan sektor swasta yang kuat. Tapi itu mengatakan konflik yang meningkat dapat menghambat pertumbuhan ekonomi. Statistik Program Pembangunan Perserikatan Bangsa-Bangsa 2008 menunjukkan bahwa Sri Lanka peringkat 104 dari 179 negara pada

Indeks Pembangunan Manusia, yang mengukur pendidikan, standar hidup, dan harapan hidup.

India tetap prihatin dengan kondisi minoritas Tamil di Sri Lanka, karena hal itu menimbulkan protes dan ketegangan di antara penduduk Tamil sendiri di selatan. Pada Februari 2009, menteri luar negeri India menyatakan keprihatinan atas keselamatan warga sipil di Sri Lanka dan mengatakan satu-satunya jalan ke depan adalah devolusi kekuasaan dari pusat ke provinsi. Di bawah kesepakatan 1987 dengan India, yang diikuti oleh amandemen ketiga belas untuk konstitusi Sri Lanka, Kolombo setuju untuk menyerahkan sebagian wewenang ke provinsi-provinsi dan menjadikan Tamil sebagai bahasa resmi negara. Tetapi tidak ada pemerintah yang sepenuhnya menerapkan ketentuan ini.

## 2.2 Hubungan Bilateral Tiongkok dan Sri Lanka

Hubungan diplomatik Tiongkok-Sri Lanka dimulai pada tahun 1950-an. Tetapi hubungan antara kedua negara dimulai pada tahun 401 M, ketika para biksu Buddha Tiongkok tiba di Sri Lanka (Wheeler, 2012: 9). Alhasil, awalnya faktor Budha menjadi pedoman dalam hubungan Tiongkok-Sri Lanka. Namun, dengan memperoleh kemerdekaan Sri Lanka pada tahun 1948, memulai dasar bagi hubungan politik pemerintahan dengan Tiongkok dan Sri Lanka bahwa Sri Lanka adalah salah satu negara pertama yang mengakui Republik Rakyat Tiongkok (RRT) pada tahun 1950 dan terus mendukung ke Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Untuk memajukan hubungan tersebut, pada tahun 1952, kedua negara menandatangani *General Agreement on Trade and Payment* untuk saling tukar barang antara karet dari Sri Lanka, dan beras dari Tiongkok.

Mengenai hubungan kedua negara tersebut menyebabkan Amerika Serikat mencabut semua bantuan ke Sri Lanka, sebagai tindakan hukuman untuk “ramah-tamah” dengan negara komunis. Dalam sisi Tiongkok, perjanjian ini dielu-elukan oleh Jiang Qinzhen, Duta Besar Tiongkok untuk Sri Lanka saat itu, sebagai “bagian yang sangat dihargai dalam sejarah hubungan bilateral” (Singh, 2003: 234). Hubungan diplomatik penuh antara kedua negara dibangun pada tanggal 1 Februari

1957, membuka jalan bagi hubungan politik yang kuat. Selain itu, ketika Perdana Menteri Sirimavo Bandaranaike memprakarsai kebijakan menasionalisasi bisnis asing, yang mengakibatkan Amerika Serikat dan Inggris menangguk bantuan, Sri Lanka tidak punya pilihan selain mencari bantuan dan perdagangan ke Tiongkok dan Rusia, dengan cara meningkatkan hubungan ekonomi. Pada saat yang sama, Sri Lanka dan Tiongkok menandatangani perjanjian maritim komersial untuk meningkatkan perdagangan bilateral yang juga menyebabkan ekspansi angkatan laut oleh Tiongkok.

Perkembangan di tahun 1970-an semakin memperkuat hubungan bilateral. Pada tahun 1971, Sri Lanka menjadi sponsor bersama rancangan resolusi yang membuat RRT mendapatkan kursi permanen di Dewan Keamanan PBB. Dari tahun 1972, beberapa perjanjian yang berkaitan dengan bantuan, perdagangan dan senjata ditandatangani antara kedua negara tersebut, sehingga pada tahun 1975 Tiongkok menjadi tujuan ekspor terbesar Sri Lanka. Pada tahun 1982 dan 1984, kedua negara menandatangani perjanjian perdagangan dengan maksud untuk membentuk komite perdagangan bersama dan kerjasama ekonomi dan perdagangan.

Pada akhir tahun 1970-an terjadi peristiwa kebangkitan nasionalisme Tamil dan tumbuhnya Macan Pembebasan Tamil Eelam (LTTE), Tiongkok secara pribadi mendesak pemerintah Sri Lanka untuk mencari solusi politik bagi konflik etnis (Wheeler, 2012: 9). Namun, ketika India ikut campur dalam konflik etnis pada tahun 1987, yang mempengaruhi citra dan ekonomi Sri Lanka, Tiongkok adalah satu-satunya negara yang mempertanyakan tindakan India, dan terus mengekspor senjata ke Sri Lanka. Dengan demikian, masalah perdagangan, bantuan, maritim, dan global telah membentuk hubungan Tiongkok-Sri Lanka. Menariknya, hubungan ini telah diperdalam secara substansial secara politik, ekonomi dan militer selama rezim Mahinda Rajapaksa (2005-2014).

### 2.2.1 Perdagangan, Investasi dan Bantuan

Perdagangan dua arah antara Tiongkok dan Sri Lanka telah berkembang pesat, dari US \$ 1 25,6 juta pada tahun 1990 menjadi US \$2256 juta pada tahun

2000 (Wheeler, 2012: 12). Pada tahun 2012, ekspor Sri Lanka ke Tiongkok bernilai US \$ 1 08,1 2 juta, menyumbang 1,18 persen dari ekspor Sri Lanka; dan impornya dari Tiongkok senilai US \$ 2.568,01 juta menyumbang 14,36 persen dari impornya (Kelegama, 2014). Pertumbuhan perdagangan semakin diperkuat ketika kedua negara menandatangani FTA, yang telah mereka sepakati.

Lebih dari perdagangan bilateral, investasi Tiongkok yang tumbuh di infrastrukturnya yang telah meningkatkan pengaruh Tiongkok di Sri Lanka. Pada berbagai investasi Tiongkok di Sri Lanka adalah: pembangunan Pembangkit Listrik Tenaga Batubara Puttalam; Pelabuhan Hambantota; Teater Seni Pertunjukan Nasional, Balai Konferensi Internasional Peringatan Bandaranaike; Kompleks Mahkamah Agung; Menara Teratai; Pertukaran Telekomunikasi Mina Pusat; Skema Perlindungan Banjir Gingang; pembangunan kembali Lady Ridgeway (Rumah Sakit Anak); dan Jalan Tol Bandara Colombo – Katunayake. Pada tahun 2013, Tiongkok setuju untuk bekerja sama dalam proyek Kota Pelabuhan Kolombo, sebuah rencana senilai US \$ 1,4 miliar untuk membangun pulau buatan di lepas pantai Kolombo, yang dirancang dengan mal, hotel, dan marina, sebuah proyek yang berupaya menyaingi Singapura dan Dubai. Rupanya, Tiongkok adalah pemberi dana terbesar dalam proyek Sri Lanka pada tahun 2011, dengan komitmen pinjaman US \$ 760 juta, di atas Jepang (US \$ 413 juta) dan Bank Dunia (US \$ 105 juta) (Wheeler, 2012: 12).

Menurut Kementerian Keuangan dan Perencanaan Sri Lanka, Departemen Sumber Daya Eksternal, total investasi Tiongkok di Sri Lanka selama 1971 -2012 adalah US \$ 5,05 miliar, di mana US \$ 4,76 miliar, mewakili sekitar 94 persen, diinvestasikan selama 2005-2012 (Kelegama, 2015). Dua alasan penting untuk meningkatkan investasi Tiongkok adalah sebagai berikut. Pertama, Tiongkok memberikan pinjaman tanpa bunga dan pinjaman preferensial dengan tingkat subsidi ke Sri Lanka untuk pembangunan infrastruktur. Misalnya, selama 2009-2013, Sri Lanka meminjam US \$ 2,6 miliar dari Bank Exim milik negara Tiongkok untuk berbagai proyek pembangunan di pulau itu seperti Pelabuhan Hambantota, Jalan Tol Katunayake, pembangkit listrik tenaga batu bara Norochcholai, proyek

kereta api, listrik provinsi utara, dan pembangunan jalan. , jalan tol selatan, proyek listrik di Uva dan provinsi timur.

Pinjaman tersebut dapat dilunasi selama 14 hingga 20 tahun. Kedua, untuk memfasilitasi investasi Tiongkok, Dewan Investasi (BoI) Sri Lanka telah mengambil berbagai langkah seperti membatasi zona terpisah untuk investor Tiongkok di Mirigama (Tiongkok adalah negara pertama yang memiliki Zona Ekonomi Eksklusif - ZEE - di Sri Lanka), mendirikan kantor promosi investasi di Shanghai, dan mengalokasikan visa khusus lima tahun untuk investor (Chhibber, 2009). BoI juga telah mengalokasikan blok eksplorasi di Mannar Basin ke Tiongkok. Pada tahun 2010, Sri Lanka setuju untuk membeli pabrik dan peralatan dari Tiongkok untuk pembangunan jalan dengan biaya US \$ 115,8 juta.4 Sebagai hasil dari kebijakan pro-investor Sri Lanka, Tiongkok Merchants Group mengumumkan pada bulan Agustus 2011 bahwa mereka akan berinvestasi US \$500 juta di negara kepulauan, yang merupakan investasi terbesar perusahaan di luar Tiongkok (Wheeler, 2012: 13). Akan tetapi, beberapa orang berpendapat bahwa suku bunga Tiongkok, yang berkisar antara 1,53 hingga 6,5 persen, jauh lebih tinggi daripada yang dikenakan oleh Bank Dunia dan Bank Pembangunan Asia (ADB) (Wheeler, 2012: 12).

Selain itu, secara resmi diperkirakan 42 proyek infrastruktur saat ini mempekerjakan lebih dari 1.700 pekerja Tiongkok; tetapi menurut perkiraan konservatif, jumlahnya sekitar 25.000, menyangkal kesempatan kerja bagi orang Sri Lanka dan ada juga kekhawatiran bahwa banyak pekerja Tiongkok akan tetap tinggal di negara itu. Namun demikian, Tiongkok yang muncul sebagai investor utama dan penyedia bantuan untuk Sri Lanka memperkuat hubungannya. Selain itu, selama bertahun-tahun, Tiongkok juga muncul sebagai donor bantuan utama untuk Sri Lanka. Bantuan Tiongkok untuk Sri Lanka hanya beberapa juta dolar pada tahun 2005, tetapi sekarang lebih dari US \$ 1 miliar. Pada tahun 2009, Tiongkok adalah donor bantuan terbesar Sri Lanka, dengan angka bantuan US \$ 1,2 miliar (India, dengan bantuan US \$ 700 juta, berada di urutan kedua) dari total bantuan luar negeri yang diterima sebesar US \$ 2,2 miliar, bahkan melebihi Inggris yang hanya



memberikan £ 1.25 juta dalam bantuan kemanusiaan pada tahun 2008 (Fernando, 2010: 289).

Bantuan kemanusiaan Tiongkok juga signifikan, karena selama Tsunami 2001, negara itu memberikan bantuan kemanusiaan sebesar US \$ 1,5 juta, bersama dengan tim medis (Wheeler, 2012: 12). Pada Januari 2011, saat Sri Lanka dilanda banjir, Tiongkok kembali memberikan US \$ 1,5 juta. Secara keseluruhan, sejak 2009, Sri Lanka telah menerima total US \$ 4 miliar dari Tiongkok dalam bentuk bantuan, pinjaman lunak, dan hibah. Hampir 70 persen proyek infrastruktur di negara ini didanai oleh bank dan institusi Tiongkok dan sedang dibangun oleh perusahaan Tiongkok (Godbole, 2015). Dengan demikian, Tiongkok telah berhasil meningkatkan hubungan bilateral dengan perdagangan, bantuan, dan investasi yang sangat dibutuhkan.

#### 2.2.2 Hubungan Militer

Dalam hal kerja sama militer, Tiongkok telah menjadi pemasok senjata konvensional terbesar ke Sri Lanka sejak 1950-an, yang memasok senjata kecil, amunisi, ranjau darat, kapal angkatan laut, dan pesawat terbang. Namun, penjualan senjata Beijing ke Sri Lanka meningkat secara signifikan selama Perang Eelam IV, yang dimulai pada Juli 2006. Dalam konteks ini, Sri Lanka menandatangani kesepakatan senjata senilai US \$ 37,6 juta dengan Poly Technologies yang berbasis di Beijing untuk periode Jian- 7, JY 11 -Radar pengawasan udara 3D, pengangkut personel lapis baja, senapan serbu T-56, senapan mesin, senapan anti-pesawat, peluncur granat berpeluncur roket, dan rudal (Hariharan, 2013: 1). Juga diduga bahwa Beijing memberikan enam pesawat tempur F-7 ke Sri Lanka secara gratis (Raman, 2008).

Menurut Institut Penelitian Perdamaian Internasional Stockholm (SIPRI), selama tahun 2005 hingga 2010, Sri Lanka adalah pasar senjata terbesar kedelapan di Tiongkok. Akibatnya, Sri Lanka masih terus membayar hutang perusahaan senjata Tiongkok (Wheeler, 2012: 11). Pada saat yang sama, LTTE juga dituduh memperoleh senjata buatan Tiongkok dari sumbernya, seperti senapan, howitzer,

dan rudal permukaan-ke-udara. Hal ini terbukti dari laporan pemerintah (2011) yang dirilis oleh Kementerian Pertahanan Sri Lanka tentang konflik tersebut, yang berisi daftar rinci senjata yang ditemukan dari LTTE, termasuk hampir 13.000 senapan model Tiongkok bernilai lebih dari \$1 juta (Kementerian Pertahanan, Sri Lanka, 2009: 1-2). Kunjungan tingkat tinggi oleh pejabat militer juga membawa hubungan militer ke tingkat yang baru, saat Menteri Pertahanan China Liang Guanglie mengunjungi Sri Lanka pada Agustus 2012. Selama kunjungannya, hibah sebesar US \$ 100 juta diberikan untuk pembangunan kamp militer di utara dan provinsi timur Sri Lanka.

Pada Mei 2014, Wakil Ketua Komisi Militer Pusat Tiongkok, Marsekal Xu Qiliang, mengunjungi Kolombo dengan sebuah delegasi militer yang besar. Dari waktu ke waktu, Tiongkok juga memberikan pelatihan militer kepada perwira Sri Lanka, dan banyak perwira ditempatkan di Universitas Pertahanan Nasional Beijing (Wheeler, 2012: 10-11). Setelah Perang Eelam IV, Tiongkok menawarkan bantuan di ranjau di provinsi utara dan timur dan memberi Angkatan Udara Sri Lanka peralatan dan pelatihan yang diperlukan. Selain itu, beberapa perusahaan pertahanan China seperti Poly Technologies dan China Electrical and Technologies Corporation telah mensponsori seminar dan konferensi tentang pemberantasan terorisme dengan latar belakang pengalaman Sri Lanka (Radhakrishnan, 2011: 12).

Selanjutnya, kapal angkatan laut Tiongkok mengunjungi tiga pelabuhan di Sri Lanka pada tahun 1985, pada kunjungan pertama Angkatan Laut Tiongkok ke luar negeri. Pada Maret 2007, kapal-kapal angkatan laut Tiongkok kembali mengunjungi Kolombo dalam perjalanan ke latihan angkatan laut multilateral pertama Tiongkok dengan Pakistan. Kapal angkatan laut Tiongkok kembali mengunjungi Kolombo pada 2009 dan 2010 dalam perjalanan untuk bergabung dengan operasi anti-pembajakan di Teluk Aden. Dengan demikian, kedua negara telah berhasil mengembangkan hubungan militer dengan angkatan darat, laut dan udara.

### 2.3 Kerjasama antara Sri Lanka dan Tiongkok

Hubungan dekat selama puluhan tahun juga telah meletakkan dasar bagi kerja sama di tingkat global, misalnya: Sri Lanka bersama-sama mendukung pencalonan Tiongkok untuk kursi di Dewan Keamanan Perserikatan Bangsa-Bangsa pada tahun 1971; menyambut baik penyerahan kedaulatan Hong Kong ke Tiongkok dan mengirimkan perwakilan resmi pada upacara penyerahan pada Juli 1997; mendukung masuknya Tiongkok ke Organisasi Perdagangan Dunia (WTO) pada tahun 2000; membujuk India pada tahun 2005 untuk memberikan status pengamat Tiongkok di Asosiasi Asia Selatan untuk Kerja Sama Regional (SAARC), jika India setuju untuk masuk ke Afghanistan (yang diadvokasi oleh India); dan mendukung penentangan Tiongkok terhadap Hadiah Nobel Perdamaian 2010 yang diberikan kepada Liu Xiaobo.

Menanggapi dukungan Sri Lanka yang luar biasa, dukungan Tiongkok untuk Sri Lanka di forum global termasuk - memblokir diskusi di PBB pada bulan Maret 2009 tentang tahap terakhir Sri Lanka dari Eelam War IV; menolak, pada Mei 2009, bersama dengan Rusia dan Vietnam, bahasa kuat yang awalnya dirancang oleh Inggris, Prancis dan Australia (Wheeler, 2012: 22); menyuarakan keprihatinannya pada bulan Juni 2010 atas penunjukan Sekretaris Jenderal PBB sebagai panel ahli untuk menyelidiki kemungkinan kejahatan perang di Sri Lanka; mengungkapkan pandangannya pada bulan April 2011 bahwa tindakan internasional selanjutnya akan memperumit masalah dan sebaliknya Sri Lanka harus dibantu untuk menstabilkan situasi internal dan ekonominya sendiri (Wheeler, 2012: 22);

Pada sesi Dewan Hak Asasi Manusia PBB (UNHRC) ke-17 pada Mei 2011, setiap intervensi internasional di Sri Lanka dan setiap upaya untuk membuka kembali perdebatan tentang perilaku Sri Lanka di akhir perang, kemudian menentang, pada Maret 2012, hal serupa resolusi yang diprakarsai oleh AS untuk perlindungan hak asasi manusia di Sri Lanka. Selain itu, Tiongkok memainkan peran penting dalam memastikan bahwa Sri Lanka menjadi mitra dialog di Shanghai Cooperation Organization (SCO) dan kedua negara tersebut telah

memiliki posisi yang sama dalam isu-isu transnasional di tingkat global. Dengan demikian, kerjasama dan timbal balik yang tumbuh di tingkat global telah menambah dimensi baru dalam hubungan bilateral.



### **BAB 3. BELT AND ROAD INITIATIVES DI ASIA SELATAN**

#### **3.1 Program *Belt and Road Initiatives* (BRI)**

Selama lebih dari satu dekade, Tiongkok telah berusaha keras untuk berbaur erat dengan negara-negara tetangga. Sebagai contoh, Jembatan Daratan Eurasia, rute transportasi kereta api dan jalan sepanjang 4.131 km yang menghubungkan 14 provinsi di Tiongkok dengan Rotterdam, secara resmi dibuka pada tahun 1990 membawa pengiriman peti kemas pertama pada tahun 1992 (Cui, 2015). Inisiatif OBOR merupakan perpanjangan besar dari daya cipta pada bidang ini oleh pemerintah pusat RRT yang diusulkan oleh Presiden Xi pertama kali pada bulan September 2013. Setelah itu, ia telah menyoroti skema OBOR setidaknya lima kali di berbagai acara global profil tinggi. *One Road*, atau disebut *Ground Silk Road*, berniat untuk menghubungkan daratan Tiongkok dengan Asia Tengah dan Eropa; sementara *One Belt*, yang secara alternatif dikenal sebagai Jalur Sutera Laut, dimulai dari wilayah pesisir Tiongkok dan berlanjut terus ke Eropa melalui Asia Tenggara dan Afrika.

Menurut berbagai pidato Presiden Xi dan Menteri Luar Negeri Wang Yi, *One Road* memiliki tiga rute: 1) Tiongkok Utara - Mongolia - Rusia - Eropa; 2) Tiongkok - Asia Tengah - Eropa; 3) Tiongkok - Asia Tengah - Asia Barat / Timur Tengah; dan *One Belt*, Tiongkok - ASEAN - Timur Tengah — Eropa. Sejauh ini, pemerintah Tiongkok belum mengumumkan daftar resmi negara-negara terkait dengan OBOR. Media *People's Daily* mencatat 36 negara awal (*People's Daily*, 2014) didasarkan pada tabel berikut:

Tabel 3.1 Daftar Negara Bidikan OBOR (sumber: Hosain &amp; Hossain 2019)

Area Prioritas	Regional	Negara Anggota
1	Asia Tengah	Kirghizstan - Uzbekistan - Turkmenistan - Tajikistan –Kazakhstan - Mongolia
1	Russia	
1	Asia Selatan	Bangladesh – Afghanistan – India - Maldives – Nepal – Sri Lanka – Pakistan
1	Asia Tenggara	Brunei- Kamboja- Indonesia- Laos- Malaysia- Myanmar-Filipina- Singapura- Thailand- Vietnam
2	Timur Tengah dan Afrika Timur	Mesir - Iran - Iraq - Kuwait - Oman - Qatar - Suriah – UAE
3	Negara-negara Eropa dan Afrika	Benin - Nigeria - Polandia – Ukraina

*Silk Road* (Jalur Sutera) yang baru adalah mega proyek strategis berskala sangat besar yang menampilkan visualisasi jangka panjang kebijakan luar negeri Tiongkok yang mencakup visi hubungan internasional yang berdaulat dan perbedaan budaya dari negara-negara anggotanya dan dipandu oleh kerja sama, keuntungan, dan pembangunan yang saling menguntungkan. Ini adalah inisiatif kebijakan luar negeri utama pemerintah Presiden Xi yang menghasilkan visi strategis untuk menghubungkan Asia, Eropa dan Afrika. Penting untuk dicatat bahwa OBOR tidak mengikuti standar barat untuk pembentukan perjanjian bilateral atau multilateral di antara semua negara anggota; model Tiongkok lebih menekankan hubungan ekonomi yang akan mendorong perusahaan domestik untuk mengakses pasar baru, membantu dukungan diplomatik, memfasilitasi akses ke kredit dan menyederhanakan standar ekspansi perdagangan internasional yang dipandang sebagai proyek diplomatik tetapi masuk akal meningkatkan pengaruh Tiongkok di wilayah geopolitik yang hebat dan relevansi ekonomi seperti Eurasia (Victoria, 2018). Proyek ini didasarkan pada skenario saling menguntungkan dan

bertujuan untuk meningkatkan kontribusi Tiongkok untuk barang-barang komunal universal.

Bertambahnya kekuasaan tidak selalu tergantung sepenuhnya pada kekuatan militer atau ekonomi, tetapi sebagian besar dipengaruhi oleh kesejahteraan dan cara menjalankan kekuasaan yang merupakan perundingan dan konsiliasi dasar. Dalam konteks ini, gagasan kekuatan yang tumbuh atau naik dapat didefinisikan sebagai agen yang perlu diperdebatkan untuk transformasi dalam status-quo yang sejauh ini tidak dapat secara sepihak memutuskan garis besar politik atau ekonomi individu secara luas. Jika mempertimbangkan perspektif ini, OBOR dapat dilihat dalam agenda yang lebih politis daripada ekonomi menawarkan masuknya negara-negara Asia Tengah yang kurang berkembang ke jalan raya perdagangan global. Struktur dan ideologi dari inisiatif ini akan memberikan basis yang signifikan untuk berhasil menggabungkan keaslian negara-negara anggota. Prinsip-prinsip yang digariskan oleh diplomasi Tiongkok adalah kemungkinan saling menguntungkan, perluasan perdagangan dan investasi yang pada gilirannya, akan memandu untuk mempromosikan pembangunan untuk negara-negara yang bersangkutan (Dewan Negara RRC, 2016).

### 3.1.1 Rancangan *Belt and Road Initiative* (BRI) oleh Tiongkok

*Belt and Road Initiative* (BRI) senilai US\$ 4 triliun dianggap sebagai proyek perdagangan dan investasi asing paling ambisius di Tiongkok hingga saat ini. Proyek ini awalnya bernama *One Belt One Road* (OBOR) dan kemudian berganti nama menjadi BRI, istilah "satu" di OBOR hanya menyiratkan satu jaringan tunggal sementara BRI akan lebih mencerminkan banyak kelompok jaringan proyek. Pada Oktober 2017, BRI dituliskan ke dalam konstitusi Partai Komunis di Kongres Nasional ke-19 Partai Komunis Tiongkok (CPC), sebuah tanda signifikansi kebijakan proyek untuk Tiongkok dan kepemimpinannya saat ini (Wijayasiri, 2018).

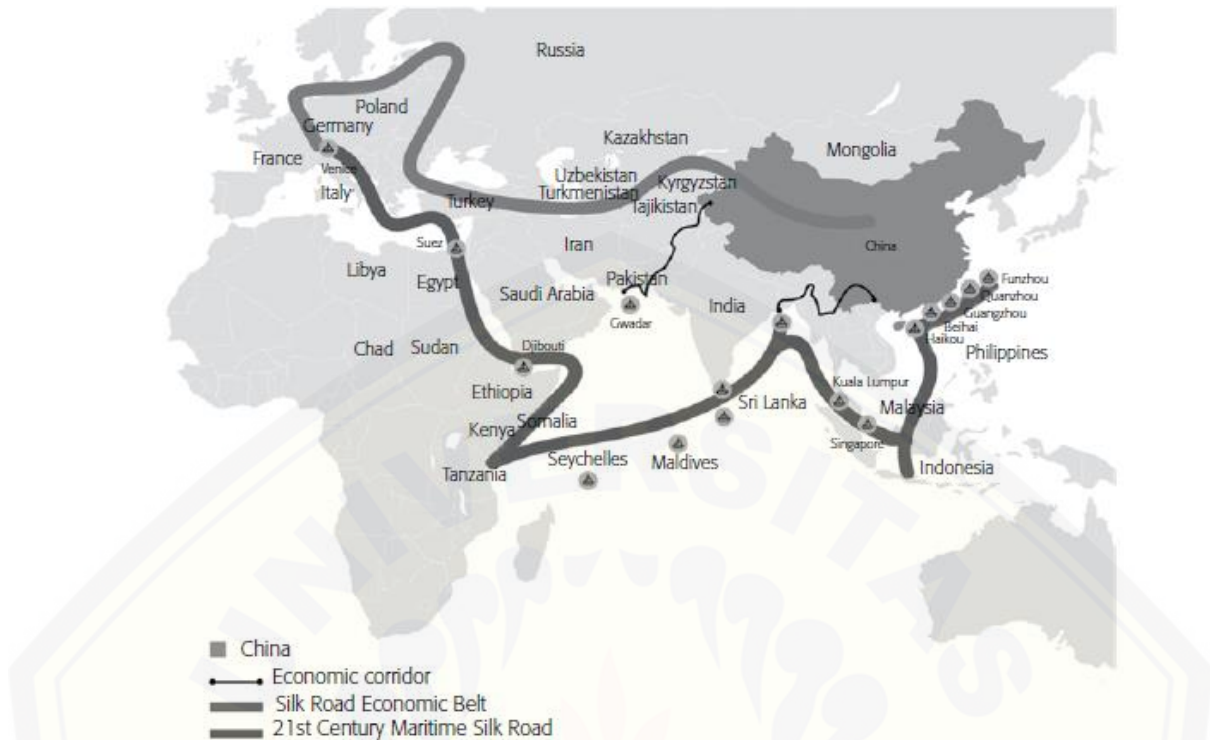
Asia Tenggara dan Asia Selatan diharapkan menjadi penerima manfaat utama BRI (DeLoitte, 2018). Untuk yang pertama, itu sebagian karena

kedekatannya dengan Tiongkok dan tingkat perkembangan yang lebih tinggi, dan sebagian karena permintaan untuk infrastruktur yang lebih baik. Untuk yang terakhir, ukuran populasi dan potensi pasar yang luas patut diperhatikan. Di antara penerima manfaat lainnya termasuk Eropa, Rusia dan Asia Tengah dan Afrika. Sejauh ini, infrastruktur telah menarik lebih banyak pendanaan daripada sektor-sektor lain meskipun infrastruktur ini juga mencakup investasi di bidang manufaktur dan perdagangan, serta investasi yang lebih lembut dalam pariwisata dan budaya.

Salah satu tantangan utama yang dihadapi inisiatif ini adalah dalam mendapatkan dukungan dan kerja sama dari negara-negara berkembang lainnya terutama India. Kekuatan-kekuatan Barat juga tetap skeptis terhadap inisiatif ini dan memandangnya sebagai cara Tiongkok meningkatkan kekuatan dan pengaruhnya secara geopolitik. Meskipun demikian, ia telah menerima kerja sama tingkat tinggi dari banyak negara termasuk di Asia Selatan (Bangladesh, Maladewa, Nepal, Pakistan dan Sri Lanka) dan Asia Tenggara.

Proyek BRI dalam 4 tahun terakhir sejak diluncurkan telah berkembang dalam hal investasi dan negara-negara yang terlibat. Pada bulan Mei 2017, Forum Sabuk dan Jalan untuk Kerjasama Internasional diadakan di Beijing. Dihadiri oleh kepala negara dari 29 pemerintah, perwakilan dari 130 negara dan perwakilan lebih dari 70 organisasi internasional. Acara ini adalah pertemuan tingkat tertinggi dari jenisnya sejak BRI diusulkan pada 2013. BRI juga telah meluas ke Amerika (Utara dan Selatan); Investasi Tiongkok di Amerika Latin terus meningkat pada 2017. Dalam waktu kurang dari satu dekade, Tiongkok telah melonjak dari menjadi salah satu mitra dagang dan investasi terkecil di Amerika Latin menjadi salah satu yang terbesar.





Gambar 3.1 Peta Proyek BRI oleh Tiongkok (sumber : Cai, 2017)

### 3.1.2 Sumber Dana OBOR

Sebagai salah satu proyek terbesar dalam sejarah dunia, OBOR membutuhkan dana yang tidak sedikit. Pemerintah Cina telah menyatakan USD 40 Miliar dari pihaknya. (Chua, 2017). Lembaga pendanaan lainnya seperti China Development Bank, State Administration of Foreign Exchange, Export-Import Bank of China, dan China Investment Corporation telah mengalokasikan dana pada tahun 2015 (Sarker, 2018). OBOR diharapkan secara khusus menyoroti pembangunan infrastruktur, globalisasi ekonomi, harmonisasi politik, pertukaran budaya dan adopsi teknologi maju untuk mencapai koordinasi kebijakan, meningkatkan fasilitas, meningkatkan konektivitas, mempromosikan integrasi keuangan, dan membuat tempat tinggal yang lebih baik bagi masyarakat luas. (Uberoi, 2016; Haggai, 2016). OBOR lebih lanjut berfokus pada arus investasi, alokasi sumber daya, integrasi pasar dan koordinasi kebijakan melalui promosi kerjasama ekonomi regional yang terbuka, komprehensif dan seimbang (Sarker et al., 2018; Yu, 2017; Chen, 2017; Cheng, 2016; Khattak dan Khalid, 2013 ).

### 3.1.3 Rancangan Pengembangan OBOR

OBOR menghubungkan komunitas dunia dengan bantuan integrasi politik, ekonomi dan budaya. Meskipun, menurut beberapa akademisi, OBOR adalah satu-satunya niat Tiongkok untuk kebijakan "*Go West*" untuk perdagangan, OBOR memiliki dampak besar pada ekonomi dunia (Misra, 2016). Jelas dan strategis, Tiongkok memiliki pengaruh mayoritas pada inisiatif OBOR karena mendapat keuntungan penggerak pertama dan menjadi pemain ekonomi terbesar (Du & Zhang, 2017). Proyek ini juga terdiri dari inisiatif "*Digital Silk Road*" bagi dunia untuk terhubung secara digital yang diawasi oleh *Cyberspace Administration of China* (Sarker, 2017). Ada beberapa tempat yang signifikan secara geografis di Tiongkok seperti Xinjiang sebagai area inti dari *One Belt* dan Fujian sebagai area inti dari *One Road* untuk implementasi dua proyek besar di bawah inisiatif OBOR (Sauvant & Chen, 2014) serta beberapa tempat lain seperti Qinghai, Gansu, Ningxia, dan Shaanxi untuk menghubungkan Tiongkok ke Asia Tengah melalui jalur ekonomi. Daerah-daerah seperti Sichuan, Chongqing dan Yunnan juga diharapkan menghubungkan Tiongkok dengan Asia Tengah, Selatan dan Tenggara, Timur Tengah dan; Afrika Timur dan Utara melalui Fujian, Jiangsu, Zhejiang, Guangdong dan Hainan (Djankov & Miner, 2016).

Beberapa hasil penelitian lain mengisahkan inisiatif OBOR sebagai perluasan, peningkatan, dan penggabungan ekonomi Tiongkok yang melambat dengan menjaga keamanan negara, ekonomi dan hubungan eksternal (Sauvant & Chen, 2014). Menurut PWC (2016), negara-negara anggota OBOR membutuhkan setidaknya USD 5 Triliun untuk pembangunan infrastruktur dari 2016 hingga 2020 sedangkan menurut *Asian Development Bank* (ADB), negara-negara Asia anggota OBOR menginginkan USD 8 Triliun untuk saling terhubung satu sama lain dan hasil lengkap dari proyek (Fallon, 2015). Infrastruktur telah dinilai sebagai prioritas utama karena sebagian besar negara anggota OBOR adalah negara berkembang (Gray & Murphy, 2015). Langkah penting utama berikutnya adalah mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk menghilangkan hambatan perdagangan dan

investasi, hambatan tarif dan non-tarif serta mempromosikan pertumbuhan ekonomi dan pembangunan berkelanjutan (Sarker et al., 2017).

Pada sisi lain, penggabungan keuangan adalah salah satu tujuan penting utama dari inisiatif OBOR yang hanya dapat dicapai dengan mendorong sinkronisasi perencanaan keuangan, mengglobalisasikan RMB untuk perdagangan dan investasi, menginspirasi kerja sama ekonomi, menciptakan organisasi keuangan lokal, mengintensifkan dukungan untuk risiko manajemen dan mempromosikan mekanisme regional (Yu, 2017). Pertukaran budaya juga dapat dicapai dengan menghubungkan orang-orang dari negara-negara mitra OBOR, meningkatkan saling pengertian dan memelihara lebih banyak interaksi di antara orang-orang massa di negara-negara anggota (Muttarak, 2017). Banyak pekerjaan telah dilakukan oleh para akademisi dan peneliti di OBOR tetapi sebagian besar dari mereka berada di masalah kebijakan (Yu, 2017) walaupun ada beberapa studi tentang latar belakang, inisiatif, strategi, peluang, tantangan dan implementasi untuk pembangunan regional dan global di masa depan (Haggai, 2016).

Filosofi BRI/OBOR yang diprakarsai oleh Tiongkok dapat dianggap sebagai peluang daripada ancaman yang membawa pertumbuhan ekonomi berkelanjutan yang menyatukan beberapa inisiatif pembangunan utama. Inisiatif ini dapat mempengaruhi kebijakan utama Tiongkok, strategi pembangunan, urusan luar negeri, dan investasi masa depan yang dapat mendukung pembangunan ekonomi regional dan global di masa depan. Selain itu, dapat membantu menghubungkan negara dan wilayah mitra dalam hal interaksi fisik, politik, budaya, ekonomi dan psikologis (Khattak & Khalid, 2013).

Faktanya, ini adalah cara yang dapat berkontribusi pada pembangunan regional dan global di masa depan dengan menciptakan infrastruktur baru dari Asia ke Afrika dan Eropa. Keenam koridor ekonomi yang terkait dengan OBOR menghubungkan bagian-bagian yang signifikan secara geopolitik di Asia Tenggara, Asia Tengah, Asia Selatan dan Eropa yang membantu mempromosikan transportasi bisnis dan pengaruh ekonomi Tiongkok di atas negara-negara lain (Haggai, 2016).

Tiongkok telah berhasil dari Tiongkok Tenggara (Sichuan) ke Asia Tenggara yang awalnya merupakan target yang disengaja dari Bank Pembangunan Asia dan lembaga-lembaga pembangunan terkenal lainnya (AIIB, 2016). Koridor lain menghubungkan Tiongkok dari Kunming ke Vietnam, Laos dan Myanmar. Perlu dicatat bahwa kecuali Jepang, ekonomi lain negara-negara Asia jauh lebih kecil daripada Tiongkok. Oleh karena itu, Tiongkok dapat diuntungkan menjadi pemasok teratas produk manufaktur ke Asia serta konsumen teratas produk pertanian dan sumber daya dari Asia khususnya, Asia Selatan dan Tengah. Beberapa tempat yang penting secara geopolitik akan dapat hidup setelah implementasi inisiatif OBOR yang tepat (Sarker, 2017)

### **3.2 *Belt and Road Initiatives (BRI)* Tiongkok dan pembangunan proyek infrastruktur di Sri Lanka**

Negara pertama yang mengakui Republik Rakyat Tiongkok adalah Sri Lanka, sejak saat itu hubungan antara Sri Lanka dan Republik Rakyat Tiongkok menjadi kuat. Keduanya kemudian melakukan kunjungan tingkat tinggi dan menandatangani berbagai perjanjian kerja sama. Tiongkok telah memberikan bantuan ekonomi, militer dan teknis ke Sri Lanka. Kerja sama Tiongkok dengan Sri Lanka telah mencapai titik puncak ekonomi dengan investasi besar dari Tiongkok dalam perluasan infrastruktur di Sri Lanka, termasuk proyek pengembangan pelabuhan Sri Lanka di Hambantota. Selain itu Tiongkok dan Sri Lanka juga bekerjasama dalam hubungan militer, Tiongkok menyuplai berbagai senjata modern bagi angkatan bersenjata Sri Lanka.

Republik Rakyat Tiongkok (RRC) dan Sri Lanka menjalin hubungan diplomatik pada tahun 1950. Sri Lanka mengakui RRC pada bulan Januari 1950 dan menerima kebijakan Satu-Tiongkok. Kedua negara menandatangani perjanjian perdagangan pada tahun 1952. Selama 69 tahun terakhir, hubungan antara Sri Lanka dan Tiongkok ramah dan bersahabat. Tidak ada perselisihan bilateral sama sekali. Kedua negara ini bekerja sama dengan erat di platform multilateral seperti PBB dan Gerakan Non-Blok. Ikatan ekonomi antara Tiongkok dan Sri Lanka semakin dekat dalam beberapa tahun terakhir dan Tiongkok telah meningkatkan

investasi di Sri Lanka secara berkelanjutan (Hosain & Hossain, 2019). Di bawah kerangka kerja Belt and Road Initiative, Tiongkok telah banyak berinvestasi dalam infrastruktur Sri Lanka, termasuk jalan raya, pelabuhan dan jalur kereta api.

Sebagian besar investasi adalah pinjaman lunak, dan beberapa di antaranya adalah investasi asing langsung, seperti kota pelabuhan Kolombo. Pembangunan tersebut telah mengubah lanskap Sri Lanka secara signifikan. Misalnya, jalan raya terpanjang di Sri Lanka, jalan raya selatan, membentang hampir 250 km, di mana tiga perempatnya dibangun oleh perusahaan-perusahaan Tiongkok, dan akan membantu Kolombo menjadi kota global, yang tidak hanya melayani kebutuhan negara tetapi juga pengembangan seluruh wilayah. Hal tersebut merupakan tanda yang dianggap sangat signifikan dalam hubungan antara kedua negara tersebut.

Lebih dari 260.000 wisatawan Tiongkok mengunjungi Sri Lanka pada tahun 2017 dan Tiongkok menjadi sumber wisatawan terbesar kedua ke Sri Lanka. Tiongkok adalah sumber wisatawan terpenting kedua bagi Sri Lanka. Industri pariwisata adalah pilar penting bagi perkembangan ekonomi Sri Lanka. Sri Lanka memiliki keinginan agar terus mempromosikan negaranya sebagai tujuan bagi wisatawan Tiongkok. Sri Lanka beruntung menerima lebih dari 2 juta wisatawan pada tahun 2018. Sri Lanka berharap untuk terus mempromosikan popularitasnya di kalangan wisatawan Tiongkok, yang tidak hanya kondusif bagi kerja sama ekonomi bilateral tetapi dapat membantu mempromosikan persahabatan antara kedua negara. Pariwisata juga menjadi bagian penting dari diplomasi publik Sri Lanka.

Selama tahun pertamanya sebagai Presiden Tiongkok, Xi Jin mengeluarkan kebijakan ekonomi yang ambisius. Salah satu inisiatif yang menarik perhatian dunia internasional adalah Belt and Road Initiative (BRI) tahun 2013 yang bertujuan untuk menghubungkan ekonomi Eurasia dengan infrastruktur, perdagangan dan investasi. BRI terdiri dari 2 komponen utama, yaitu Jalur Ekonomi Jalur Sutra dan Jalur Sutra Maritim Abad 21. Sabuk Ekonomi Jalur Sutra sebagai jalur darat bertujuan untuk menghubungkan provinsi-provinsi terbelakang di Tiongkok barat

dengan Eropa melalui Asia Tengah. Sementara itu, Jalur Sutra Maritim Abad 21 sebagai jalur laut bertujuan untuk menghubungkan provinsi pesisir Tiongkok yang kaya dengan Asia Tenggara ke Afrika melalui pelabuhan dan rel kereta api. Dengan menghubungkan Tiongkok dengan berbagai belahan dunia, Xi Jinping membayangkan jalan sutra besi untuk Tiongkok dan kepentingannya (Hosain & Hossain, 2019).

BRI merupakan proyek raksasa karena pusatnya berada di 3 benua yaitu Asia, Eropa dan Afrika serta menggunakan sumber energi milik China dengan target 4,4 miliar penduduk di 67 negara atau mewakili 63% dari total penduduk global. Pengeluaran China diperkirakan mencapai \$ 100 miliar per tahun. Untuk membiayai proyek BRI yang membutuhkan modal besar, Tiongkok kemudian mendirikan New Development Bank (2013), Asian Infrastructure Investment Bank (2014), Silk Road Fund (2015), dan bantuan lainnya, baik secara bilateral maupun multilateral.

Selama beberapa tahun terakhir, ikatan ekonomi dan sejarah antara Sri Lanka dan Tiongkok telah tumbuh dengan Tiongkok menjadi mitra ekonomi yang signifikan di Sri Lanka. Pemerintah Tiongkok telah menginvestasikan sejumlah besar untuk mengembangkan infrastruktur dan rute perdagangan untuk apa yang ia yakini sebagai program yang saling menguntungkan. BRI memiliki lima tujuan utama, yaitu, konektivitas, koordinasi kebijakan, perdagangan tanpa hambatan, ikatan antar masyarakat, dan integrasi keuangan. Namun, salah satu tantangan utama yang dihadapi inisiatif ini termasuk mendapatkan dukungan dan kerja sama dari negara-negara berkembang lainnya, terutama India. Kekuatan-kekuatan Barat juga tetap skeptis terhadap inisiatif tersebut dan melihatnya sebagai cara Tiongkok meningkatkan kekuatan dan pengaruhnya secara geopolitik.

Program BRI terbagi antara dua inisiatif utama - rute darat yang direvitalisasi antara Tiongkok dan Eropa melalui Rusia atau 'Jalur Ekonomi Jalur Sutra' (Sabuk), dan 'Jalur Sutra Maritim' (Jalan), yang bertujuan untuk menghubungkan banyak negara melalui rute dan infrastruktur laut baru.

Keterlibatan Sri Lanka sebagian besar terjadi pada inisiatif yang terakhir ini mengingat lokasi geografisnya berada di tengah Samudra Hindia, dengan penekanan pada Sri Lanka yang menjadi pusat memfasilitasi transit barang yang mudah dari Tiongkok ke Sri Lanka dan ekonomi Asia Tenggara lainnya dan seterusnya. Untuk efek ini, mayoritas investasi BRI di Sri Lanka adalah untuk memfasilitasi upaya kelautan ini dan sejumlah proyek infrastruktur utama telah dimulai. Di bawah proyek BRI, Sri Lanka saat ini telah memperoleh pendanaan hingga US\$ 8 miliar dari Tiongkok.

CIFC (*Colombo International Financial City*), yang sebelumnya dikenal sebagai *Colombo Port City*, adalah bagian penting dari BRI Tiongkok dan bertujuan untuk membangun kota baru dan pusat keuangan di sepanjang garis pantai Kolombo yang ada yang akan berfungsi sebagai distrik keuangan dan bisnis Sri Lanka pada tahun 2030. Hal penting lainnya inisiatif adalah Pelabuhan Hambantota dan kawasan industri yang bersebelahan. Sri Lanka terletak di titik strategis untuk BRI. Pelabuhan Hambantota sangat diperlukan untuk keamanan energi Tiongkok karena negara itu mengimpor dua pertiga minyaknya melalui jalur pelayaran di selatan pelabuhan. Inisiatif ini bertujuan untuk membangun pelabuhan sekunder di kota pesisir Hambantota, untuk mengurangi kapasitas dan memadatkan keprihatinan dengan pelabuhan utama di Kolombo.

Selain itu, investasi terbaru memberi Tiongkok kontrol lebih dari 15.000 hektar tanah yang berdekatan dengan pelabuhan untuk pengembangan zona industri di Hambantota. Studi kelayakan untuk kawasan industri mengidentifikasi pengembangan layanan pengiriman, pengolahan makanan laut, produk pertanian dan industri pengolahan atau manufaktur lainnya sebagai usaha potensial. Proyek BRI lainnya di Sri Lanka adalah perluasan dan modernisasi Pelabuhan Colombo - Terminal Peti Kemas Internasional Kolombo, sebuah usaha patungan Tiongkok - Sri Lanka. Selain pelabuhan, Tiongkok juga mendanai pembangunan bandara. Bandara Internasional Mattala Rajapaksa (MRIA) terletak di Hambantota, 241 km sebelah tenggara ibu kota Sri Lanka, Kolombo. MRJA adalah bandara internasional kedua di Sri Lanka.

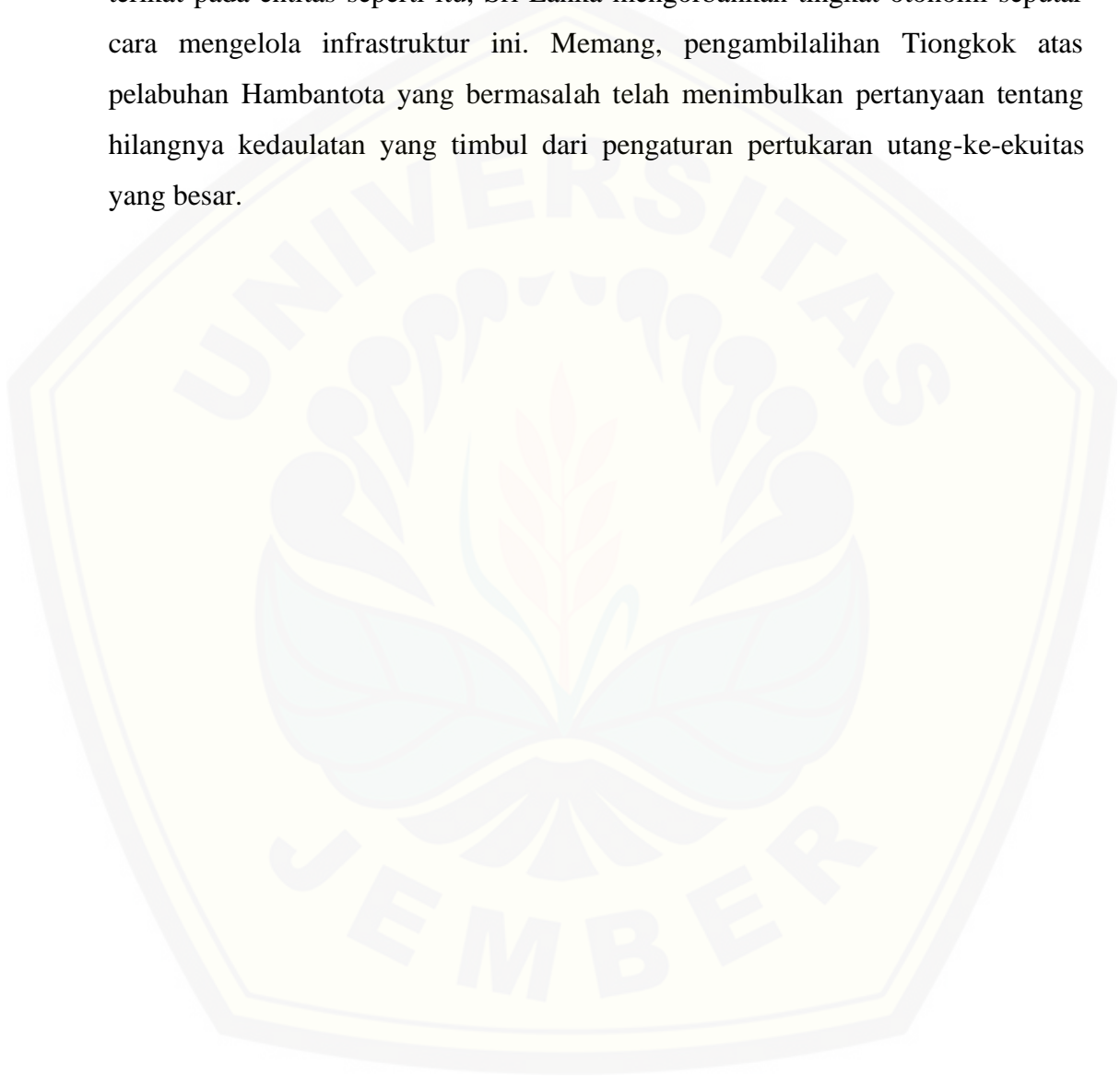
BRI memiliki prospek untuk membantu menjembatani kesenjangan pembiayaan infrastruktur yang signifikan, meningkatkan konektivitas, menghubungkan pasar lokal dengan rantai nilai regional dan global, serta meningkatkan perdagangan dan investasi di negara-negara peserta. Arus perdagangan yang lebih tinggi dapat menjadi salah satu keuntungan penting. Sebagai ekonomi terbesar kedua di dunia, Tiongkok adalah salah satu pedagang terbesar di dunia. Sementara Sri Lanka bukan mitra dagang penting Tiongkok, Tiongkok muncul untuk menjadi mitra dagang terbesar kedua Sri Lanka setelah India, dalam hal total perdagangan Sri Lanka dengan dunia. Inisiatif, seperti BRI akan meningkatkan rute perdagangan antara kedua negara dan memfasilitasi perdagangan secara bilateral dan seterusnya.

Menarik lebih banyak FDI bisa menjadi keuntungan besar, yang tetap menjadi prioritas bagi Sri Lanka. Sebagai bagian dari BRI, sudah ada investasi Tiongkok yang signifikan di Sri Lanka. Investasi yang ada di Sri Lanka sebagai bagian dari jumlah BRI sekitar US\$ 8 miliar, sementara Tiongkok telah menawarkan tambahan US\$ 24 miliar dalam pembiayaan. Untuk negara-negara yang membutuhkan infrastruktur, BRI memegang janji investasi di jalur kereta api baru, jalan, pelabuhan dan proyek lainnya, meningkatkan konektivitas di dalam dan di antara negara-negara. Namun, untuk membuat kesuksesan BRI akan membutuhkan lebih dari sekedar membangun infrastruktur fisik. Infrastruktur lunak sangat penting, yang berarti memfasilitasi pergerakan orang, barang dan jasa lintas batas.

Namun, menavigasi persaingan kekuasaan dan geopolitik akan lebih menantang. Saat ini, Sri Lanka sedang berjalan dengan ketat, mencari keuntungan ekonomi dan lainnya dari Tiongkok di bawah BRI sambil mempertahankan hubungan dekat dengan para pesaingnya, AS, Jepang dan India. BRI telah menyuarakan keprihatinan akan niat Tiongkok di Samudra Hindia mengingat ambisi rencana tersebut. Tidak mengherankan, India bukan merupakan pihak BRI. Implikasi BRI bagi otonomi dan kedaulatan suatu negara juga merupakan masalah yang memprihatinkan.



Dengan porsi signifikan dari investasi dan pendanaan di BRI yang berasal dari entitas publik Tiongkok, ada kekhawatiran bahwa beban utang yang meningkat dapat menyebabkan kekuatan negosiasi yang lebih lemah dan hilangnya kedaulatan. Dengan kepemilikan infrastruktur utama utama (mis. Pelabuhan) yang terikat pada entitas seperti itu, Sri Lanka mengorbankan tingkat otonomi seputar cara mengelola infrastruktur ini. Memang, pengambilalihan Tiongkok atas pelabuhan Hambantota yang bermasalah telah menimbulkan pertanyaan tentang hilangnya kedaulatan yang timbul dari pengaturan pertukaran utang-ke-ekuitas yang besar.



## **BAB 4. KEPENTINGAN KERJASAMA TIONGKOK-SRI LANKA PADA BIDANG INFRASTRUKTUR**

### **4.1 Posisi Sri Lanka bagi Tiongkok**

Pada abad ke-21, hubungan Sri Lanka dan Tiongkok telah mengalami pertumbuhan yang kuat. Sri Lanka dan Tiongkok meningkatkan hubungan bilateral menjadi kemitraan kerja sama strategis selama kunjungan mantan Presiden Sri Lanka Mahinda Rajapaksa ke Tiongkok pada 2013 (Asirwatham, 2018). Ada juga beberapa kunjungan tingkat tinggi oleh para kepala negara kedua negara. Presiden Tiongkok Xi Jinping mengunjungi Sri Lanka pada 2014, sementara Presiden Sri Lanka saat ini, Maithripala Sirisena, mengunjungi Tiongkok beberapa kali selama tiga tahun terakhir. Selain itu, pada tahun 2017, Sri Lanka dan Tiongkok merayakan peringatan 60 tahun pembentukan hubungan diplomatik.

Tiongkok kini telah menjadi mitra dagang utama Sri Lanka. Total omset perdagangan antara Sri Lanka dan Tiongkok adalah USD 4202 juta pada tahun 2017; meskipun neraca perdagangan tidak menguntungkan kita, hubungan perdagangan bilateral tetap bermanfaat bagi Sri Lanka. MOU lebih lanjut tentang Kerjasama Perdagangan dan Ekonomi ditandatangani pada Mei 2013, di mana kedua negara sepakat untuk membentuk kelompok kerja bersama untuk mempelajari kelayakan perjanjian perdagangan bebas Tiongkok-Sri Lanka, dan untuk membahas ekspansi ekspor Sri Lanka ke Tiongkok. Negosiasi terkait FTA sedang berlangsung.

Tiongkok juga telah menjadi mitra utama dalam dorongan Sri Lanka menuju pembangunan ekonomi (Asirwatham, 2018). Tiongkok telah melakukan bantuan keuangan melalui hibah dan pinjaman untuk proyek-proyek pembangunan prioritas di Sri Lanka. Saat ini ada beberapa proyek yang telah atau sedang dibangun dengan bantuan Tiongkok, di antaranya yang utama adalah Pelabuhan Hambantota, Bandara Internasional Mattala, Colombo-Katunayake Expressway, Narocholai *Coal Power Plant*, Proyek Pengembangan Multiguna Moragahakanda (yang berurusan dengan irigasi, air minum, dan listrik), Jalur Kereta Api Matara-

Kataragama, dan Kota Keuangan Internasional Kolombo. Tiongkok juga membantu membangun rumah sakit khusus untuk penyakit ginjal, serta bangunan rawat jalan di Rumah Sakit Nasional di Kolombo.

Setidaknya dua dari proyek ini — Colombo International Financial City dan Pelabuhan Hambantota — adalah proyek unggulan di bawah proyek BRI, yang telah disetujui Sri Lanka untuk berpartisipasi aktif. Sri Lanka percaya bahwa, dalam jangka panjang, partisipasi aktif dalam inisiatif BRI akan membantu mencapai tujuannya untuk menjadi pusat perdagangan dan maritim di Samudera Hindia, dengan mengembangkan infrastruktur untuk mempromosikan perdagangan, investasi dan pariwisata. Meskipun ada kekhawatiran di beberapa tempat tentang kemungkinan penggunaan proyek-proyek BRI tertentu di Sri Lanka - khususnya Pelabuhan Hambantota - untuk tujuan militer Tiongkok, pemerintah Sri Lanka telah menekankan bahwa pelabuhan tersebut akan digunakan oleh Tiongkok hanya untuk tujuan komersial.

## **4.2 Proyek BRI di Sri Lanka Sebagai Upaya Tiongkok untuk Mengecilkan Pengaruh India di Kawasan Asia Selatan**

### **4.2.1 Proyek BRI di Sri Lanka**

Awalnya, kebijakan Tiongkok terutama untuk proyek BRI ini lebih berfokus pada kawasan Timur Laut dan Asia Tenggara. Namun, seiring waktu Asia Selatan juga menjadi penting dalam kebijakan luar negeri Tiongkok (Wheeler, 2012: 3). Selain itu, ketika India mulai melihat ke Timur, Tiongkok mulai melihat ke selatan, untuk melawan kebangkitan India. Dalam konteks ini, Sri Lanka menjadi penting untuk kepentingan strategis Tiongkok. Lima faktor penting dalam membentuk kebijakan dan menjalin kerjasama dari Tiongkok terhadap Sri Lanka, sebagai berikut:

1. Sri Lanka berlokasi strategis, di tengah-tengah antara Timur Tengah yang kaya minyak dan Asia Tenggara. Ini memberi Tiongkok opsi alternatif untuk membuka akses langsung ke jalur laut internasional Samudra Hindia, yang akan meningkatkan perdagangan yang aman.

2. Sri Lanka dilimpahi sumber daya alam seperti bijih besi, batu bara, hidrokarbon, gas alam dan minyak, beberapa di antaranya belum sepenuhnya dieksploitasi. Ekonomi yang berkembang di kawasan ini dan jutaan penduduknya memberikan potensi perdagangan yang sangat besar dan pasar yang sangat besar untuk barang-barang Tiongkok.

3. Wilayah Samudera Hindia memberikan banyak kesempatan bagi Tiongkok dan juga menimbulkan ancaman keamanan yang serius seperti pembajakan, terorisme, narkoba, perdagangan senjata dan material, senjata pemusnah massal dan sebagainya. Dalam hal ini, Sri Lanka dapat bertindak sebagai penyangga terhadap ancaman tersebut.

4. Selain itu, Sri Lanka akan memainkan peran yang sangat penting dalam inisiatif Jalur Sutra Maritim (MSR) Tiongkok. Di bawah rencana ambisius tersebut, Tiongkok berencana untuk membangun labirin Jalur Sutra, yang mencakup kebangkitan Jalur Sutra kuno yang menghubungkan Tiongkok, Asia Tengah, dan Eropa dengan Koridor Ekonomi Bangladesh-Tiongkok -India-Myanmar. Selanjutnya, MSR bertujuan untuk menghubungkan berbagai pelabuhan di wilayah tersebut untuk meningkatkan perdagangan. Dengan demikian, inisiatif ini akan bermanfaat tidak hanya untuk Tiongkok dan Sri Lanka, tetapi juga untuk kawasan Asia Selatan.

5. Kebijakan Tiongkok terhadap Asia Selatan perlu disesuaikan mengingat kawasan tersebut telah lebih condong dalam pengaruh India. Selama bertahun-tahun India telah muncul sebagai kekuatan ekonomi dan kekuatan militer regional dengan senjata nuklir dan kemampuan rudal, yang menantang kebangkitan dan kepentingan Tiongkok di wilayah tersebut dan sekitarnya. Pada saat yang sama, kemitraan strategis India yang berkembang dengan AS dan Jepang terus menjadi salah satu masalah keamanan utama Tiongkok. Jadi, seperti pepatah Tiongkok, "satu gunung tidak bisa menampung dua harimau", Tiongkok bertekad untuk mencegah kebangkitan India, yang muncul sebagai pesaing di Asia dan sekitarnya. Untuk melawan kebangkitan India, Tiongkok selalu mendukung gerakan dan pemberontakan politik anti-India di India dan tetangganya, bahkan memasok senjata kepada

mereka untuk melemahkan pertumbuhan dan pengaruh India di kawasan tersebut. Dalam hal ini, Tiongkok telah berhasil sampai batas tertentu dalam meningkatkan pengaruhnya di Sri Lanka, menyebabkan keprihatinan bagi India.

Singkatnya, kebijakan Beijing terhadap Kolombo ditujukan untuk meningkatkan pengaruhnya sendiri di wilayah tersebut, mengatasi masalah transnasional, mengurangi pengaruh India, dan juga untuk mengekang kemampuan kekuatan yang berpotensi bermusuhan seperti AS dan Jepang untuk merugikan kepentingan Tiongkok di wilayah tersebut.

Terkait BRI ini, memiliki lima tujuan utama, yang mencakup koordinasi kebijakan, konektivitas, perdagangan tanpa hambatan, integrasi keuangan, dan kontak orang dengan orang. Berkenaan dengan konektivitas, ini telah dipenuhi oleh Tiongkok yang berinvestasi di sejumlah mega proyek di Sri Lanka untuk mengembangkan konektivitas Sri Lanka dengan seluruh dunia. Berkenaan dengan perdagangan, saat ini Tiongkok dan Sri Lanka sedang merundingkan Perjanjian Perdagangan Bebas (FTA). Berkenaan dengan integrasi keuangan, Sri Lanka sudah menjadi anggota AIIB. Berkenaan dengan pertukaran orang ke orang, telah terjadi sejumlah pertukaran budaya dan akademi antara Tiongkok dan Sri Lanka selama bertahun-tahun, serta masuknya wisatawan Tiongkok ke Sri Lanka. Ini memiliki ikatan orang-orang yang lebih jauh.

Seperti disebutkan sebelumnya, fokus program BRI terbagi antara dua inisiatif utama - rute darat yang direvitalisasi antara Tiongkok dan Eropa melalui Rusia dan Jalur Sutra Maritim yang bertujuan untuk menghubungkan banyak negara melalui rute laut baru dan infrastruktur. Keterlibatan Sri Lanka sebagian besar terjadi pada inisiatif yang terakhir ini mengingat lokasi geografis Sri Lanka di tengah Samudera Hindia, dengan penekanan pada Sri Lanka yang menjadi lokasi yang memudahkan transit barang dari Tiongkok ke Sri Lanka dan ekonomi Asia Tenggara lainnya. dan seterusnya. Saat ini impor energi Tiongkok (dari Timur Tengah) dan impor mineral (terutama dari Afrika) melewati Sri Lanka (Palit, A., & Spittel, G. 2013). Untuk efek ini, sebagian besar investasi BRI di Sri Lanka adalah

untuk memfasilitasi upaya kelautan ini dan sejumlah proyek infrastruktur utama telah dimulai (Hillman, J.E. 2018). Di bawah proyek BRI, Sri Lanka saat ini telah memperoleh pendanaan hingga \$ 8 miliar dari Tiongkok. Pemerintah Tiongkok dan Bank Investasi Infrastruktur Asia yang disponsori Tiongkok (AIIB) baru-baru ini mengusulkan pendanaan tambahan hingga \$ 32 miliar untuk proyek infrastruktur lebih lanjut (Economic Times, 2017). Beberapa proyek BRI terkemuka di Sri Lanka meliputi:

### **Kota Keuangan Internasional Colombo (CIFC)**

Proyek ini (sebelumnya dikenal sebagai Colombo Port City) adalah bagian penting dari BRI Tiongkok dan bertujuan untuk membangun kota baru dan pusat keuangan di sepanjang garis pantai Colombo yang akan berfungsi sebagai distrik keuangan dan bisnis Sri Lanka pada tahun 2030. Pengembangan ini dimaksudkan untuk mendukung pelabuhan utama dan menyediakan layanan tambahan yang mendukung industri perkapalan termasuk jasa asuransi, keuangan dan logistik (Ministry of National Policies and Economic Affairs, 2017). Dengan investasi US \$ 1,4 miliar pada fase pertama proyek yang mencakup reklamasi 269 hektar lahan, dan kompleks bangunan tingkat kedua yang direncanakan US \$ 13 miliar, itu adalah proyek FDI terbesar di Sri Lanka hingga saat ini. Diharapkan untuk menciptakan lebih dari 80.000 pekerjaan. Setelah pergantian pemerintahan di Sri Lanka pada 2015, pembangunannya ditangguhkan selama lebih dari satu tahun.

### **Pelabuhan Hambantota Dan Kawasan Industri**

Sri Lanka terletak di titik strategis untuk BRI. Pelabuhan Hambantota dapat menjadi jalur untuk keamanan energi Tiongkok karena negara itu mengimpor dua pertiga minyaknya melalui jalur pelayaran di selatan pelabuhan (Nikkei, G.Y. Dan Palma, S., 2018). Inisiatif ini bertujuan untuk membangun pelabuhan sekunder di kota pesisir Hambantota, untuk mengurangi kapasitas dan memadatkan keprihatinan dengan pelabuhan utama di Kolombo. Proyek ini awalnya dimulai

pada 2008 oleh Sri Lanka berdasarkan keuangan Tiongkok dengan maksud bahwa Sri Lanka akan mengoperasikan fasilitas tersebut.

Namun baru-baru ini, Tiongkok telah mengambil alih proyek melalui penyediaan dana tambahan dan pada gilirannya mengambil 70 persen saham dalam usaha patungan dengan Otoritas Pelabuhan Sri Lanka yang memegang saham yang tersisa. 70 persen saham pelabuhan itu disewakan ke *China Merchants Port Holdings Company Limited* (CM Port) selama 99 tahun dengan nilai \$1,12 miliar. Namun, \$1,12 miliar ini tidak digunakan untuk melunasi utang yang diperoleh untuk membangun pelabuhan. Aliran masuk dolar yang signifikan ini digunakan untuk memperkuat cadangan devisa negara dan melakukan pembayaran utang luar negeri jangka pendek. Tepatnya, adil untuk mengatakan bahwa uang yang diperoleh dari kesepakatan pelabuhan Hambantota sebagian besar digunakan untuk menutupi masalah neraca pembayaran (BOP) yang sebagian besar disebabkan oleh melonjaknya biaya pembayaran utang sementara ekspor Sri Lanka dan pertumbuhan arus masuk FDI tetap lamban (The Diplomat. 2020).

Selain itu, investasi terbaru memberi Tiongkok kendali atas 15.000 hektar tanah yang berdekatan dengan pelabuhan untuk pengembangan zona industri di Hamubota. Studi kelayakan untuk kawasan industri mengidentifikasi pengembangan layanan pengiriman, pengolahan makanan laut, produk pertanian dan industri proses / produksi lainnya. (Shida, W. 2017).

### **Ekspansi Pelabuhan Kolombo**

Proyek BRI lainnya di Sri Lanka adalah perluasan dan modernisasi pelabuhan Coombo - Colombo International Container Terminal, sebuah usaha patungan Sino-Sri Lanka. Pelabuhan, yang berfungsi sebagai hub utama Sri Lanka untuk pengangkutan telah menghadapi masalah kapasitas dan sebagai bagian dari usaha patungan dengan investor Tiongkok, pembangunan Terminal Peti Kemas Selatan yang baru dimulai pada tahun 2011 (Bloomberg, 2013).

### ***Mattala Rajapaksa International Airport (MRIA)***

Bandara ini terletak di Hambantota, 241 km sebelah tenggara ibu kota Sri Lanka, Kolombo. MRJA adalah bandara internasional kedua di Sri Lanka. Konstruksi fase satu dimulai pada 27 November 2009 dan MRJA dibuka pada Maret 2013; US \$ 209 juta dihabiskan untuk proyek tersebut, dengan \$ 190 juta disediakan oleh pemerintah Tiongkok melalui Exim Bank of Tiongkok. Tahap kedua ekspansi direncanakan tetapi belum dimulai; itu akan memperluas kapasitas terminal dari 1 juta menjadi 5 juta penumpang per tahun (Teknologi Bandara) tetapi proyek ini telah terbukti sebagai gajah putih.

### **Perkembangan Infrastruktur Lainnya**

Tiongkok juga telah banyak berinvestasi dalam pengembangan proyek infrastruktur lainnya di Sri Lanka. Contohnya termasuk: pembangunan pembangkit listrik batubara Norochcholaie senilai US \$ 460 juta (Ministry of Power and Renewable Energy, 2017) untuk menyediakan sekitar 40 persen dari pasokan listrik nasional jalan tol Colombo-Katunayake senilai US \$ 250 Juta antara bandara utama negara dan kota yang memfasilitasi industri perjalanan dan proyek Moragahakanda yang merupakan waduk terbesar di Sri Lanka; Jalur Kereta Api Selatan dan Jalan Tol yang menghubungkan Colombo dan Hambantota pada akhir tahun 2018. Baru-baru ini, Tiongkok telah menyetujui US \$ 1 miliar untuk pendanaan fase satu dari Jalan Express Pusat melalui pinjaman.

#### **4.2.2 Implikasi BRI Bagi Sri Lanka**

BRI memiliki prospek yang luas dan internasional, dalam kaitan untuk membantu menjembatani kesenjangan pendanaan infrastruktur yang signifikan, meningkatkan konektivitas, menghubungkan pasar lokal dengan rantai nilai regional dan global, dan dengan demikian meningkatkan perdagangan dan investasi di negara-negara yang berpartisipasi. Implikasi yang diberikan ini adalah sebuah rangkaian dari *input* yang diberikan oleh Tiongkok, baik itu baik dan negatif bagi Sri Lanka. Bacaan mengenai dampak negatif lebih dikesampingkan dalam proyek ini oleh Sri Lanka, karena kerjasama telah disepakati, dilakukan oleh kedua pihak



dan telah berjalan selama beberapa tahun, hingga kepentingan Tiongkok dapat dikatakan telah sedikit banyak berhasil diraih dan terlaksana. Beberapa dampak BRI dapat dibingkai dalam istilah luas seperti perdagangan, investasi, pariwisata, dan aliran lainnya antara Tiongkok dan Sri Lanka. Berikut dipaparkan manfaat dan implikasi buruk yang diperoleh oleh Sri Lanka;

### **Perdagangan**

Sebagai ekonomi terbesar kedua di dunia, Tiongkok adalah salah satu pedagang terbesar di dunia. Sementara Sri Lanka bukan mitra dagang penting Tiongkok, Tiongkok muncul untuk menjadi mitra dagang terbesar kedua Sri Lanka, setelah India dalam hal total perdagangan Sri Lanka dengan dunia. Inisiatif, seperti BRI akan meningkatkan rute perdagangan antara kedua negara yang terlibat dan memfasilitasi perdagangan secara bilateral dan selanjutnya. Perjanjian perdagangan juga telah ditempatkan di bawah bendera BRI. Pejabat Tiongkok telah menggambarkan jaringan perjanjian perdagangan bebas yang akan mendukung BRI, tetapi sampai saat ini, Tiongkok tampaknya terutama berfokus pada kesepakatan perdagangan bilateral.

FTA antara Sri Lanka dan Tiongkok diperkirakan akan meningkatkan perdagangan bilateral. Menurut Kelompok Studi Kelayakan Perjanjian Perdagangan Bebas Tiongkok-Sri Lanka mengidentifikasi sembilan produk potensial yang akan mendapat manfaat dari FTA dengan Tiongkok. Menurut perkiraan kelayakan, liberalisasi impor oleh Tiongkok akan meningkatkan ekspor dari Sri Lanka 3-112 persen, tergantung pada barang atau produk ekspor. Pengembangan zona industri di Hambantota kemungkinan akan menarik investasi Tiongkok dan asing, meningkatkan lapangan kerja, pendapatan pajak, dan basis ekonomi lokal, berkontribusi pada perluasan perdagangan bilateral dan regional. Manfaat dari Silk Road maritim membentang di luar pengembangan infrastruktur dengan memfasilitasi perdagangan dengan pasar baru. Inisiatif ini berfokus pada peningkatan kerja sama antara negara-negara BRI yang dapat membantu menghilangkan hambatan perdagangan dan mempromosikan revisi.

## **Investasi**

Menarik lebih banyak Penanaman Modal Asing (PMA) adalah prioritas bagi pemerintah Sri Lanka. Di negara-negara seperti Sri Lanka, yang telah menarik minat investor terbatas di masa lalu, BRI adalah perkembangan yang disambut baik. Sebagai bagian dari BRI, telah ada investasi Tiongkok yang signifikan di Sri Lanka. Investasi yang ada di Sri Lanka sebagai bagian dari jumlah BRI sekitar US \$ 8 miliar, sementara Tiongkok telah menawarkan hingga US \$ 24 miliar tambahan dalam pembiayaan. Proyek terbaru untuk mengamankan investasi dari pemerintah Tiongkok adalah pembangunan jalur kereta api pantai (HKTDC Research, 2018), dan pabrik gas alam cair (LNG) senilai \$ 500 juta di dekat pelabuhan yang dikuasai Tiongkok dan zona industri di (Reuters, 2018) ).

Dengan meningkatnya perdagangan dan pertumbuhan yang terealisasi di bawah BRI, ada antisipasi bahwa investasi tambahan ke Sri Lanka dapat dikendalikan oleh Tiongkok. Misalnya, Kota Keuangan Kolombo setelah selesai, diperkirakan menghasilkan lebih dari US \$ 13 miliar dalam FDI. Ini dapat berbentuk investasi yang dipimpin pemerintah dalam infrastruktur (seperti halnya BRI) atau sebagai investasi oleh lembaga swasta. Investasi luar dapat berasal dari kombinasi dana yang baru dibentuk, seperti Bank Pembangunan Infrastruktur Asia, Bank Pembangunan Baru dan Dana Jalan Sutra, dan dari perusahaan milik negara dan swasta. Kedua pendekatan ini akan memperbesar ketersediaan modal, memfasilitasi pertumbuhan dan investasi lebih lanjut.

## **Infrastruktur Fisik dan Non Fisik**

Perdana Menteri Wickremesinghe Srilanka saat itu mengatakan bahwa inisiatif BRI akan menyediakan konektivitas secara keras (infrastruktur) dan lunak (misalnya pemberian dana bantuan) yang sangat dibutuhkan di wilayah Samudra Hindia yang diperlukan untuk pembangunan ekonomi dan sosial yang cepat. BRI telah menciptakan peluang signifikan bagi negara dan perusahaan untuk berpartisipasi dalam berbagai proyek, terutama yang terlibat dalam pembangunan atau infrastruktur pekerjaan struktural. Laporan ADB baru-baru ini menyoroti 45

negara Asia harus menginvestasikan US \$ 26 triliun antara 2016 dan 2030 untuk memperbaiki kekurangan infrastruktur mereka (Deloitte, 2018). Untuk negara-negara yang membutuhkan infrastruktur, BRI memegang janji investasi di jalur kereta api baru, jalan, pelabuhan dan proyek lainnya, meningkatkan konektivitas di dalam dan di antara negara-negara.

Hingga saat ini, Tiongkok telah menyelesaikan sejumlah proyek infrastruktur di Sri Lanka seperti transportasi, air, listrik, pelabuhan dan lain-lain dan telah memberikan kontribusi penting bagi pengembangan sosial-ekonomi negara tersebut. Misalnya, jalan tol Katunayake yang menghubungkan kota Kolombo ke bandara secara langsung, telah memfasilitasi pengangkutan barang yang cepat rusak (misalnya hasil pertanian, karena hasil pertanian cepat rusak dikarenakan berbagai faktor, baik suhu, lama waktu distribusi, dsb). Pembangunan infrastruktur sebagai bagian dari prakarsa ini akan memastikan bahwa perdagangan tidak hanya akan mengalir lebih bebas, tetapi juga perusahaan lokal dapat memanfaatkannya untuk memastikan akses pasar domestik.

Membina koneksi antara Sri Lanka dan Tiongkok adalah penting dan harus melampaui hubungan infrastruktur untuk memasukkan infrastruktur lunak. BRI bertujuan untuk meningkatkan hubungan ekonomi dan kontak orang-ke-orang dengan memperdalam koordinasi di bidang pendidikan, sains, teknologi, olahraga, kesehatan, dll. Misalnya, Tiongkok memberikan lebih dari 1.200 beasiswa, program pelatihan dan magang kepada Sri Lanka setiap tahun sejak 2015 (Xianliang, Y. 2017).

### **Pusat Ekonomi**

Sri Lanka berupaya untuk membangun dirinya sendiri sebagai pusat ekonomi di Samudra Hindia yang meningkatkan lokasi dan konektivitasnya yang strategis. Sasaran pengembangan semacam itu sejalan dengan Jalur Sutera Maritim. PM Wickremesinghe menyatakan bahwa Sri Lanka dapat menjadi pusat ekonomi di dalam BRI. BRI dapat membuka prospek Sri Lanka menjadi pusat logistik dan perdagangan regional utama, dan bahkan pusat produksi.

Saat ini, pelabuhan Kolombo utama Sri Lanka digolongkan sebagai nomor 30 dari 145 pelabuhan secara global. 20 jalur pengiriman teratas di Asia semuanya berlabuh di Colombo Port. Sri Lanka memiliki koneksi pengumpan yang kuat secara signifikan ke pelabuhan lain di Asia Selatan dan Afrika. Pelabuhan-pelabuhan ini melakukan sekitar 30 persen dari perdagangan mereka melalui Kolombo. Peningkatan investasi dalam kapasitas, teknologi pelabuhan, pergudangan, dan layanan dukungan berarti bahwa ada potensi yang signifikan untuk menarik kapal-kapal pengapalan yang baru dan lebih besar, yang mengarah ke pendapatan yang jauh lebih besar bagi Sri Lanka.

Selain Kolombo, Pemerintah telah memulai pengembangan tiga pelabuhan utama -Hambantota dan Trincomalee, dan dua bandara internasional - Colombo dan Mattala. Inisiatif-inisiatif ini bersama dengan BRI akan mengubah Sri Lanka menjadi pusat logistik dan perdagangan. Untuk mendukung hal ini, Colombo Financial City baru sedang dikembangkan yang bertujuan untuk menyediakan layanan dukungan termasuk perbankan, broker, asuransi, logistik dan teknologi. Meskipun BRI membantu memulai pengembangan ini, sektor keterampilan dan layanan yang dikembangkan melalui ini juga akan membantu melayani banyak sektor lain dari ekonomi Sri Lanka. Namun untuk mencapai keberhasilan BRI, dibutuhkan lebih dari sekadar membangun infrastruktur fisik. Infrastruktur lunak sangat penting, yang berarti memfasilitasi pergerakan orang, barang dan jasa lintas batas.

### **Pengembangan Rantai Nilai Global (GVCs)**

Pertumbuhan rantai nilai global (GVCs) telah meningkatkan keterkaitan ekonomi dan menyebabkan meningkatnya tingkat spesialisasi dalam kegiatan spesifik dan tahapan dalam rantai nilai. Menurut sebuah laporan oleh OECD, WTO, dan Bank Dunia di tahun 2014, lebih dari 70 persen perdagangan global adalah barang dan jasa setengah jadi sementara pendapatan yang dihasilkan dalam GVC meningkat dua kali lipat selama 15 tahun terakhir. Namun, tidak semua perusahaan dan negara sama-sama terlibat dalam GVC.

Beberapa negara berpartisipasi dalam banyak, baik sebagai negara tuan rumah untuk memimpin perusahaan atau sebagai pemasok tugas yang sangat spesifik, sementara yang lain berpartisipasi sangat sedikit. Berbagai tingkat keterkaitan antar negara ditentukan oleh banyak faktor, beberapa di antaranya melekat pada negara (lokasi geografis negara dan endowmen alami), sementara yang lain dapat dibentuk oleh kebijakan (modal manusia negara, infrastruktur, dan lingkungan bisnis). Dengan demikian, BRI dapat memainkan peran penting dalam partisipasi Sri Lanka dalam rantai nilai global dan memfasilitasi pertukaran barang dan jasa melalui pengembangan infrastruktur yang diperlukan.

Perdagangan GVC di Sri Lanka terus bergantung pada beberapa investasi skala menengah. Pembuatan komponen dan komponen secara signifikan rendah dibandingkan dengan negara lain dan pangsa negara tampaknya tidak meningkat secara memadai untuk mengimbangi seluruh dunia. Pemerintah Sri Lanka telah menunjukkan antusiasme untuk berpartisipasi aktif dalam pengembangan rantai nilai global. Pabrik dasar Sri Lanka dapat sangat ditingkatkan setelah zona logistik dan logistik Hamubota dioperasikan. Karena perluasan Jalur Sutera maritim untuk memasukkan daerah-daerah sejauh Afrika timur dan Oseania, Sri Lanka akan memiliki akses ke beragam pasar, yang sebelumnya sulit diakses, memberikan peluang untuk peningkatan diversifikasi produk dan layanan.

### **Pertumbuhan Di Pariwisata**

Tiongkok telah menjelaskan dalam dokumen Visi dan Tindakannya bahwa pariwisata membentuk bagian penting dari rencana mereka untuk negara-negara yang terlibat dalam Inisiatif dan akan “bersama-sama menciptakan jalur dan produk wisata internasional yang kompetitif; dan membuatnya lebih nyaman untuk mengajukan visa turis di negara-negara di sepanjang Jalur dan Sabuk”. Pariwisata di Sri Lanka sudah menjadi industri besar dan kontributor besar bagi perekonomian (CEIC). Sejak 2010, warga negara Tiongkok telah menjadi bagian penting dari keseluruhan populasi wisatawan yang mengunjungi Sri Lanka. Jumlah wisatawan Tiongkok yang mengunjungi Sri Lanka antara 2010 dan 2016 telah tumbuh lebih

dari 70 persen dan pada 2016 wisatawan Tiongkok mencapai sekitar 15 persen dari semua wisatawan yang datang ke Sri Lanka (Deyshappriya, N.R.R, 2017). Ketika Inisiatif memperoleh daya tarik di wilayah tersebut, dampaknya akan sangat penting dalam membantu lebih banyak wisatawan dari Tiongkok dan negara tetangga ke Sri Lanka yang difasilitasi oleh peningkatan perdagangan dan bisnis antara Sri Lanka dan negara-negara BRI.

### **Penemuan Dan Pemanfaatan Sumber Daya Maritim**

Infrastruktur maritim yang lebih baik akan berarti bahwa Sri Lanka dapat mengeksplorasi dan mengeksploitasi sumber daya alam laut yang ditemukan yang berada dalam Zona Ekonomi Eksklusif Sri Lanka (radius 200 mil di sekitar pulau). Jika simpanan komoditas atau sumber daya alam yang signifikan ditemukan dalam zona ini, infrastruktur maritim yang lebih baik (khususnya pelabuhan Hambantota dan Colombo), hubungan perdagangan dan rute yang lebih baik dengan negara-negara dan peningkatan kerja sama dengan negara-negara lain karena transfer pengetahuan yang lebih baik (dibawa oleh inisiatif Belt and Road) akan membuat sumber daya alam ini lebih dapat dieksploitasi dan dipasarkan.

### **Transfer Teknologi Dan Pengetahuan**

Salah satu tujuan utama BRI adalah untuk mempromosikan transfer pengetahuan dan keahlian antar negara yang berpartisipasi dalam program ini. Menjelang akhir ini, aliansi universitas telah dibentuk oleh Tiongkok untuk memfasilitasi kebijakan, penelitian, pemahaman lintas budaya dan pelatihan antar lembaga di negara-negara yang berpartisipasi dalam BRI (Lie, M., 2016). Selain itu, melalui pengembangan rantai nilai dan arus perdagangan / investasi, transfer pengetahuan yang signifikan akan terjadi, yang kemudian dapat disebarluaskan secara lokal, meletakkan dasar bagi kemajuan ekonomi yang berkelanjutan.

### **Peluang Kerja**

Baik melalui upaya langsung yang terlibat dalam pembangunan infrastruktur baru dan melalui penciptaan lapangan kerja industri jasa baru dan

peningkatan perdagangan, diperkirakan bahwa BRI akan meningkatkan lapangan kerja di Sri Lanka. Misalnya, kota keuangan baru diperkirakan menyediakan 80 ribu pekerjaan baru saat selesai. (Xinhua State News Agency, 2017).

#### 4.2.2.1 Konsekuensi Negatif dari BRI Terhadap Sri Lanka

Selain manfaat yang didapatkan oleh Sri Lanka terdapat beberapa konsekuensi dan dampak negatif yang dapat ditimbulkan dari proyek ini, sebagai berikut;

##### **Persaingan Kekuatan dan Keamanan**

Saat ini, Sri Lanka sedang berusaha keras untuk mencari keuntungan ekonomi dan lainnya dari Tiongkok di bawah BRI sambil mempertahankan hubungan dekat dengan para pesaingnya, AS, Jepang dan India. (Ramanayake, P., 2017), Sebagai negara terbesar di Asia Selatan, India telah menyaksikan aktivitas Tiongkok di Sri Lanka dan di tempat lain di kawasan tersebut dengan keprihatinan. BRI telah mengangkat keprihatinan akan niat Tiongkok di Samudra Hindia mengingat ambisi rencana tersebut. Tidak mengherankan, India bukan merupakan pihak BRI. India bersama Jepang, yang prihatin dengan implikasi strategis ekspansi ekonomi Tiongkok, tidak menghadiri pertemuan puncak yang diadakan di BRI tahun lalu (Stanzel, 2017).

Faktanya, India secara terbuka menolak BRI, mengatakan proyek-proyek Tiongkok dengan tetangganya Pakistan melanggar kedaulatannya. India memandang investasi Tiongkok di pelabuhan dan infrastruktur di seluruh Asia Selatan sebagai ancaman pertahanan atau bagian dari apa yang disebut strategi 'Tali Mutiara', yang menurutnya Tiongkok akan memanfaatkan pelabuhan di Samudra Hindia (Gwadar di Pakistan, Chittagong di Bangladesh, Kyaukpyu di Myanmar) mengandung India. Dari perspektif ini, investasi Tiongkok di Sri Lanka terutama di pelabuhan-pelabuhan Kolombo dan Hambantota dipandang sangat penting.

Sebagai contoh, docking kapal selam Tiongkok di pelabuhan Kolombo pada tahun 2014 dan penyerahan pelabuhan di Hambantota pada bulan Desember 2017 menimbulkan alarm di Delhi.

Tidak hanya India, Barat dan Jepang juga telah mengamati kehadiran Tiongkok yang semakin meningkat di Sri Lanka dan keterlibatannya dengan BRI di bawah dengan pemerintah Rajapaksa dengan prihatin, mendorong pemerintah terpilih baru pada 2015 untuk menyeimbangkan kembali hubungannya dengan India dan Barat. Lokasi strategis Sri Lanka di pusat Samudra Hindia telah menjebak Sri Lanka dalam persaingan kekuasaan yang melibatkan kekuatan ekonomi utama seperti AS, India, Tiongkok, dan Jepang.

Pada tahun 2008, mantan Presiden Sri Lanka Mahinda Rajapaksa memerintahkan pembangunan Pelabuhan Hambantota dengan pembiayaan dari pinjaman Tiongkok. Karena ketidakmampuan untuk membayar kembali pinjaman \$ 1,4 miliar dari Tiongkok, pemerintah Sri Lanka telah memberikan pemerintah Tiongkok sewa 99 tahun eksklusif di Pelabuhan Hambantota dengan imbalan penghapusan utang sebesar US \$ 1,1 miliar (New York Times, 2018). Selain itu yang menjadi perhatian adalah dengan diikutkannya tanah seluas 15.000 hektar kedalam kesepakatan tersebut. Dalam pernyataan resmi Pemerintahan India dalam HindustanTimes.com, India khawatir bahwa Pelabuhan Hambantota bukan hanya dijadikan pelabuhan perdagangan akan tetapi juga dijadikan pelabuhan logistik untuk kepentingan militer Tiongkok (HindustanTimes.com, 2018). Kekhawatiran India ini bukan tanpa alasan, karena sejak tahun 2016 Tiongkok untuk pertama kalinya membuka pos militer di luar negeri yakni di Djibouti.

Tiongkok dengan pertumbuhan ekonomi yang besar telah mendorong dan menaikkan eksistensinya di kawasan-kawasan strategis, yang salah satunya adalah Asia Selatan. Untuk mendukung kepentingan tersebut, Tiongkok membutuhkan pelabuhan-pelabuhan strategis untuk mendukung strateginya di Kawasan. Dalam sebuah pernyataan resmi Pemerintahan Tiongkok melalui juru bicara Kementerian Luar Negeri, Hong Lei, menyatakan (NPR.org, 2016):



*"China has encountered real difficulties in replenishing soldiers and resupplying fuel and food, and found it really necessary to have nearby and efficient logistical support."* (Tiongkok sejak lama telah menghadapi kesulitan dalam pengisian tentara dan pengiriman suplai bahan bakar dan makanan, oleh sebab itu kami meyakini tentang pentingnya memiliki pusat logistik yang dekat dan efisien.)

### **Otonomi Dan Independensi**

Dengan porsi investasi dan pendanaan yang signifikan di BRI yang berasal dari entitas publik Tiongkok, ada kekhawatiran tentang meningkatnya beban utang Sri Lanka dan hilangnya kepercayaan masyarakat. Ada kekhawatiran bahwa karena kepemilikan infrastruktur pusat utama (mis. Pelabuhan) yang dikaitkan dengan entitas semacam itu, Sri Lanka mengorbankan tingkat otonomi seputar cara mengelola infrastruktur ini. Di Sri Lanka, pengambilalihan Tiongkok atas pelabuhan Hambantota yang bermasalah menimbulkan pertanyaan tentang hilangnya kedaulatan.

### **Beban Hutang Bertambah**

Sebagai bagian dari BRI dan karena peningkatan pendanaan dan pinjaman yang disediakan oleh Tiongkok, Sri Lanka telah mewarisi sejumlah besar utang ke Tiongkok dan seluruh dunia. Utang Sri Lanka sama dengan 81,6 persen dari produk domestik bruto, yang menurut Dana Moneter Internasional adalah rasio tertinggi ketiga di antara negara-negara berkembang. Tiongkok saat ini adalah kreditor terbesar Sri Lanka (Legrand, 2018). Pemerintah Sri Lanka mengalami kesulitan melakukan pembayaran atas beberapa kewajiban utang ini dan harus merestrukturisasi perjanjian utang dengan pemerintah Tiongkok. Contoh penting dari hal ini adalah pendanaan di sekitar pelabuhan Hambantota.

### **Transparansi Dan Korupsi**

Ada kritik internasional terhadap potensi BRI untuk menghasilkan tingkat korupsi yang sangat besar. Mengingat pengawasan yang terbatas (berdasarkan desain) dan kecepatan pembangunan yang diproyeksikan, serta negara dan industri

yang terlibat, bisnis yang mengerjakan proyek infrastruktur ini dapat menghadapi tuntutan suap. Menurut Matriks Risiko Suap TRACE 2017, yang mengukur risiko suap bisnis di 200 negara, negara-negara BRI menunjukkan pola risiko suap yang sebanding: Tiongkok dan Sri Lanka berada di peringkat 158 dan 159 dari 200 negara. Ditambah dengan risiko negara secara keseluruhan adalah risiko khusus untuk industri: 30 persen dari kasus suap lintas-perbatasan berada di sektor konstruksi dan transportasi, dan beberapa memperkirakan bahwa antara 10 dan 30 persen investasi dalam proyek-proyek konstruksi yang didanai publik dapat hilang karena korupsi. Meskipun menyatakan keinginannya untuk "sabuk pengaman dan jalan", ketidakpedulian Tiongkok di masa lalu terhadap pembayaran suap di luar perbatasannya oleh perusahaan-perusahaan Tiongkok tidak menggembarakan.

### **Pengembalian Investasi Yang Rendah**

Seringkali proyek infrastruktur lebih didorong oleh pertimbangan politik daripada kebutuhan komersial. Kurangnya keharusan komersial di balik proyek [BRI] berarti sangat tidak pasti apakah pengembalian proyek di masa depan akan cukup untuk sepenuhnya menutupi pembayaran kepada kreditor Tiongkok (Zhou, J.Hallding, K.Han, G, 2015). Salah satu contohnya adalah Bandara Internasional Mattala Rajapaksa (MRIA), yang terletak di kota Mattala, melayani Sri Lanka tenggara. MRJA yang dibuka pada Maret 2013 oleh Presiden Mahinda Rajapaksa telah gagal menarik bisnis (Samarajiva, 2017). Awalnya, beberapa maskapai terbang ke bandara, termasuk SriLankan Airlines. Namun, karena permintaan rendah, sebagian besar maskapai ini meninggalkan Mattala. Pada Juni 2017, dua maskapai terbang dari bandara ke tujuan di Sri Lanka dan Uni Emirat Arab.

Karena rendahnya jumlah penerbangan, telah diusulkan untuk menawarkan layanan parkir pesawat jangka panjang serta menciptakan sekolah terbang dan layanan pemeliharaan yang akan ditawarkan dari bandara. Pada tahun 2016, pemerintah Sri Lanka menyerukan Pernyataan Minat untuk menjalankan kegiatan komersial karena bandara tidak menghasilkan pendapatan yang memenuhi dengan

tujuan melakukan pembayaran terhadap cicilan. Bandara ini disebut "bandara internasional paling kosong di dunia" karena jumlah penerbangannya yang rendah.

### **Persepsi Dan Peluang Publik**

Ada beberapa penerimaan negatif terhadap BRI, sebagian besar disebabkan oleh jumlah utang yang telah ditanggung Sri Lanka dan hilangnya otonominya. Telah terjadi sejumlah keresahan publik, yang paling akhir adalah kerusuhan di kota pelabuhan Hambantota untuk menyatakan ketidakpuasan dengan hilangnya tanah; penanganan pemerintah atas pembayaran utang dan penyewaan pelabuhan ke Tiongkok (Al Jazeera News, 2018). Proyek Hambantota gagal menjelaskan perasaan lokal tentang pembangunan, kekhawatiran tentang korupsi politik, dan kekhawatiran politik dan keamanan nasional dan regional (Deloitte, 2018).

### **Polusi Dan Pertumbuhan Berkesinambungan**

Saat ini, fokus dari program BRI adalah dengan cepat meningkatkan infrastruktur utama yang berperan penting dalam perdagangan, termasuk pelabuhan, zona industri dan jalan. Sampai saat ini, ada studi terbatas untuk mengevaluasi dampak lingkungan jangka panjang dari proyek infrastruktur ini. Sementara Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) dari Colombo Port City menunjukkan bahwa ada dampak yang dapat diabaikan dari konstruksi, beberapa telah menimbulkan kekhawatiran tentang dampak negatif karena penambangan yang diperlukan untuk TPA dan untuk kehidupan laut karena reklamasi lahan untuk proyek tersebut. (Sivaram, K., 2017).

Selain itu, ada kekhawatiran bahwa beberapa investasi lain melalui BRI telah mengarah pada peningkatan produksi energi yang sangat bergantung pada bahan bakar fosil. Contoh di Sri Lanka termasuk pendanaan Proyek Pembangkit Listrik Tenaga Batubara Puttalam. Kekhawatiran telah dikemukakan bahwa proyek-proyek jangka panjang ini dapat membiakkan budaya ketergantungan bahan

bakar fosil dan menghalangi investasi dalam alternatif yang lebih ramah lingkungan dan lebih berkelanjutan (Pike, L., 2017).

### **Perubahan Dalam Pemerintah Dan Kebijakan**

Setelah keriuhan awal, proyek terkadang mengalami penundaan serius. Di Indonesia, konstruksi jalur kereta api US \$ 6 miliar berada di luar jadwal dan biaya harus dilewati. Masalah serupa telah menjangkiti proyek di Kazakhstan dan Bangladesh. Karena perubahan dalam pemerintahan dan kebijakan sering terjadi, ada kekhawatiran bahwa pemerintah baru mungkin tidak menyetujui atau menghormati komitmen yang dibuat oleh yang sebelumnya, seperti yang terlihat di Sri Lanka. Pemerintah Sirisena-Wickremesinghe mengambil langkah segera untuk menunda sejumlah proyek besar yang didanai Tiongkok yang diresmikan pada masa pemerintahan Rajapaksa setelah berkuasa. Namun, dalam beberapa bulan, pemerintah tidak hanya memulai kembali proyek, termasuk CIFC / Colombo Port City, tetapi meminta investasi baru dari Tiongkok untuk mengatasi masalah neraca pembayaran dan utang yang akut. Dalam hal demikian, keputusan yang bermotivasi politik dapat menggagalkan investasi dan kepercayaan di Sri Lanka.

#### **4.2.3 Tiongkok Menggandeng Sri Lanka sebagai Mitra untuk Mengecilkan Kekuatan India**

Kehadiran Tiongkok yang semakin besar di kawasan Asia Selatan yang meliputi Samudra Hindia memicu reaksi yang cukup mencolok dari India. India telah lama memendam ambisi untuk diakui sebagai kekuatan utama dengan tanggung jawab keamanan khusus di wilayah tersebut. Sejarah kolonial India telah menyebabkan penolakan yang kuat terhadap kehadiran kekuatan besar lainnya di wilayah Samudra Hindia. Pada 1970-an dan 1980-an, perhatian ini mengarah pada Angkatan Laut Amerika Serikat, tetapi sekarang banyak yang terarah pada Tiongkok. Ambisi India di Samudra Hindia tidak hanya bersifat defensif, hal ini juga merefleksikan aspirasi yang lebih luas untuk diakui sebagai kekuatan regional utama, dan berpotensi menjadi negara adidaya di puncak dunia. Dinamika antara Tiongkok dan India di Samudra Hindia hanyalah satu bagian dari hubungan multi-

segi yang menggabungkan unsur-unsur persaingan, hidup berdampingan, dan kerja sama. Kehadiran Tiongkok yang lebih luas di Asia Selatan dipandang dengan kecurigaan dan kecemasan. Hubungan Tiongkok yang berkembang dengan berbagai negara di kawasan ini umumnya tidak dilihat di New Delhi sebagai cerminan yang sah dari kepentingan Tiongkok, tetapi sebagai salah satu yang ditujukan untuk melawan India, untuk mengepung atau mengacaukannya.

Klaim India atas peran keamanan regional khusus dan pandangannya tentang keabsahan kehadiran Tiongkok menciptakan kondisi subur untuk persaingan antara kedua negara. Hal ini diperburuk oleh faktor lain: keinginan India untuk memelihara kerentanan strategis Tiongkok di Samudera Hindia. Dalam sebagian besar dimensi hubungan strategis antara kedua negara, termasuk senjata nuklir, keseimbangan militer konvensional di Himalaya, atau kekuatan ekonomi sayangnya membuat India berada dalam posisi tertinggal. Namun, geografi Samudra Hindia adalah satu-satunya wilayah di mana India memiliki keunggulan militer yang jelas atas Tiongkok. Strategi India untuk membangun kemampuan angkatan lautnya di dekat titik masuk rentan di Samudra Hindia melibatkan ancaman tersembunyi untuk memblokir rute perdagangan Tiongkok. Beijing prihatin jika terjadi konflik antara kedua negara di perbatasan bersama mereka, India dapat meningkatkan konflik tersebut ke Samudra Hindia.

Pandangan ke depan kekuatan angkatan laut Tiongkok ke Samudera Hindia telah menjadi sumber utama perhatian jangka panjang bagi Angkatan Laut India dan sekarang menjadi pendorong penting hubungan keamanan India yang berkembang dengan Amerika Serikat dan negara-negara lain. India melihat kebutuhan untuk bekerja dengan Washington dan negara-negara lain, seperti Jepang, Australia dan Prancis, untuk menyeimbangkan atau menyediakan kehadiran Tiongkok yang semakin meningkat di Samudra Hindia. India secara aktif membangun jaringan hubungan keamanan regionalnya sendiri dan mendirikan fasilitas di Samudra Hindia, termasuk dengan berbagai mitra, seperti Indonesia dan Oman.

Pada konsepsi Sphere of Influence, Kunci dalam mengidentifikasi *spheres of influence* adalah adanya hak, *privileges*, dan tanggung jawab yang ditentukan di kedua sisi transaksi yang menghasilkan beberapa bentuk kontrol dan pengecualian melalui suatu persetujuan, terutama mengenai kebebasan tindakan negara yang lebih kecil dalam bertindak terhadap pihak ketiga (Jackson 2016). Sesuai dengan hal tersebut, dapat diidentifikasi bahwa hak, *privileges* dan tanggung jawab dimiliki oleh Tiongkok dengan terjalannya kerjasama BRI dengan Sri Lanka. Kontrol yang diperoleh dari kerjasama ini adalah lokasi dan fasilitas strategis Sri Lanka dalam kontrol Tiongkok. Dapat dikatakan bahwa ketergantungan Sri Lanka pada Tiongkok disebabkan di sektor keuangan oleh defisiensi moneter dalam pembangunan fasilitas ekonomi seperti jalan raya, bandara dan pelabuhan untuk meningkatkan pendapatan Sri Lanka. Maka dari itu Sri Lanka perlu meminjam secara finansial dari negara yang menurut mereka bagus sejak awal, yaitu Tiongkok. Seperti pembahasan yang telah dijelaskan sebelumnya, Tiongkok telah membantu Sri Lanka dalam pembangunan fasilitas seperti ini sebelumnya. Ini merupakan indikasi konkret keberhasilan Tiongkok dalam menjalankan kendali atas Sri Lanka.

Pada pembahasan *Sphre of Influence* oleh Holsti (1977) juga dijelaskan bahwa dalam hal ini, proses kegiatan mempengaruhi suatu negara dibutuhkan 2 persyaratan agar hubungan tersebut dapat dikategorikan sebagai proses pengaruh. Syarat pertama bahwa terdapat input yang dilakukan oleh negara A. *Input* ini dapat berupa bantuan kemanusiaan, ekonomi, militer, pinjaman, dan bahkan investasi, hal ini telah dijelaskan di atas. Syarat kedua muncul *output* yang diharapkan oleh Negara A (Tiongkok). Sri Lanka jelas adalah pihak yang diharapkan oleh Tiongkok di kawasan Asia Selatan untuk menambahkan kekuatannya, hal ini dibuktikan dengan berdirinya pelabuhan Hambatonta yang pada pendiriannya didanai oleh Tiongkok, namun ketika infrastruktur ini telah selesai dibangun pada tahun 2017, Sri Lanka menyewakan pelabuhan tersebut kepada Tiongkok selama 99 tahun. Berdirinya pelabuhan tersebut dan statusnya yang saat ini disewa oleh Tiongkok, juga dapat diartikan bahwa Tiongkok siap berhadap-hadapan dengan India, sebagai

pihak yang kuat di kawasan Asia selatan, meskipun alasan penyewaan pelabuhan ini demi alasannya adalah untuk menjadi pusat logistik di Samudera Hindia. Proyek Belt Road Initiative merupakan salah satu upaya untuk membangun Jalan Sutera Baru di dunia ini dengan tujuan dari proyek ini adalah bagaimana agar wilayah Tiongkok dapat terhubung dengan wilayah strategis di luar Tiongkok, baik melalui darat maupun laut.

Dalam perkembangannya, program pembangunan infrastruktur global pemerintah Tiongkok, yaitu Belt and Road Initiative, menyuarakan kekhawatiran akan menjadi proyek global yang didorong oleh kepentingan politik dan militer. Lembaga riset asal Amerika Serikat, C4ADS, mempertanyakan penjelasan pemerintah Tiongkok bahwa proyek tersebut bernilai triliunan dolar dan melibatkan 71 negara di Asia, Eropa, dan Afrika semata-mata untuk pembangunan ekonomi. Proyek BRI mempengaruhi 65 persen populasi dunia. Penelitian ini meneliti 15 proyek pelabuhan di Sri Lanka, Bangladesh, Kamboja, Djibouti, Malaysia, Bangladesh, Oman, Indonesia, Australia dan negara-negara lain di kawasan Indo-Pasifik. Hasil penelitian ini menyimpulkan bahwa proyek-proyek tersebut tidak didorong oleh kesepakatan ekonomi yang saling menguntungkan bagi masyarakat negara penerima proyek seperti yang diklaim oleh Tiongkok.

C4ADS adalah lembaga penelitian nirlaba yang berspesialisasi dalam analisis dan keamanan data. Para peneliti memeriksa dokumen resmi kebijakan pemerintah Tiongkok dan laporan informal dari analis yang berfokus pada masalah Tiongkok. Terkait temuan tersebut, Kementerian Luar Negeri Tiongkok menolak temuan tersebut dengan mengatakan bahwa proyek BRI adalah proyek pembangunan ekonomi. Tujuannya untuk mendorong pembangunan melalui infrastruktur. Tiongkok tidak memainkan permainan geopolitik, kata kementerian itu. Meskipun tidak ada dokumen resmi yang mengaitkan proyek ekonomi ini dengan kepentingan keamanan nasional Tiongkok, analis dari C4ADS menyatakan keterkaitan antara keduanya.

Proyek BRI ini mencakup lokasi-lokasi strategis seperti pintu masuk kawasan maritim yang disengketakan. Ini bisa dilihat sebagai upaya Beijing untuk mengamankan kepentingannya atas pasokan energi dan kemungkinan blokade militer atau ekonomi. Proyek pelabuhan ini memiliki dua fungsi yaitu sipil dan militer, serta pengaruh Partai Komunis China melalui keterlibatan perusahaan milik negara dan penguasaan melalui kepemilikan saham atau kontrak sewa jangka panjang. Selain itu, perjanjian proyek ini tidak transparan dan tidak mencantumkan perkiraan keuntungan yang diharapkan. Seorang analis Peter Cai dari Lowy Institute di Australia mengatakan dia skeptis terhadap kepentingan militer Tiongkok dalam pembangunan proyek pelabuhan ini. Namun, dia mengakui bahwa pengaruh politik Tiongkok akan tumbuh di negara-negara yang terhubung dengannya. Hubungan ini akan membangun aktivitas ekonomi. Dan Anda tahu pengaruh ekonomi dapat dengan mudah menjadi pengaruh dan kekuasaan politik.

Salah satu contoh proyek pelabuhan yang kontroversial seperti yang ada di Sri Lanka. Pemerintah Sri Lanka telah menandatangani kontrak selama 99 tahun di pelabuhan Hambantota, yang terletak di jalur yang ramai Samudera Hindia. Ini termasuk pembangunan kawasan perdagangan bebas, yang dikuasai oleh perusahaan-perusahaan dari Tiongkok. "Tiongkok telah berhasil membangun keuntungan finansial atas Sri Lanka melalui investasi bernilai miliaran dolar ini. Tingkat utang untuk pembangunan proyek ini membuat pemerintah Sri Lanka kesulitan mengalihkan negaranya dari pengaruh Tiongkok," kata lembaga riset C4ADS tersebut.

Sebagaimana yang di jelaskan K.J. Holsti bahwa negara akan menggunakan kapabilitasnya dalam bentuk bantuan, hutang atau investasi untuk mempengaruhi negara lain. Maka dalam kasus ini, pinjaman dalam bentuk investasi BRI yang diberikan Tiongkok merupakan *Input* dalam proses pengaruh Tiongkok di Kawasan Asia Selatan. Sedangkan *Output* yang diperoleh Tiongkok dalam kasus ini adalah, pertama, Sri Lanka dalam kontrol Tiongkok dalam segi fasilitas dan infrastruktur yang kini masih dalam status kepemilikan oleh Tiongkok, hal ini tentunya mempengaruhi kebijakan pemerintahan Sri Lanka. Kedua, Tiongkok mendapat hak



untuk mengelola dan menggunakan Pelabuhan Hambatota sebagai tempat penyuplai logistik yang menghubungkan Tiongkok dengan Asia Selatan menuju kawasan strategis lain seperti Kawasan Afrika Timur dimana Tiongkok telah memiliki pos militernya di Djibouti.

Mengenai India, tentu saja sedikit banyak pengaruhnya mengecil di kawasan Asia Selatan dengan hadirnya berbagai pos-pos militer di negara Asia Selatan berkat BRI yang dibuat oleh Tiongkok, baik itu di Pakistan, Bangladesh, terutama Sri Lanka yang secara geografis sangat dekat dengan India. Persaingan antara India dan Tiongkok merupakan faktor peningkatan dinamika politik regional di negara-negara Asia Selatan seperti Sri Lanka, Bangladesh, dan Pakistan serta beberapa negara kepulauan di Samudera Hindia, seperti Maladewa. Beberapa negara mencoba memanfaatkan persaingan ini untuk mendapatkan keuntungan ekonomi, politik dan militer dari satu atau kedua belah pihak dengan mengadu domba kedua negara untuk menarik lebih banyak investasi dalam proyek infrastruktur besar. Meski bisa mendatangkan keuntungan, bagi negara kecil juga berpotensi membahayakan, dalam hal ini bagi Sri Lanka keputusan politik luar negeri dan keamanannya juga tergantung pada Tiongkok.

Investasi Tiongkok untuk pelabuhan di Sri Lanka saja, senilai \$1,4 miliar menandai yang pertama dari rencana \$13 miliar untuk mengembangkan Colombo Port City menjadi pusat keuangan dan perdagangan kelas dunia (Xinhua, 9 September 2020). Investasi Tiongkok dalam kapasitas pelabuhan telah memungkinkan Sri Lanka untuk meningkatkan posisi strategisnya di Samudra Hindia dan menjadi pusat perdagangan regional, dengan rencana masa depan untuk mengembangkan kemampuannya menjadi pusat keuangan juga. Selain pelabuhan, Tiongkok telah berinvestasi di beberapa sektor ekonomi utama lainnya, termasuk infrastruktur, jalan, dan listrik, serta secara dramatis meningkatkan bantuan luar negeri dan impor perdagangannya ke Sri Lanka. Pada tahun 2015, bantuan Tiongkok ke Sri Lanka berjumlah \$12 miliar, dibandingkan dengan \$1,9 miliar dari India. FDI Tiongkok terdiri 35 persen dari total FDI Sri Lanka, dibandingkan dengan 7 persen India (Gateway House, 1 Desember 2016).

Pada tahun 2019, nilai kumulatif investasi infrastruktur Tiongkok di Sri Lanka setara dengan 14 persen dari PDB Sri Lanka, melampaui investasi India senilai \$1,2 miliar (Chatham House, Maret 2020; Kementerian Luar Negeri India, September 2019). Pada saat yang sama, impor Tiongkok ke Sri Lanka telah tumbuh secara konsisten sejak 2011, dan pada 2019 secara kasar sebanding dengan impor India (The Diplomat, 1 Agustus 2019). Singkatnya, sementara hubungan ekonomi India dengan Sri Lanka tetap stabil bahkan melemah, hubungan perdagangan, investasi dan bantuan luar negeri Sri Lanka dengan Tiongkok telah berkembang pesat dalam dekade terakhir ini.

Persaingan antara Tiongkok dan India dapat menyebabkan ketidakstabilan politik. Selama beberapa tahun terakhir, kontroversi mengenai proyek infrastruktur besar Tiongkok telah berkontribusi pada perubahan tata kelola di Myanmar dan Sri Lanka. Kemungkinan akan ada persaingan yang lebih ketat untuk mendapatkan pengaruh di seluruh kawasan di tahun-tahun mendatang. Krisis politik yang terjadi di Maladewa pada awal 2018, ketika Presiden Maladewa Abdulla Yameen menantang keputusan Mahkamah Agung untuk mengembalikan polisi militer lawan dan membebaskan tahanan politik, diperburuk oleh persaingan Tiongkok-India, dan masalah terus berlanjut. Secara keseluruhan, persaingan strategis ke depan akan mengarah pada militerisasi di kawasan Samudra Hindia yang lebih luas, karena India merasa perlu untuk menanggapi langkah Tiongkok.

## BAB 5. KESIMPULAN

Secara normatif, Belt Road Initiative (BRI) adalah agenda ekonomi sekaligus keamanan yang diajukan oleh pemerintah Tiongkok ke berbagai negara di 3 benua yaitu Asia, Afrika dan Eropa. Stabilitas keamanan pada kawasan dalam pandangan Tiongkok bias dijaga dan ditingkatkan lewat mekanisme kerjasama multilateral, gagasan dari Tiongkok menitikberatkan pada peningkatan kerjasama ekonomi kawasan, dan pada kajian ini difokuskan pada Sri Lanka (kawasan Asia Selatan). Asumsi yang dibangun adalah kerjasama ekonomi akan menjadi pintu gerbang untuk menciptakan interaksi yang lebih intensif antar negara di kawasan.

Dengan mengintensifkan interaksi ini, negara akan meningkatkan kepercayaan satu sama lain melalui berbagai pertukaran di sektor ekonomi dan kebijakan antar pemerintah hingga program sosial, pendidikan dan pertukaran budaya, yang melibatkan masyarakat di tingkat akar rumput. Meskipun secara normatif untuk meningkatkan stabilitas keamanan, pelaksanaan inisiatif BRI juga akan mengalami berbagai kendala akibat tingginya ketegangan keamanan di kawasan (untuk kawasan dan negara yang rawan dan / atau konflik), persaingan antar negara besar. negara dalam memposisikan diri di wilayah tersebut. politik internasional, serta berbagai permasalahan internal Tiongkok yang belum menemukan rumusan implementasi yang tepat sehingga negara lain juga memiliki rasa kepemilikan atas inisiatif ini.

Sebagai catatan, perlu dipahami bahwa pada awalnya inisiatif BRI lahir dari kerja sama multilateral di kawasan Asia Timur. Artinya, Tiongkok bukan satu-satunya negara yang mengedepankan gagasan untuk menjalin kerja sama Jalur Sutra Baru. Sebagai contoh, Jepang telah mengadvokasi 'Silk Road Diplomacy' sejak tahun 1998 yang melibatkan kawasan Asia Tengah, Amerika Serikat telah mencanangkan ide 'Jalur Sutra Baru' sejak tahun 2011, India meluncurkan 'Proyek Musam' pada tahun 2014 hingga membangun kembali hubungan historis antara India dengan negara-negara di sepanjang garis pantai Samudera Hindia. Ini untuk mewujudkan gagasan Jalan Sutra Baru. Sedangkan dari Amerika Serikat, negara-

negara konsolidasi di kawasan Asia Pasifik menyepakati inisiatif "Trans-Pacific Partnership" tanpa melibatkan Tiongkok. Sementara itu, Korea Selatan dan Australia serta negara lain juga telah menyampaikan gagasannya masing-masing untuk mendorong kerja sama multilateral di kawasan.

Pada satu sudut pandang, dapat dianggap bahwa inisiatif tersebut merupakan bentuk persaingan antar negara besar untuk menentukan pengaruhnya di kawasan Asia Pasifik. Pada sisi lain, dapat pula diasumsikan bahwa negara-negara besar menggunakan berbagai inisiatif kerja sama multilateral sebagai instrumen dalam menegosiasikan dan mengkompromikan kepentingan yang bertentangan di kawasan. Dapat secara kritis menafsirkan fenomena ini sebagai inisiatif kekuatan besar, untuk kepentingan kekuatan besar, untuk mengkompromikan perbedaan mereka atau membendung satu sama lain sebagai akibat ketidakpercayaan di antara mereka.

Dalam konteks persaingan antar kekuatan regional tersebut, beberapa pengamat melihat bahwa India sedang berusaha bersaing dengan Tiongkok untuk menjadi hegemon regional. Jepang saat ini sedang mengorientasikan kembali dirinya menjadi 'negara normal' dan mulai aktif baik secara politik maupun militer di Asia. Misalnya, jika yang terjadi adalah skenario di mana Tiongkok, Jepang, India, Amerika Serikat, dan Rusia pada akhirnya dapat mengelola berbagai masalah keamanan mereka, maka kita akan melihat 'konser kekuatan' berkembang di wilayah yang menjadi sasaran Tiongkok di program BRI.

Jika ini terjadi, maka skenario ini akan meminggirkan peran negara-negara yang relatif lebih kecil di Asia Selatan Asia Timur, Asia Tengah, Asia Tenggara, Asia Barat, sebagian Afrika, hingga negara-negara di kawasan Eropa Timur. Hal vital yang perlu diperhatikan oleh Tiongkok untuk menyukseskan inisiatif BRI adalah salah satunya dengan menjaga citranya sebagai kekuatan yang bangkit dan bersahabat di depan negara yang menjadi sasarannya, dalam hal ini Sri Lanka.

**DAFTAR PUSTAKA****Buku**

- Elman, Colin. 2003. "Introduction: Appraising balance of power theory." *Realism and the Balancing of Power: A New Debate*. Upper Saddle River: Prentice Hall
- Hast, Susanna. 2014. *Spheres of Influence in International Relations: History, Theory and Politics*. Burlington: Ashgate.
- Jackson, Van. 2016. *Asian Security after US Hegemony: Spheres of Influence and the Third Wave of Regional Order*. Asia-Pacific Center for Security Studies 7(5).
- Holsti, K.J. 1977. *Politik internasional Suatu Kerangka Analisis*. Diterjemahkan oleh Wawan Juanda. Bandung: Percetakan Binacipta.
- Mas'ud, Mohtar. 1990. *Ilmu Hubungan Internasional : Disiplin Dan Metodologi*. LP3ES.
- Singh, Swaran. 2003. *ChinaSouth Asia: Issues, equation and policies*. New Delhi: Lancer's books.
- Waltz, Kenneth N. 1979. *Theory of International Politics*. Addison-Wesley.
- Wendt, Alexander, Jack S. Levy, and Richard Little. 2014. *Metodologi Ilmu Hubungan Internasional*. Jakarta. Intrans Publishing.
- Wheeler, Thomas. 2012. *China and conflictaffected states: Between principle and pragmatism*. London: Saferworld.
- Zivec, Katarina. 2018. *SPHERES OF INFLUENCE - SPHERES OF CONFLICT*.

**Jurnal**

- Chen, S. 2017. *Regional responses to China's Maritime Silk Road initiative in Southeast Asia*. *Journal of Contemporary China*, 27, 344-361. Dipetik dari: <https://doi.org/10.1080/10670564.2018.1410960>. Pada 13 Desember 2019
- Cheng, I. K. 2016. *Three questions on China's One Belt One Road initiative*. *China Economic Review*, 40, 309-313. Dipetik dari: <https://doi.org/10.1016/j.chieco.2016.07.008>. Pada 13 Desember 2019
- Chhibber, Bharti. 2009. Indo-Sri Lankan economic cooperation: Contemporary scenario. *Mainstream Weekly*, Vol. XLVII, No. 32
- Djankov, S. and Miner, S. 2016. *China's Belt and Road initiative: Motives, scope and challenges*. Peterson Institute for International Economics Briefing, PIE Briefing, 16-2, 1-35. Dipetik dari: [https://piie.com/system/files/documents/piieb16-2\\_1.pdf](https://piie.com/system/files/documents/piieb16-2_1.pdf). Pada 13 Desember 2019

- Du, J. and Zhang, Y. 2017. *Does One Belt One Road Initiative Promote Chinese Overseas Direct Investment?*. China Economic Review, 40, 1-61.
- Etzioni, Amitai. 2015. *Spheres of Influence: A Reconceptualization*. Fletcher Forum of World Affairs 39(2).
- Fallon, T. 201). *The new Silk Road: Xi Jinping's grand strategy for Eurasia*. American Foreign Policy Interests, 37, 140-147. Dipetik dari <https://doi.org/10.1080/10803920.2015.1056682>. Pada 13 Desember 2019
- Fernando, Sithara N. 2010. China's relations with Sri Lanka and the Maldives: Models of good relations among big and small countries. China Report, Vol. 46, No. 3, pp. 285-297.
- Gray, K. and Murphy, C. N. 2015. *Introduction: Rising powers and the future of global governance*. Third World Quarterly, 34, 183-193. Dipetik dari : <https://doi.org/10.1080/01436597.2013.775778>. Pada 13 Desember 2019
- Haggai, K. 2016. *One Belt One Road strategy in China and economic development in the concerning countries*. World Journal of Social Sciences and Humanities, 2, 10-14.
- Hosain, M. S. and Hossain, M. S. 2019. *US-China trade war: Was it really necessary?* International Journal of Business and Economics, 4(1), 21-32.
- Ikenberry, G. John. 2014. *From Hegemony to the Balance of Power: The Rise of China and American Grand Strategy in East*. International Journal of Korean Unification Studies Vol. 23, No. 2, 41-63. Diakses dari : [https://spia.princeton.edu/system/files/research/documents/Ikenberry\\_From%20Hegemony%20to%20the%20Balance%20of%20Power.pdf](https://spia.princeton.edu/system/files/research/documents/Ikenberry_From%20Hegemony%20to%20the%20Balance%20of%20Power.pdf)
- Jackson, Van. 2016. *Asian Security after US Hegemony: Spheres of Influence and the Third Wave of Regional Order*. Asia-Pacific Center for Security Studies 7(5).
- Jaiswal, Pramod. 2020. *India-China Rivalry in Nepal*. South Asia Discussion Papers : Navigating India-China Rivalry: Perspectives From South Asia. Diakses dari : <https://www.isas.nus.edu.sg/papers/navigating-india-china-rivalry-perspectives-from-south-asia/>. Pada 10 Juni 2021
- Khattak, A. K. and Khalid, I. 2013. *China's One Belt One Road initiative: Towards mutual peace and development*. Journal of Research Society of Pakistan, 54, 1-20.
- Mahmood, Khalid. 2011. "Pakistan-China Strategic Relations", Institute of Strategic Studies, Islamabad, Pakistan. Diakses dari <http://issi.org.pk/pakistan-china-strategic-relations/>. Pada 10 Juni 2021

- Misra, R. 2016. *Asian Infrastructure Investment Bank: An assessment*. India Quarterly: A Journal of International Affairs, 72, 163-176. Dipetik dari: <https://doi.org/10.1177/0974928416643582>. Pada 13 Desember 2019
- Palit, A., & Spittel, G. 2013. *South Asia In The New Decade: Challenges And Prospects*. Singapore. World Scientific.
- PWC. 2016. *Opportunities in emerging market China: Belt & Road, PPP*. Dipetik dari: [https://www.unece.org/fileadmin/DAM/ceci/documents/2016/PPP/Forum\\_PP-SDGs/Presentations/Felix\\_Sutter-UNECE\\_PPP\\_Forum\\_March\\_2016\\_Opportunities\\_in\\_Emerging\\_Market\\_China\\_Belt\\_Road\\_PPP.pdf](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/ceci/documents/2016/PPP/Forum_PP-SDGs/Presentations/Felix_Sutter-UNECE_PPP_Forum_March_2016_Opportunities_in_Emerging_Market_China_Belt_Road_PPP.pdf). Pada 13 Desember 2019
- Radhakrishnan, R. 2011. Managing India was key to victory against LTTE: Gotabaya. The Hindu (Chennai),
- Sarker, M. N. I., Hossin, M. A., Yin, X. H. and Sarker, M. K. (2018). *One Belt One Road initiative of China: Implication for future of global development*. Modern Economy, 9, 623-638.
- Sauvant, K. P. and Chen, V. Z. 2014. *China's regulatory framework for outward foreign Direct investment*. China Economic Journal, 7, 141-163. Dipetik dari: <https://doi.org/10.1080/17538963.2013.874072>. Pada 13 Desember 2019
- Shida, W. 2017. *Bilateral Economic Ties Between China and Sri Lanka*. In *Palihakkara, H.M.G.S (Eds.)*. The Island of the Lion and the Land of the Dragon. Colombo. Pathfinder Institute.
- Touqir Hussain. 2020. China and Pakistan: From Tactical Alliance to Strategic and Economic Interdependence. South Asia Discussion Papers : Navigating India-China Rivalry: Perspectives From South Asia. Diakses dari : <https://www.isas.nus.edu.sg/papers/navigating-india-china-rivalry-perspectives-from-south-asia/>. Pada 10 Juni 2021
- Uberoi, P. 2016. *Problem and prospects of the BCIM economic corridor*, *China Report*, 52, 19-44. Dipetik dari: <http://doi.org/10.1177/0009445515613868>. Pada 20 Januari 2020
- Yu, H. 2017. *Motivation behind China's "One Belt One Road" initiatives and establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank*. Journal of Contemporary China, 26, 353-368. Dipetik dari: <https://doi.org/10.1080/10670564.2016.1245894>. Pada 13 Desember 2019

### **Website**

- Al Jazeera News. 2018. *Protest Over Hambantota Port Deal Turns Violent*. Dipetik dari: <https://www.aljazeera.com/news/2017/01/protest-hambantota-port-deal-turns-violent-170107080155843.html>. Pada 7 September 2019

- Bloomberg. 2013. *Sri Lanka Opens \$500 Million Port Terminal Built by China*, dipetik dari <https://www.bloomberg.com/news/articles/2013-08-04/sri-lanka-to-open-500-million-container-terminal-built-by-china>. Pada 7 September 2019
- Business Standard. 2018. "Nepal, China military drill to be held in September". Diakses dari : [https://www.business-standard.com/article/news-ians/nepal-china-military-drill-to-be-held-in-september-118072100288\\_1.html](https://www.business-standard.com/article/news-ians/nepal-china-military-drill-to-be-held-in-september-118072100288_1.html). Pada 10 Juni 2021
- CNN. 2019. *Sri Lanka Blasts: 250 Dead in Colombo, Negombo and Batticaloa*. Dipetik dari cnn.com; <https://edition.cnn.com/2019/04/21/asia/sri-lanka-explosions/index.html>. Pada 17 Oktober 2019
- Economic Times. 2017. *China Willing to Give Sri Lanka \$ 24 Billion More as Part of OBOR*. Dipetik dari: <https://economictimes.indiatimes.com/news/international/business/china-willing-to-give-sri-lanka-24-billion-more-as-part-of-obor/articleshow/58716674.cms> Pada 7 September 2019
- Godbole, Avinash. 2015. Did the Chinese model of growth defeat Rajapaksa? IDSA Comment,. Institute for Defence Studies and Analyses (IDSA), New Delhi. Diakses daei : [http://www.idsa.in/idsacomments/DidtheChineseModelofGrowthDefeatRajapaksa\\_AvinashGodbole\\_120115.html](http://www.idsa.in/idsacomments/DidtheChineseModelofGrowthDefeatRajapaksa_AvinashGodbole_120115.html) . Pada 17 Oktober 2019
- Hariharan, R. 2013. China's strategic presence in Sri Lanka. The Telegraph (Colombo), diakses daei : <https://www.colombotelegraph.com/index.php/chinasstrategicpresenceinsrilanka/>. Pada 17 Oktober 2019
- Kelegama, Saman. 2015. China's growing economic power in South Asia: A closer look. The Daily Star (Dhaka), diakses dari : <http://www.thedailystar.net/china'sgrowingeconomicpowerinsouthasiaacloserlook.28127.html>. Pada 17 Oktober 2019
- Lie, M. 2016. *University Alliance Seeks Enhanced Education Co-Op Along Silk Road*. Dipetik dari chinadaily: [http://www.chinadaily.com.cn/china/2016-04/11/content\\_24446327.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2016-04/11/content_24446327.htm). Pada 7 September 2019
- New York Times. 2018. *Sri Lanka, Struggling With Debt, Hands a Major Port to China*. Dipetik dari : <https://www.nytimes.com/2017/12/12/world/asia/sri-lanka-china-port.html>. Pada 4 September 2019
- Nikkei,G.Y and Palma, S.2018. *Is China's Belt and Road Working? A Progress Report from Eight Countries*. Dipetik dari : <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Cover-Story/Is-China-s-Belt-and-Road-working-A-progress-report-from-eight-countries>. Pada 7 September 2019



- Reuters. 2018. *Sri Lanka Approves \$500 Million LNG Plant Near Chinese-Controlled Port*. Dipetik dari: <https://in.reuters.com/article/sri-lanka-china-lng/sri-lanka-approves-500-million-lng-plant-near-chinese-controlled-port-idINKB-N1I60GH>. Pada 7 September 2019
- Tempo.co. 2019. *Proyek Pelabuhan Belt and Road Tiongkok Terkait Kepentingan Militer?*. Dipetik dari tempo: <https://dunia.tempo.co/read/1228520/proyek-pelabuhan-belt-and-road-Tiongkok-terkait-kepentingan-militer> pada 29 Januari 2020
- The Diplomat. 2020. *The Hambantota Port Deal: Myths and Realities, Untangling the truth about Chinese debt and Sri Lanka means cutting through some misleading media narratives*. Diakses dari: <https://thediplomat.com/2020/01/the-hambantota-port-deal-myths-and-realities/>. Pada 10 Juni 2021
- The Himalayan Times. 2017. "Nepal signs MoU on OBOR with China". Diakses dari: <https://thehimalayantimes.com/kathmandu/nepal-signs-mou-related-obor-china>. Pada 10 Juni 2021
- The Kathmandu Post. 2019. "Nepal signs deal with China to access seven Chinese sea and land ports". Diakses dari : <https://kathmandupost.com/national/2019/04/30/nepal-signs-deal-with-china-to-access-seven-chinese-sea-and-land-ports>. Pada 10 Juni 2021
- The Peoples' Daily. 2014. *The initial countries agreed for OBOR*. Dipetik dari People's Daily: <http://www.peoplesdaily.cn/oborcountries/>, <https://www.uschina.org/sites/default/files/2015%20%203%20BOAML%20Analysis%20on%20OBOR.pdf>. Pada 19 Oktober 2019
- Wijaya, Pandasurya. 2018. *Sejarah Akar Konflik Sektarian Di Sri Lanka*. Dipetik dari: Merdeka.Com; <https://www.merdeka.com/dunia/sejarah-akar-konflik-sektarian-di-sri-lanka.html>. Pada 14 Mei 2018
- Xianliang. Y. 2017. *A Brilliant Future for China-Sri Lanka Cooperation Under the Belt and Road Initiative* Daily Mirror. Dipetik dari : <http://www.dailymirror.lk/article/A-brilliant-future-for-China-Sri-Lanka-Cooperation-under-the-Belt-and-Road-Initiative-131455.html>. Pada 7 September 2019
- Xinhua State News Agency. 2017. *China-Funded Colombo Port City Becoming Shining Pearl of Indian Ocean*. Dipetik dari chinadaily: [http://www.chinadaily.com.cn/bussiness/2017-04/08/content\\_28843049.htm](http://www.chinadaily.com.cn/bussiness/2017-04/08/content_28843049.htm). Pada 7 September 2019

**Artikel dari Internet**

High Commission of India. 2019. *India-Sri Lanka Bilateral Relations*. Dipetik dari High Commission of India, Cololmbo, Sri Lanka : <https://hicolombo.gov.in/pages?id=eyJpdil6IllsYVdabmVMYUJ2VUhhWk1S2pKSUE9PSIsInZhbHVlIjojQUtrMzVKdW9qYVIJWjNHN3p6d1wvYU0ZWFmMDczNmE1OGNINDhYWM2ZTFmODk3OWEyNTAxOWIxYjg3MTkifQ==&subid=eyJpdil6Ijdtak90bUtQVnRDb3JOeXBQOEZFUUE9PSIsInZhbHVlIjojTTNLUzZKUlhPdEpLbXlZRWllOUxGUT09IiwibWFjIjojoiYTZhN2FkMDI2ZGE2MDBhNDc4Njk0ZjFIYTdlYjg1OWE2YmEwODI5YmVINTJkYzc2ZGU1NzlmODNjODBkMzU0MSJ9>. Pada 20 Januari 2020

Ministry of National Policies and Economic Affairs. 2017. *Colombo Port City to be Transformed into an International Financial Centre*, dipetik dari : [http://www.mnpea.gov.lk/web/index.php?option=com\\_content&view=article&id=150&catid=9&Itemid=112&lang=en](http://www.mnpea.gov.lk/web/index.php?option=com_content&view=article&id=150&catid=9&Itemid=112&lang=en). Pada 7 September 2019

Ministry of Power and Renewable Energy. 2017. Norocholai Power Station, dipetik dari [http://powermin.gov.lk/english/?page\\_id=1517](http://powermin.gov.lk/english/?page_id=1517). Pada 7 September 2019

Muttarak, R. 2017. *Potential implications of China's "One Belt, One Road" strategies on Chinese international migration*. Dipetik dari: <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/Potential-Implications-Of-China-s-One-Belt-One-Road-Strategies-On-Chinese-International-Migration/obor/en/1/1X000000/1X0AB8VH.htm>. Pada 13 Desember 2019

Sivaram, K. 2017. *'Locked-In' to China: The Colombo Port City Project*, dipetik dari : [https://fsi.stanford.edu/sites/default/files/colombo\\_port\\_city.pdf](https://fsi.stanford.edu/sites/default/files/colombo_port_city.pdf). Pada 26 September 2019

Wijayasiri, J., Senaratne, N. 2018. *China's Belt and Road Initiative (BRI) and Sri Lanka*. Dipetik dari : [www.juridicas.unam.mx](http://www.juridicas.unam.mx). Pada 3 Januari 2020

**Internet**

AIIB. 2016. Asian Infrastructure Investment Bank. *Global Governance*, 22, 11-26. Dipetik dari: <http://www.aiib.org/>. Pada 13 Desember 2019

Asirwatham, G. 2018. *Overview of Sri Lanka-China Relations*. Dipetik dari lki.lk : <https://www.lki.lk/blog/overview-of-sri-lanka-china-relations/>. Pada 20 Januari 2020

Bader, Jeffrey. 2005. *China's Role in East Asia: Now and the Future*. Dipetik dari Brookings : <https://www.brookings.edu/on-the-record/chinas-role-in-east-asia-now-and-the-future/>. Pada 20 Januari 2020

- Biswas, Soutik. 2017. Perbatasan Cina-India Memanas, Akankah Pecah Perang?. Diakses dari matamatapolitik: <https://www.matamatapolitik.com/mengapa-ketegangan-di-perbatasan-india-dan-tiongkok-kian-meningkat/>. Pada 4 November 2020
- Britannica. Tanpa Tahun. *Balance of power. international relations*. Dipetik dari Britannica.com : <https://www.britannica.com/topic/balance-of-power>. Pada 17 Oktober 2019
- Britannica. Tanpa Tahun. *Great Leap Forward. Chinese history*. Dipetik dari Britannica.com; <https://www.britannica.com/event/Great-Leap-Forward>. Pada 16 Oktober 2019
- Chua, A. C. (2017). *One Belt One Road and opportunities*. Dipetik dari: [http://www.centerforfinancialstability.org/research/Chua\\_OneBeltOneRoad\\_7\\_6\\_17.pdf](http://www.centerforfinancialstability.org/research/Chua_OneBeltOneRoad_7_6_17.pdf). Pada 20 Januari 2020
- Cai, Peter. 2017. *Understanding China's Belt and Road Initiative*. Dipetik dari Lowy Institute : <https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative>. Pada 29 November 2019
- Deloitte. 2018. *Embracing the BRI Ecosystem in 2018*. Dipetik dari: <https://www.deloitte.com/insights/us/en/economy/asia-pacific/china-belt-and-road-initiative.html>. Pada 5 September 2019
- Dewan Negara RRC. 2016. *One Belt One Road Initiative*. Dipetik dari <http://www.statecouncilforchina.cn>: <https://www.uschina.org/sites/default/files/2015%20%203%20BOAML%20Analysis%20on%20OBOR.pdf>. Pada 20 Januari 2020
- Deyshappriya, N.R.R. 2017. *Chinese Tourist Numbers in Sri Lanka: a Case for Improving Growth* dipetik dari: <http://blogs.lse.ac.uk/southasia/2018/02/27/chinese-tourist-arrivals-to-sri-lanka-a-case-for-improving-growth/>. Pada 7 September 2019
- Hein, V., Mathias. 2012. Persaingan India dan Tiongkok. Dipetik dari dw.com : <https://www.dw.com/id/persaingan-india-dan-Tiongkok/a-16291217>. Pada 20 Januari 2020
- Hillman, J.E. 2018. *China's Belt and Road Initiative: Five Years Later*. Center for Strategic and International Studies. Dipetik dari : <https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-initiative-five-years-later-0>. Pada 13 Desember 2019
- HE Cheng Xueyuan. 2018. *Jointly Building the Belt and Road: A Golden Opportunity to the National Development of Sri Lanka Daily FT*. Dipetik dari: <http://>

- [www.ft.lk/opinion/Jointly-building-the-Belt-and-Road/14-653020](http://www.ft.lk/opinion/Jointly-building-the-Belt-and-Road/14-653020). Pada 7 September 2019
- ICCR. Tanpa Tahun. India, a Fast-Emerging Economy. Dipetik dari iccrindia.net: <http://www.iccrindia.net/economy/>. Pada 17 Oktober 2019
- Legrand, N. 2018. *South Asia: New Creditors and New Forms of Debt*. Dipetik dari <http://www.cadtm.org/South-Asia-New-creditors-and-new>. Pada 7 September 2019
- MyRepublica. 2019. "Chinese UnionPay International gets license of payment system operator in Nepal". Diakses dari : <https://myrepublica.nagariknetwork.com/news/chinese-unionpay-international-gets-license-of-payment-system-operator-in-nepal/?categoryId=blog>. Pada 10 Juni 2021
- Nepal Rastra Bank. 2018. A Survey Report on Foreign Direct Investment in Nepal. Diakses dari : [https://www.nrb.org.np/contents/uploads/2020/04/Study\\_Reports-A\\_Survey\\_Report\\_on\\_Foreign\\_Dir](https://www.nrb.org.np/contents/uploads/2020/04/Study_Reports-A_Survey_Report_on_Foreign_Dir). Pada 10 Juni 2021
- Pike, L. 2017. *Will China's New Silk Road Be Green?*. Dipetik dari : <https://www.chinadialogue.net/blog/9775-Explainer-Will-China-s-new-Silk-Road-be-green/-en>. Pada 19 November 2019
- Ramanayake, P. 2017. *Sri Lanka in a Balancing Act Over China's One Belt, One Road Project Sri Lanka Brief*. Dipetik dari srilankabrief: <http://srilankabrief.org/2017/05/sri-lanka-in-a-balancing-act-over-china's-one-belt-one-road-project>. Pada 7 September 2019
- Raman, B. 2008. China doing a Myanmar in Sri Lanka? South Asia Analysis Group Papers, diakses dari: <http://www.southasiaanalysis.org/%5Cpapers28%5Cpaper2748.html>.
- Sajad, Hosain, Md., Sadam Hosain, Md., 2019. *One Belt One Road initiative: A Revolution on Regional and Global Development*. Dipetik dari researchgate.com: <https://www.researchgate.net/publication/332570564>. Pada 20 Januari 2020
- Sharesansar. 2013. "China overtakes India in project numbers". Diakses dari : <https://www.sharesansar.com/newsdetail/china-overtakes-india-in-project-numbers>. Pada 10 Juni 2021
- South China Morning Post. "45 Million Died in Mao's Great Leap Forward, Hong Kong Historian Says in New Book. *South China Morning Post*. Dipetik dari scmp.com: <https://www.scmp.com/article/723956/revisiting-calamitous-time>. Pada 12 Desember 2019

- Stanzel, A. 2017. *China's Belt and Road -New Name Same Doubts?*. European Council on foreign relations. Dipetik dari : [http://www.ecfr.eu/article/commentary\\_chinas\\_belt\\_and\\_road\\_new\\_name\\_same\\_doubts](http://www.ecfr.eu/article/commentary_chinas_belt_and_road_new_name_same_doubts). Pada 7 September 2019
- Reporters Nepal. 2019. "Chinese contractors have captured almost all the contracting business of Nepal: Raman Mahato". Diakses dari : <https://en.reportersnepal.com/2019/02/253459>. Pada 10 Juni 2021
- World Bank 2018b. *Gross Domestic Product 2018*. Dipetik dari catalog.worldbank.net: <https://datacatalog.worldbank.org/dataset/gdp-ranking>. Pada 19 Oktober 2019
- Victoria, A. 2018. *About China and OBOR*. Working Paper Series. Universidade Autonoma de Lisboa Luis de Camoes. Available dipetik dari : [http://www.academia.edu/37932761/About\\_China\\_and\\_OBOR](http://www.academia.edu/37932761/About_China_and_OBOR). Pada 20 Januari 2020
- Zhou, J.Hallding, K.Han, G. 2015. *The Trouble With China's 'One Belt One Road' Strategy* dipetik dari The Diplomat: <https://thediplomat.com/2015/06/the-trouble-with-the-chinese-marshall-plan-strategy>. Pada 20 Januari 2020