

KEPENTINGAN INDIA MENOLAK KERJASAMA ONE BELT ONE ROAD (OBOR) TIONGKOK PADA TAHUN 2017-2019

Oleh: Oci Khairani

oci.khairani@student.unri.ac.id

Pembimbing: Indra Pahlawan, S.IP, M.Si

Bibliografi: 17 Buku, 25 Jurnal, 2 Tesis, 9 Dokumen, 75 Situs Web

Jurusan Ilmu Hubungan Internasional

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Riau

Kampus Bina Widya, Jl. H.R. Soebrantas Km 12,5 Simp. Baru, Pekanbaru 28293

Telp/Fax. 0761-63277

Abstract

This research aims to explain the concerns of India rejecting the cooperation of One Belt One Road (OBOR) of China. OBOR is China's foreign policy as a new silk route which was declared by President Xi Jinping in 2013. The Author uses the perspective of neo-mercantilism, foreign policy theory, and the analysis system is the nation state. This research uses an explanatory qualitative, the data collection techniques by library research are derived from literature such as books, journals, thesis, official documents and visits to internet sites. The result of this research indicate that India rejected the OBOR cooperation because of external factors and internal factors. Internal factors include economic interests and political interests. India rejects OBOR cooperation in three international forums. First, India refused to attend and boycott 1st Belt and Road Forum (BRF) on May 14, 2017. Second, India refused to support OBOR at the Shanghai Cooperation Organisation (SCO) Summit on June 10, 2018. Third, India did not attend 2nd Belt and Road Forum on April 25-27 2019.

Keywords: OBOR, Foreign Policy, National Interests, Neo-mercantilism

I. Pendahuluan

Tulisan ini merupakan penelitian mengenai Kepentingan India Menolak Kerjasama One Belt One Road (OBOR) Tiongkok Pada Tahun 2017-2019 yang ditinjau dari sudut pandang Ekonomi Politik Internasional sesuai dengan konsentrasi penulis.

India adalah sebuah negara di benua Asia wilayah selatan yang mempunyai jumlah penduduk terbanyak kedua di dunia, dengan populasi lebih dari satu milyar jiwa. Berdasarkan ukuran wilayah geografis, India merupakan negara terbesar ke-7 dengan luas wilayah 3.287.590 km².¹ Letak geografis India

sangat strategis, dengan garis pantai sepanjang tujuh ribu kilometer dan berbatasan dengan Tiongkok, Pakistan, Myanmar, Banglades, Nepal, Bhutan dan Afganistan, sehingga menjadi rute perdagangan yang penting dan bersejarah.

Pertumbuhan ekonomi India adalah salah satu pertumbuhan ekonomi tercepat di dunia. Ekonomi India dulunya banyak bergantung pada hasil pertanian (sektor agraria), sektor ini sekarang hanya menyumbang kurang dari 25% dari PDB.² Perekonomian India saat ini

731_dunia_india_populasi, pada tanggal 3 Desember 2018, 21:15 WIB.

² Ekonomi India perdagangan luar negeri. Teknologi informasi. <http://id.reingex.com/Indian-Economy-Foreign-Trade.shtml>. Diakses pada tanggal 3 Desember 2018, 22:25 WIB.

¹ BBC. "Populasi India akan lampau China". Diakses dari <https://www.bbc.com/indonesia/dunia/2015/07/150>

didukung oleh sektor industri. Industri penting yang mendukung perekonomian India yaitu pertambangan, petroleum, pengasahan berlian, film, tekstil, teknologi informasi, dan kerajinan tangan.

India menggunakan sistem demokrasi liberal dan memiliki kekuatan regional yang penting di Asia Selatan. India di bawah pemerintahan Perdana Menteri Narendra Damodardas Modi menerapkan kebijakan luar negeri yang dinamakan *Act East Policy*.³ *Act East Policy* bertujuan untuk menjaga pilar-pilar kebijakan luar negeri seperti peningkatan ekonomi, memperbaiki hubungan diplomatik, dan lebih agresif dalam menjalankan kebijakan luar negerinya terutama di wilayah Asia.

Tiongkok merupakan negara yang menjadi pesaing India di pasar Asia.⁴ Keduanya adalah negara yang mengalami kebangkitan di bidang ekonomi. Peningkatan India terlihat dari posisi Produk Domestik Bruto (PDB) yang meningkat dari urutan ke-11 menjadi urutan ke-7 terbesar di dunia, dalam 25 tahun terakhir.

Tiongkok dalam memperluas pengaruh ekonomi global menyusun suatu kebijakan luar negeri yaitu *One Belt One Road* (OBOR).⁵ *One Belt One Road* (OBOR) merupakan kebijakan luar negeri yang mulai diperkenalkan oleh Presiden Xi Jinping pada tahun 2013 yang bertujuan untuk menghubungkan negara-negara lain melalui investasi

pembangunan, memperkuat kerjasama keuangan, memperkuat koneksi jalan atau infrastruktur, dengan membentuk jalur transportasi yang kuat dengan negara lain.

Salah satu koridor yang dibentuk oleh Tiongkok untuk mencari mitra di negara-negara Asia Selatan yaitu koridor Tiongkok – Bangladesh – India – Myanmar.⁶ Koridor ini menjadi ancaman tersendiri bagi India yang memiliki pengaruh ekonomi terbesar di kawasan Asia Selatan.

India menolak kerjasama OBOR karena terdapat kepentingan. India ingin mempertahankan kekuatan ekonominya di kawasan Asia Selatan. Dalam mempertahankan kekuatan ekonominya, India memperkuat kerjasama *South Asian Free Trade Area* (SAFTA), *ASEAN – India Free Trade Agreement* (AIFTA), dan *Logistic Exchange Memorandum of Agreement* (LEMOA).

Selain kepentingan ekonomi, India menolak kerjasama OBOR karena India memiliki kepentingan politik. India menilai kerjasama OBOR dapat mengganggu kedaulatan dan integritas wilayah India. Salah satu koridor dalam kerangka kerjasama OBOR melewati wilayah sengketa Kashmir. Kehadiran Tiongkok menggeser pengaruh India di Asia Selatan. Untuk mempertahankan pengaruhnya di Asia Selatan, India mengeluarkan kebijakan *Neighborhood First Policy*.

Kehadiran India dalam KTT Jalur Sutra dan sabuk maritim baru Tiongkok untuk kerjasama internasional *Belt and Road Forum* (BRF) yang pertama pada 14-15 Mei 2017 di Beijing, menolak mendukung pertemuan *Shanghai Cooperation Organisation* (SCO) *Summit* pada tanggal 10 Juni 2018, dan

³ Nay Pwi Taw. 2016. “*Look East Policy now turned into act east policy : Modi*”. Diakses dari <http://www.thehindu.com/news/national/look-east-policy-now-turned-into-act-east-policy-modi/article6595186.ece>, pada tanggal 3 Desember 2018, 22: 45 WIB.

⁴ Diolah dari data worldbank. <http://data.worldbank.org/indicator/NE.EXP.GNFS.ZS?locations=IN&view=chart>. Diakses pada tanggal 14 Februari 2018, 10:14 WIB.

⁵ Pidato Xi Jinping di Universitas Nazarbayev. Diakses dari <http://www.scio.gov.cn/ztk/wh/slxxy/gcyl1/Document/1442459/1442459.htm>, pada tanggal 14 Februari 2018, 00:28 WIB.

⁶ Roshan Iyer, *Reviving the Comatose Bangladesh-China-India-Myanmar Corridor*. Diakses dari <http://thediplomat.com/2017/05/reviving-the-comatose-bangladesh-china-indiamyanmar-corridor/>, pada tanggal 14 Februari 2018, 18:13 WIB.

menolak hadir pada pertemuan kedua dalam KTT Jalur Sutra dan sabuk maritim baru Tiongkok untuk kerjasama internasional *Belt and Road Forum* (BRF) pada tanggal 25-27 April 2019 di Beijing, menjadi bukti penolakan India terhadap kerjasama tersebut.

II. Kerangka Teori

Di dalam ilmu hubungan internasional dikenal beberapa perspektif yaitu, idealisme, realisme, liberalisme, behaviorisme, strukturalisme, neo-merkantilisme dan pluralis. Peneliti menggunakan perspektif neo-merkantilisme yang merupakan versi dari merkantilisme yang berkembang pada periode setelah PD II. Pada dasarnya neo-merkantilisme merupakan kebijakan merkantilisme yang digunakan pada sistem liberalisasi perdagangan internasional.⁷ Dalam buku *Global Political Economy: Understanding the International Economic Order*, Robert Gilpin menjelaskan bahwa perspektif neo-merkantilisme mencakup bantuan dari negara lain, regulasi dan proteksi sektor industri spesifik untuk meningkatkan rasa kompetitif internasional mereka dan meraih *commanding heights* dari ekonomi global.

Neo-merkantilisme berpatokan terhadap kebijakan yang memuat proteksi dengan tujuan melindungi dan mendorong ekonomi industri nasional, melalui kebijakan tarif atau *Tariff Barrier* dan kebijakan *Nontariff Barrier*. Dalam penelitian kepentingan India menolak kerjasama *One Belt One Road* (OBOR) Tiongkok merupakan sikap dari India untuk mengamankan kepentingan nasionalnya.

Pada penelitian ini tingkat analisa yang digunakan oleh peneliti adalah Negara-Bangsa. Di dalam tingkat analisa ini, peneliti difokuskan pada proses pembuatan keputusan tentang

hubungan internasional, yaitu politik luar negeri, oleh suatu Negara-Bangsa sebagai satu kesatuan yang utuh. Di tingkat ini asumsinya adalah semua pembuat keputusan, pada dasarnya berperilaku sama apabila menghadapi situasi yang sama. Analisa harus ditekankan pada perilaku negara-bangsa. Hubungan internasional pada dasarnya didominasi oleh perilaku negara-bangsa.

Teori yang digunakan peneliti ialah Teori *Foreign Policy* (Kebijakan Luar Negeri) bahwasannya perilaku politik luar negeri suatu negara dipengaruhi oleh berbagai faktor dari eksternal dan internal.⁸ Faktor eksternal meliputi berbagai kondisi dan faktor yang berbeda diluar batas – batas suatu negara, seperti aksi dan reaksi dari negara lain, lingkungan non – manusia, budaya – budaya lain, maupun masyarakat lainnya diluar teritori suatu negara, sedangkan untuk faktor internalnya meliputi, masyarakat dalam suatu negara, lingkungan manusia seperti populasi dan budaya dalam negara tersebut dan juga lingkungan non-manusia.

Melalui metode penelitian kualitatif, peneliti menggunakan teknik penelitian *library research* yaitu menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer merupakan sumber data yang diperoleh secara langsung dari sumber asli atau pihak pertama. Data sekunder merupakan sumber data yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara.⁹

Penelitian dilakukan menggunakan data sekunder dengan melakukan Riset Perpustakaan (*Library Research*) yaitu menganalisis data-data yang berhubungan dengan masalah, dengan teknik pengumpulan data dari literatur berupa buku-buku, jurnal, thesis,

⁷ A.A, Perwita., dan Y. M., Yani. 2005. "Pengantar Ilmu Hubungan Internasional". Bandung: PT Remaja Rosdakarya. Hal. 27, 79-80.

⁸ Snyder, Richard. H. W. Bruck, and Burton Sapin, eds. 1962. *Foreign Policy Decision Making*. New York: Free Press. Hal. 201.

⁹ Idrus, Muhammad. 2009. *Metode Penelitian Ilmu Sosial: Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif*. Edisi kedua. Yogyakarta: Erlangga. Hal. 62.

dokumen resmi dan kunjungan ke situs internet (situs resmi) serta sumber lain untuk menunjang penelitian yang peneliti cantumkan dalam daftar pustaka.

III. ISI

Gambaran Umum *One Belt One Road* (OBOR) Tiongkok

One Belt One Road (OBOR) merupakan Jalur Sutera abad 21 yang mengangkat visi globalisasi versi Tiongkok.¹⁰ Proyek yang diumumkan Xi Jinping pada tahun 2013 akan mengajak negara lain untuk ikut terlibat. Proyek Jalur Sutera ini akan memperkuat kerjasama keuangan, memperkuat koneksi jalan atau infrastruktur, dengan membentuk jalur transportasi yang kuat dengan negara lain.

Visi *One Belt One Road* (OBOR) adalah untuk menghubungkan orang-orang di seluruh dunia dalam hal dimensi politik, dimensi ekonomi dan dimensi budaya.¹¹ Tujuan inisiatif *One Belt One Road* (OBOR) adalah mencapai koordinasi kebijakan di antara para mitra, membangun infrastruktur untuk meningkatkan konektivitas, mempromosikan perdagangan, memotivasi integrasi keuangan dan meningkatkan hubungan di antara negara-negara mitra.

Inisiatif *One Belt One Road* (OBOR) berfokus pada bidang perdagangan, bidang pembangunan, bidang energi, bidang keuangan, bidang sosial dan budaya serta telekomunikasi dengan membuka jaringan internet untuk meningkatkan konektivitas antar negara

mitra.¹² Koordinasi kebijakan membutuhkan kesepakatan antara mitra terutama perjanjian perdagangan bebas dalam hal bea cukai, persetujuan dan inspeksi manajemen.

Jalur *One Belt One Road* (OBOR) mencakup wilayah darat dan maritim.¹³ Jalur darat disebut *Silk Road Economic Belt* (SREB), sedangkan jalur laut disebut *Maritime Silk Road* (MSR). Jalur darat mulai dari Tiongkok melewati Eropa Timur lalu berakhir di Eropa Barat. Jalur laut akan menghubungkan wilayah-wilayah pantai Tiongkok dengan Kawasan Asia Tenggara, Laut Tiongkok Selatan, Benua Afrika, dan Samudera Hindia.

Upaya Tiongkok Mengamankan Pasokan Energi dari Samudra Hindia dan Laut Tiongkok Selatan

Tiongkok telah mengalami pertumbuhan konsumsi energi yang sangat tinggi karena ekspansi ekonomi dan industrialisasi yang eksplosif. Total konsumsi energi Tiongkok pada tahun 2013 sebagian besar terdiri dari batubara (68%), diikuti oleh minyak (18%), tenaga air (7%) dan gas alam (5%), dan konsumsi energi terbarukan (2%) dan tenaga nuklir (di bawah 1%) tetap kecil.¹⁴ Permintaan minyak negara yang besar membuat Tiongkok mulai melebihi pasokan domestiknya.

Pada tahun 2013 Tiongkok mengkonsumsi minyak sekitar 10,7 juta

¹⁰ Zhou, W. and Esteban, M. 2018. *Beyond Balancing: China's Approach towards the Belt and Road Initiative*. Journal of Contemporary China, 27, 1-15. Diakses dari <https://doi.org/10.1080/10670564.2018.1433476>, pada tanggal 16 Januari 2018, 08:32 WIB.

¹¹ 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, hal. 10-14.

¹² Shao, Z.Z., Ma, Z.J., Sheu, J.B. and Gao, H.O. 2017. *Evaluation of Large-Scale Transnational High-Speed Railway Construction Priority in the Belt and Road Region*. Transportation Research Part E : Logistics and Transportation Review, hal. 1-18.

¹³ Geethanjali Nataraj dan Richa Sekhani, "Tiongkok's *One Belt One Road*, An Indian Perspective", Economic & Political Weekly, December 5, 2015, Vol. I, No.49, hal. 67.

¹⁴ "BP Statistical Review of World Energy," 2014. Hal. 41. Diakses dari <http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/Energy-economics/statistical-review-2014/BP-statistical-review-of-world-energy-2014-full-report.pdf>, pada tanggal 18 Januari 2019, 06:55 WIB.

barel per hari (bbl / d) atau hampir 4%, dari tahun 2012 dan mengimpor minyak 7 juta barel per hari (bbl / d) pada Desember 2014.¹⁵ Tiongkok menjadi importir bersih minyak mentah terbesar di dunia pada September 2013.

Samudra Hindia dan Laut Tiongkok Selatan adalah rute transit utama yang membawa minyak dan gas dari Timur Tengah dan Afrika ke wilayah ekonomi utama Asia Timur, termasuk Tiongkok.¹⁶ Sekitar 80% dari minyak esensial Tiongkok melewati komunikasi jalur laut (*Sea Lines of Communication/SLOC*) sebelum mencapai Tiongkok.

Para intelektual kebijakan Tiongkok mulai membahas pentingnya keamanan *Sea Lines of Communication* (SLOC) untuk perdagangan lintas laut Tiongkok, mengidentifikasi ketergantungan ini sebagai kerentanan strategis.¹⁷ Intelektual kebijakan Tiongkok mulai menyebut Selat Malaka sebagai "Dilema Malaka" dikarenakan akan menjadi titik sempit (*chokepoint*) dalam perdagangan energi lintas laut Tiongkok.

Pada April 2013, Tiongkok menerbitkan buku putih berjudul, *The Diversified Employment of Tiongkok's Armed Forces*, yang menyebut Tentara Angkatan Laut Pembebasan Rakyat (*People's Liberation Army Navy/PLAN*) sebagai andalan milik Tiongkok untuk operasi keamanan maritim yang melibatkan energi dan sumber daya luar negeri, jalur komunikasi laut strategis *Sea Lines of Communication* (SLOC), serta akan mencakup perlindungan kapal di laut, evakuasi warga nasional Tiongkok

di luar negeri dan penyelamatan darurat.¹⁸ Hal ini merupakan bentuk dari upaya Tiongkok salah satunya dalam mengamankan akses SLOC untuk perdagangan lintas laut Tiongkok.

Kerjasama Multilateral Pembangunan Infrastruktur

Pada kunjungan kenegaraan ke Indonesia Oktober 2013, Presiden Tiongkok Xi Jinping mengemukakan pendirian bank multilateral baru yaitu *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB).¹⁹ Pendirian bank multilateral baru bertujuan untuk mendukung serta mendanai dua inisiatif jalur sutra baru untuk mengembangkan infrastruktur dan sumber daya di sepanjang rute perdagangan darat dan laut. Tiongkok mengundang negara-negara Asia lainnya untuk bergabung sebagai anggota pendiri.

Pada 24 Oktober 2014, perwakilan dari 21 negara menandatangani *Memorandum of Understanding* (MoU) tentang Pembentukan *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) di Beijing (lampiran). Pada Januari 2015, 26 negara telah mendaftar sebagai calon anggota pendiri, termasuk 10 negara Anggota ASEAN.²⁰ Negara-negara yang kemudian menandatangani dan meratifikasi secara resmi akan menjadi anggota pendiri AIIB.

Perimbangan Kekuatan Ekonomi

Dalam meningkatkan efisiensi, para ekonom Tiongkok perlu menemukan

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ Ji Guoxing, 2000. "SLOC Security in the Asia Pacific," Center Occasional Paper, Asia-Pacific Center for Security Studies, Honolulu, Hawaii. Diakses dari <http://www.apcss.org/Publications/Ocasional%20Papers/OPSloc.htm>, pada tanggal 18 Januari 2019, 07:53 WIB.

¹⁸ Information Office of the State Council. 2013. "The Diversified Employment of China's Armed Forces". The People's Republic of China, Beijing. Diakses dari http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-04/16/c_132312681.htm, pada tanggal 18 Januari 2019, 08:14 WIB.

¹⁹ Xinhua, 5 Februari 2015. "Chronology of China's "Belt and Road" initiatives". Diakses dari http://news.xinhuanet.com/english/china/2015-02/05/c_133972101.htm, pada tanggal 18 Januari 2019, 09:32 WIB.

²⁰ Xinhua, 5 Februari 2015. *Ibid.*

lebih banyak jalan keluar untuk sumber daya dalam jumlah yang sangat besar. Tiongkok membentuk *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) dan *One Belt One Road* (OBOR) atau yang sekarang lebih dikenal dengan sebutan *Belt Road Initiative* (BRI), untuk membantu menyelesaikan dua masalah utama ini dengan mendorong kerjasama ekonomi internasional dengan ekonomi di Asia.

Studi yang dilakukan oleh *Asian Development Bank* (ADB) menunjukkan bahwa ada permintaan besar terhadap investasi infrastruktur di negara berkembang di Asia (sebesar 8 triliun dolar AS pada tahun 2020).²¹ Secara luas ada ruang besar untuk kerjasama saling menguntungkan antara Tiongkok dan ekonomi Asia dalam investasi infrastruktur, yang menjadi alasan mengapa banyak negara berkembang Asia telah mendaftar untuk dua inisiatif Tiongkok.

Korelasi *One Belt One Road* dengan Kepentingan Nasional India

Kerjasama OBOR terkait koridor ekonomi Bangladesh – China – India – Myanmar yang ditawarkan Tiongkok terhadap India, sangat bertolak belakang dengan kebijakan luar negeri yang diterapkan oleh India. Penolakan India menitik beratkan pada faktor eksternal dan internal.

Faktor internal meliputi kepentingan ekonomi dan politik, sedangkan faktor eksternal yang menyebabkan penolakan meliputi; *pertama*, *Debt-Trap Diplomacy* Tiongkok atau diplomasi perangkap hutang Tiongkok. *Kedua*, Koridor Ekonomi Bangladesh – Tiongkok – India – Myanmar hanya menguntungkan Tiongkok. *Ketiga*, inisiatif OBOR yang ditawarkan Tiongkok dapat meningkatkan kekuatan militer Tiongkok.

²¹ Bhattacharyay, B. N., Kawai, M. and Nag, R. 2012. *“Infrastructure for Asian Connectivity. Northampton”*, MA: Edward Elgar.

Kepentingan India Menolak Kerjasama *One Belt One Road* (OBOR) Tiongkok

1. Faktor Eksternal

India menolak kerjasama OBOR karena terdapat Faktor eksternal. Faktor eksternal yang menyebabkan penolakan meliputi *Debt-Trap Diplomacy* Tiongkok. Inisiatif *One Belt One Road* (OBOR) memiliki potensi implikasi ekonomi yang merugikan bagi negara-negara yang secara ekonomi lemah. Tiongkok selalu memulai strategi tradisional untuk mendukung proyek-proyek infrastruktur di negara-negara berkembang yang berlokasi strategis, dengan memberikan pinjaman besar (bukan hibah) kepada pemerintah suatu negara yang secara ekonomi lemah, akibatnya negara penerima akan terjebak dalam "Perangkap Utang atau *Debt-Trap*".²² Hal ini akan menyebabkan negara yang terlilit hutang rentan terhadap pengaruh Tiongkok.

Sebagai studi kasus, Sri Lanka adalah contoh utama karena telah berhutang banyak untuk menjadi tuan rumah dan menyambut proyek-proyek yang didanai Tiongkok. Sri Lanka mengalami kerugian finansial yang sangat besar karena tingginya suku bunga yang dibebankan oleh Tiongkok sebagai pemberi pinjaman untuk proyek-proyek infrastruktur besar yang menjadi bagian dari OBOR.

Koridor ekonomi Bangladesh – Tiongkok – India – Myanmar hanya menguntungkan Tiongkok. Koridor ekonomi antara Tiongkok, India, Bangladesh dan Myanmar memiliki potensi besar untuk berjalannya *One Belt One Road* (OBOR), karena akan mengkoneksikan Tiongkok dengan Asia Selatan, serta memiliki peran dalam

²² “*The ‘New Great Game’: China’s Debt-Trap Diplomacy*”. European Foundation for South Asian Studies (EFSAS), Amsterdam. 2017. Hal. 8. Diakses dari https://www.academia.edu/37303178/The_New_Great_Game_China_s_Debt-Trap_Diplomacy, pada tanggal 19 Mei 2019, 22:00 WIB.

penghubung konektivitas jalur *Maritime Silk Road* (MSR).²³ Konektivitas ini meliputi pelabuhan-pelabuhan yang saling terhubung untuk memudahkan akses perdagangan jalur laut.

Inisiatif *One Belt One Road* (OBOR) meningkatkan kekuatan militer Tiongkok. Kehadiran jalur perdagangan yang diinisiasi oleh Tiongkok dalam kerjasama OBOR perlu dibarengi dengan kehadiran personil militer. Pemerintah Tiongkok telah membangun pangkalan militer di negara Djibouti, Afrika.²⁴ Pangkalan tersebut sangat strategis karena terletak di pintu utama Teluk Aden sebelum memasuki Terusan Suez sehingga secara geografis, Djibouti sangat strategis.

Djibouti berada di jalur perdagangan internasional yang mengarah langsung ke Terusan Suez. Berdasarkan data yang diperoleh, nilai perdagangan yang melewati jalur ini hingga ke Terusan Suez berjumlah 820,4 juta dolar pada bulan April 2017.²⁵ Angka ini diprediksi tidak akan statis, karena nilai perdagangan akan meningkat hingga 13,2 triliun dolar pada tahun 2023.

2. Faktor Internal

Pada faktor internal, India menolak kerjasama *One Belt One Road* (OBOR) karena terdapat kepentingan

ekonomi dan politik. India ingin mempertahankan kekuatan ekonominya di kawasan Asia Selatan. Dalam mempertahankan kekuatan ekonominya, India memperkuat kerjasama *South Asian Free Trade Area* (SAFTA), kerjasama *ASEAN – India Free Trade Agreement* (AIFTA), dan kerjasama India – Amerika Serikat: *Logistic Exchange Memorandum of Agreement* (LEMOA).

Dalam kepentingan politik, India menilai kerjasama OBOR dapat mengganggu kedaulatan dan integritas wilayah India. Salah satu koridor dalam kerangka kerjasama OBOR melewati wilayah sengketa Kashmir. Kehadiran Tiongkok menggeser pengaruh India di Asia Selatan. Untuk mempertahankan pengaruhnya di Asia Selatan, India mengeluarkan kebijakan *Neighborhood First Policy*.

Penolakan India Terhadap Kerjasama *One Belt One Road* (OBOR) Tiongkok

1. *China's First Belt and Road Forum* (BRF) 2017

Belt and Road Forum (BRF) untuk kerjasama internasional yang pertama diadakan pada tanggal 14-15 Mei 2017 di Beijing, Tiongkok. Tiongkok mengundang 29 kepala negara asing dan pemerintah serta perwakilan lebih dari 130 negara dan 70 organisasi internasional.²⁶ Pertemuan yang pertama akan membahas mengenai *Belt and Road Initiative* sejak Xi Jinping mendeklarasikan pada tahun 2013.

Tujuan *Belt and Road Forum* adalah sebagai *platform* kerjasama internasional yang lebih terbuka dan efisien, jaringan kemitraan yang lebih dekat, lebih kuat, dan untuk mendorong sistem pemerintahan internasional yang lebih adil, masuk akal dan seimbang.²⁷

²³ Roshan Iyer, *Reviving the Comatose Bangladesh-China-India-Myanmar Corridor*. Diakses dari <http://thediplomat.com/2017/05/reviving-the-comatose-bangladesh-china-indiamyanmar-corridor/>, pada tanggal 14 Februari 2018, 18:13 WIB.

²⁴ Zheng, S. 2017. "China's Djibouti military base: 'logistics facility', or platform for geopolitical ambitions overseas?". Diakses dari <http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2113300/chinasdjibouti-military-base-logistics-facility-or>, pada tanggal 22 Mei 2019, 23:15 WIB.

²⁵ Egypt Today Staff. 2017. "Record-breaking number of ships transit Suez Canal Thursday". Diakses dari <https://www.egypttoday.com/Article/3/6309/Record-breaking-number-of-ships-transit-Suez-Canal-Thursday>, pada tanggal 23 Mei 2019, 10:00 WIB.

²⁶ Europe China Daily. 2017. "Belt and Road forum agenda set". Diakses dari http://europe.chinadaily.com.cn/china/2017-04/18/content_28982925.htm, pada tanggal 24 Mei 2019, 20:30 WIB.

²⁷ Europe China Daily. 2017. *Ibid*.

Forum ini penting bagi para pihak yang berpartisipasi untuk memperkuat kerjasama dan mensinergikan strategi pembangunan.

Belt and Road Forum menjadi *platform* untuk menyusun rencana aksi untuk implementasi inisiatif di bidang infrastruktur, energi dan sumber daya, kapasitas produksi, perdagangan dan investasi serta identifikasi proyek-proyek besar.²⁸ Forum juga dimaksudkan sebagai peluang untuk penandatanganan perjanjian kerjasama dengan negara dan organisasi internasional di bidang mekanisme kerjasama keuangan, *platform* kerjasama untuk sains, teknologi dan perlindungan lingkungan, dan peningkatan pertukaran dan pelatihan bakat, serta perjanjian pembiayaan untuk mendukung proyek.

Tugas lain dari *Belt and Road Forum* adalah mendorong pengiriman proyek-proyek koperasi.²⁹ Selama forum, semua pihak akan mengidentifikasi proyek-proyek kerjasama besar, membentuk kelompok kerja dan mendirikan pusat kerjasama investasi. Hal ini akan memudahkan Tiongkok untuk bekerja dengan semua pihak pada serangkaian tindakan.

Ketidakhadiran India dalam *China's First Belt and Road Forum (BRF) 2017*

India tidak menghadiri dan menolak KTT OBOR dalam *Belt and Road Forum (BRF)* untuk kerjasama internasional yang pertama diadakan pada tanggal 14-15 Mei 2017 di Beijing, Tiongkok.³⁰ Hal ini dikarenakan India

telah menentang *China Pakistan Economic Corridor (CPEC)* proyek utama di bawah OBOR melewati Kashmir yang melanggar kedaulatan dan integritas teritorial India.

CPEC yang dirancang sebagai bagian dari proyek OBOR, berupaya menghubungkan provinsi Xinjiang bagian barat Tiongkok dengan Karachi, kota terbesar Pakistan, dan Pelabuhan laut dalam Gwadar di barat daya Pakistan melalui jaringan jalan, kereta api, dan proyek energi.³¹ Koridor tersebut melewati bagian dari wilayah Kashmir yang disengketakan yang telah ditahan dan dikelola oleh Pakistan selama tujuh dekade terakhir.

Kekecewaan India terletak pada klaim Tiongkok, Beijing telah mengakui klaim Pakistan tentang sebagian Jammu dan Kashmir sebagai final. India menyatakan kepada Tiongkok bahwa menganggap perjanjian batas Tiongkok-Pakistan 1963 dengan Islamabad adalah ilegal dan tidak sah.

India mengetahui bahwa Islamabad secara ilegal telah menyerahkan 5180 km persegi wilayah India ke Tiongkok melalui pakta 1963.³² Tiongkok telah berjanji kepada Pakistan untuk menginvestasikan sebesar \$ 62 miliar dalam proyek CPEC yang akan melewati wilayah Kashmir yang disengketakan. Keadaan ini pada akhirnya menunjukkan bahwa Tiongkok jelas telah bersalah dan melanggar kedaulatan dan integritas teritorial India atas Kashmir.

2. Shanghai

Cooperation

²⁸ China Daily. 2017. "List of Deliverables of the Belt and Road Forum for International Cooperation". Diakses dari http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-05/16/content_29359377.htm, pada tanggal 24 Mei 2019, 20:03 WIB.

²⁹ China Daily. 2017. *Ibid*.

³⁰ Shannon Tiezzi, 2017. "Who Is Actually Attending China's Belt and Road Forum?", diakses dari <http://thediplomat.com/2017/05/who-is-actually-attending-chinas-belt-and-road-forum/>, pada tanggal 17 Januari 2018, 07:20 WIB.

³¹ Economic Times. 2018. "India says no to China's offer of going soft on a 54-yr-old deal with Pakistan on Kashmir". Diakses dari <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/india-rejects-chinas-claim-it-has-not-accepted-pakistans-k-case/articleshow/58584406.cms>, pada tanggal 24 Mei 2019, 20:18 WIB.

³² CFR. 2010. "China-Pakistan Relations". Diakses dari <https://www.cfr.org/background/china-pakistan-relations>, pada tanggal 25 Mei 2017, 14:20 WIB.

Organization (SCO) Summit 2018

Shanghai Cooperation Organization (SCO) adalah aliansi politik, ekonomi, dan keamanan Eurasia. Pembentukan SCO diumumkan pada tanggal 15 Juni 2001 di Shanghai, Tiongkok oleh para pemimpin Tiongkok, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Rusia, Tajikistan, dan Uzbekistan.³³ Piagam Organisasi Kerjasama Shanghai, secara resmi didirikan dan ditandatangani pada Juni 2002 dan mulai berlaku pada 19 September 2003.

Organisasi SCO berasal dari mekanisme *Shanghai Five*.³⁴ Kelompok *Shanghai Five* terdiri dari Tiongkok, Rusia, Kazakstan, Kirgiztan dan Tajikistan yang bertemu secara resmi pada bulan April 1996 di Shanghai dan dilanjutkan pada tahun 1997 di Moskow.

Pada pertemuan keenam di Shanghai Juni 2001, mengakui Uzbekistan sebagai negara anggota.³⁵ Sejak pertemuan tersebut nama *Shanghai Five* secara resmi menjadi *Shanghai Cooperation Organization* (SCO) pada 15 Juni 2001. Organisasi ini telah memperluas keanggotaannya ke delapan negara ketika India dan Pakistan bergabung dengan SCO sebagai anggota penuh pada 9 Juni 2017 pada pertemuan puncak di Astana, Kazakhstan.

Penolakan India terhadap OBOR dalam *Shanghai Cooperation Organization* (SCO) Summit 2018

India merupakan satu-satunya negara dari delapan negara *Shanghai*

Cooperation Organization (SCO) yang menolak untuk mendukung inisiatif OBOR Tiongkok pada 10 Juni 2018.³⁶ Dalam deklarasi yang dikeluarkan pada akhir KTT SCO, menyatakan Rusia, Pakistan, Kazakhstan, Uzbekistan, Kyrgyzstan dan Tajikistan telah menegaskan kembali dukungannya untuk Inisiatif *One Belt One Road* (OBOR) Tiongkok.

India memiliki pandangan yang negative terhadap inisiatif OBOR. Perdana Menteri India dalam pidatonya pada KTT SCO, mengatakan bahwa mega proyek konektivitas harus menghormati kedaulatan dan integritas teritorial negara-negara dan menjamin dukungan penuh India untuk inisiatif yang memastikan inklusivitas.

India sangat kritis terhadap inisiatif OBOR. Salah satu proyek kerjasama OBOR terkait Koridor Ekonomi Tiongkok Pakistan atau dikenal dengan CPEC, melewati Kashmir.³⁷ *China-Pakistan Economic Corridor* akan melewati *Pakistan Occupied Kashmir* (PoK) yang merupakan sumber konflik berkepanjangan antara India dan Pakistan.

India tidak dapat menerima proyek yang mengabaikan perhatian intinya pada kedaulatan dan integritas teritorial. Konektivitas dengan negara-negara tetangga adalah prioritas India.³⁸ India menyambut proyek-proyek konektivitas yang berkelanjutan dan efisien, serta yang menghormati integritas dan kedaulatan wilayah negara-negara

³³ Shanghai Cooperation Organization Secretariat. 2017. "*The Shanghai Cooperation Organisation*". Diakses dari http://eng.sectsco.org/about_sco/, pada tanggal 25 Mei 2019, 20:40 WIB.

³⁴ Shanghai Cooperation Organization Secretariat. 2017. *Ibid*.

³⁵ Asia Regional Integration Center. 2018. "*Cross-border Infrastructure Shanghai Cooperation Organization (SCO)*". Diakses dari <https://aric.adb.org/initiative/shanghai-cooperation-organization>, pada tanggal 26 Mei 2019, 12:45 WIB.

³⁶ Times of India. 2018. "*India refuses to endorse China's BRI*". Diakses dari <https://timesofindia.indiatimes.com/india/india-refuses-to-endorse-chinas-bri/articleshow/64530284.cms>, pada tanggal 25 Mei 2019, 21:00 WIB.

³⁷ Times of India. 2018. *Ibid*.

³⁸ Times of India. 2018. "*Connectivity with neighbourhood and in SCO region India's priority: PM Modi*". <https://timesofindia.indiatimes.com/india/connectivity-with-neighbourhood-and-in-sco-region-indias-priority-pm-modi/articleshow/64526567.cms>, pada tanggal 26 Mei 2019, 11:30 WIB.

tersebut.

3. *China's Second Belt and Road Forum (BRF) 2019*

Pada tanggal 25-27 April 2019, Presiden Tiongkok Xi Jinping menyambut baik para pemimpin dari 37 negara dan delegasi lebih dari 150 negara dalam pertemuan *Belt and Road Forum* kedua di Beijing.³⁹ Pejabat Tiongkok menggunakan pertemuan ini dengan bertujuan untuk membantu memperbaiki *brand* OBOR yang tercoreng oleh skandal-skandal proyek OBOR sejak forum pertama pada Mei 2017.

Forum *Belt and Road* kedua memberikan kesempatan bagi Tiongkok untuk menunjukkan perannya dalam mengatasi masalah-masalah yang dialami oleh negara mitra yang telah tergabung dalam kerjasama OBOR. Pemerintah Tiongkok mengeluarkan suatu rancangan komunike yang mencakup bahasa baru tentang keberlanjutan utang dan masalah lingkungan.

Ketidakhadiran India dalam *China's Second Belt and Road Forum (BRF) 2019*

India sebelumnya menolak dan memboikot *Belt and Road Forum* pertama pada tahun 2017. Hal ini disebabkan kekhawatiran India terhadap proyek Koridor Ekonomi Tiongkok-Pakistan (CPEC) yang menjadi proyek OBOR andalan Tiongkok di Pakistan. Masalah India terletak pada “kedaulatan” dan “integritas teritorial” sebagai akar keprihatinannya. Proyek CPEC melewati bagian-bagian Kashmir yang diklaim India tetapi dikelola oleh Pakistan.

Pada pertemuan *Belt and Road Forum* kedua, India tidak hadir dan kembali menolak untuk Kerjasama

Internasional yang diselenggarakan oleh Tiongkok di Beijing pada tanggal 25 – 27 April 2019.⁴⁰ India telah menjadi lawan vokal dari inisiatif OBOR Tiongkok, sebuah inisiatif investasi infrastruktur luar negeri bernilai miliaran dolar dipelopori oleh Presiden Tiongkok Xi Jinping.

Koridor ekonomi OBOR terkait negara-negara di Asia Selatan adalah koridor Bangladesh-Cina-India-Myanmar (BCIM). Koridor ini awalnya diusulkan pada awal tahun 1990-an, yang akan menghubungkan Kunming Tiongkok dengan Kolkata India melalui Dhaka di Bangladesh dan Mandalay di Myanmar.⁴¹ Koridor BCIM dipindahkan ke Track I pada tahun 2013 dan telah terdaftar sebagai salah satu dari enam koridor lahan utama OBOR.

Koridor ekonomi BCIM saat ini tidak ada dalam daftar proyek OBOR Tiongkok. Hilangnya koridor BCIM, sebagian besar diyakini bahwa BCIM telah menjadi korban politik inisiatif OBOR antara India – Tiongkok, ketidakpercayaan yang meningkat antara para tetangga setelah kebuntuan Dokhlam pada tahun 2017, serta penolakan India terhadap kerjasama OBOR disetiap pertemuan *Belt and Road Forum* untuk Kerjasama Internasional yang diselenggarakan oleh Tiongkok di Beijing.

CPEC dan Pengaruhnya terhadap Hubungan India – Pakistan – Tiongkok

Pakistan merupakan mitra penting bagi Tiongkok dalam kerjasama OBOR. Sebanyak \$ 90 miliar yang diinvestasikan oleh Tiongkok sejauh ini dalam kerjasama OBOR, sekitar sepertiga, \$ 27 miliar, telah diinvestasikan Tiongkok di

³⁹ CISS. 2019. “*China's Second Belt and Road Forum*”. Diakses dari <https://www.csis.org/analysis/chinas-second-belt-and-road-forum>, pada tanggal 23 Mei 2019, 21:33 WIB.

⁴⁰ The Diplomat. 2019. “*What to Make of Indias Absence From The Second Belt and Road Forum?*”. Diakses dari <https://thediplomat.com/2019/05/what-to-make-of-indias-absence-from-the-second-belt-and-road-forum/>, pada tanggal 23 Mei 2019, 13:00 WIB.

⁴¹ The Diplomat. 2019. *Ibid*.

Pakistan.⁴² Perdana Menteri Pakistan Imran Khan adalah salah satu dari tujuh pemimpin yang berpidato dalam pertemuan *Belt and Road Forum* kedua.

CPEC melewati Kashmir yang dikelola Pakistan. India tidak punya pilihan selain memboikot OBOR atau menghadapi komplikasi serius dalam klaim teritorial masa depan yang berhadapan dengan Pakistan dan Tiongkok. India berhak waspada terhadap memperdalam hubungan antara kedua negara tetangganya yang bersenjata nuklir.

Selain CPEC melewati Kashmir yang disengketakan, Tiongkok juga mengklaim Arunachal Pradesh India pada April 2018.⁴³ Tiongkok mengklaim negara bagian Arunachal Pradesh di India timur laut sebagai bagian dari Tibet Selatan. Tiongkok mengumumkan nama "standar" untuk Arunachal Pradesh dengan tujuan menegaskan kembali klaim Tiongkok atas negara tersebut.

Klaim Tiongkok untuk Arunachal Pradesh juga merupakan penyebab utama keprihatinan bagi India. Kurang dari dua bulan setelah India memboikot *1st Belt and Road Forum* (BRF) pada tahun 2017, kedua negara tetangga itu terlibat dalam perselisihan 72 hari di dataran tinggi Doklam yang berbatasan dengan India, Tiongkok dan Bhutan.

Asia – Africa Growth Corridor (AAGC) : Koridor Alternatif India bersama Jepang

India telah mencoba untuk

melawan dominasi Tiongkok dengan bergabung bersama aktor-aktor regional lainnya seperti Jepang dan Amerika Serikat dalam membentuk koridor infrastruktur alternatif. Misalnya, pada tahun 2015 bersama dengan Jepang, India telah mengusulkan *Asia-Africa Growth Corridor* (AAGC).⁴⁴ AAGC adalah koridor laut yang akan menghubungkan Afrika dengan India, Asia Tenggara dan Oseania. Jepang dan India secara bertahap menyempurnakan programnya untuk mendukung pembangunan *Asia-Africa Growth Corridor* (AAGC) yang menawarkan potensi nyata untuk membawa manfaat ekonomi ke Afrika.

Dorongan oleh Jepang dan India dimotivasi dalam ukuran yang baik oleh keprihatinan kedua negara tentang meningkatnya pengaruh global Tiongkok dan keinginan untuk memperkuat kemitraan strategis antara dua negara demokrasi terbesar di Asia. Untuk membuat AAGC efektif, kedua pemerintah harus mengajukan rencana mereka sebagai pelengkap OBOR sehingga negara-negara Afrika tidak diminta untuk memilih pihak.

AAGC memiliki substansi ekonomi yang kuat serta tujuan geopolitik. Inisiatif ini berfokus pada empat bidang yaitu proyek pengembangan dan kerjasama, mendukung infrastruktur berkualitas dan konektivitas kelembagaan, meningkatkan kapasitas dan keterampilan, dan mempromosikan kemitraan antar masyarakat.⁴⁵ Sektor-sektor dan masalah-masalah penting bagi pembangunan Afrika, seperti perawatan

⁴² William Dalrymple, 2015. *"The Great Divide: The Violent Legacy Of Indian Partition, NewYorker"*. Diakses dalam <http://www.newyorker.com/magazine/2015/06/29/the-great-divide-books-dalrymple>, pada tanggal 11 April 2019, 20:01 WIB.

⁴³ Economic Times. 2019. *"China to destroy three lakh maps that show Arunachal as part of India"*. Diakses dari <https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/china-to-destroy-three-lakh-maps-that-show-arunachal-as-part-of-india/articleshow/68683406.cms>, pada tanggal 24 Mei 2019, 11:15 WIB.

⁴⁴ Asia Nikkei. 2018. *"The alternative to Chinese debt for Africa from Japan and India"*. Diakses dari <https://asia.nikkei.com/Opinion/The-alternative-to-Chinese-debt-for-Africa-from-Japan-and-India>, pada tanggal 23 Mei 2019, 20:02 WIB.

⁴⁵ Asia Africa Growth Corridor Partnership for Sustainable and Innovative Development: A Vision Document. 2017. Diakses dari <http://www.eria.org/Asia-Africa-Growth-Corridor-Documents/Document.pdf>, pada tanggal 23 Mei 2019, 14:15 WIB.

kesehatan, farmasi, pertanian, pemrosesan makanan, dan manajemen bencana merupakan prioritas utama dari koridor AAGC.

Proyek AAGC akan menyediakan mekanisme pengembangan alternatif untuk Afrika, yang berpotensi mendorong persaingan dengan OBOR yang akan menguntungkan bisnis dan perdagangan Afrika dalam jangka panjang. Inisiatif AAGC juga dapat mengambil keuntungan dari skeptisisme yang tumbuh tentang OBOR dan beban hutang terkait yang diambil oleh negara-negara seperti Sri Lanka, Angola, Republik Kongo dan Ethiopia.

Rencana AAGC baru berusia dua - tiga tahun lebih muda dari OBOR Tiongkok. Jepang dan India telah mulai mengerahkan dana yang signifikan. Menjelang peluncuran AAGC, Perdana Menteri Jepang Shinzo Abe berjanji untuk mengeluarkan \$ 30 miliar dana publik dan swasta ke Afrika selama tiga tahun untuk mendukung pengembangan infrastruktur, pendidikan, dan perawatan kesehatan.

Perdana Menteri India Narendra Modi, berjanji pada tahun 2015 untuk memberikan \$ 10 miliar pinjaman berbunga rendah ke Afrika selama lima tahun.⁴⁶ Pada pertemuan puncak India dan Jepang pada akhir Oktober, Modi dan Abe membahas langkah maju dengan inisiatif spesifik, seperti rumah sakit kanker dan seminar pengembangan usaha kecil di Kenya. Jepang dan India berupaya menyajikan AAGC kepada pemerintah Afrika sebagai mekanisme untuk mendiversifikasi risiko dan mengurangi ketergantungannya pada pinjaman Tiongkok sebagai sumber utama pembiayaan pembangunan.

IV. Kesimpulan

One Belt One Road (OBOR) adalah kebijakan luar negeri Tiongkok sebagai jalur sutra baru yang dideklarasikan

oleh Presiden Xi Jinping pada tahun 2013. Tujuan inisiatif OBOR adalah untuk mempromosikan ekonomi Tiongkok melalui penciptaan pasar besar di dunia khususnya di pusat Asia.

Inisiatif *One Belt One Road* (OBOR) berfokus pada bidang perdagangan, bidang pembangunan, bidang energi, bidang keuangan, bidang sosial dan budaya serta telekomunikasi.

India menolak kerjasama *One Belt One Road* (OBOR) Tiongkok dengan menitik beratkan pada faktor eksternal dan faktor internal. Faktor eksternal yang menyebabkan penolakan meliputi *Debt-Trap Diplomacy* Tiongkok, Koridor ekonomi Bangladesh – Tiongkok – India – Myanmar hanya menguntungkan Tiongkok, dan Inisiatif *One Belt One Road* (OBOR) meningkatkan kekuatan militer Tiongkok.

Faktor internal yang menyebabkan penolakan India meliputi kepentingan ekonomi dan kepentingan politik. Dalam kepentingan ekonomi, India memperkuat kerjasama *South Asia Free Trade Area* (SAFTA), kerjasama ASEAN – *India Free Trade Agreement* (AIFTA), dan kerjasama India-Amerika Serikat: *Logistic Exchange Memorandum of Agreement* (LEMOA).

Dalam kepentingan politik, India menolak kerjasama OBOR bertujuan untuk menjaga kedaulatan dan integritas wilayah India, Koridor *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC) dalam kerangka kerjasama OBOR melewati Kashmir, dan mempertahankan pengaruh di regional Asia Selatan.

India menolak kerjasama OBOR dalam tiga forum internasional. *Pertama*, India tidak menghadiri dan menolak KTT OBOR dalam *Belt and Road Forum* (BRF) untuk kerjasama internasional yang pertama diadakan pada tanggal 14-15 Mei 2017 di Beijing, Tiongkok. Hal ini dikarenakan India telah menentang *China Pakistan Economic Corridor* (CPEC) proyek utama di bawah OBOR melewati Kashmir yang melanggar

⁴⁶ Asia Nikkei. 2018. *Loc. Cit.*

kedaulatan dan integritas teritorial India.

Kedua, India menolak untuk mendukung inisiatif OBOR Tiongkok dalam pertemuan *Shanghai Cooperation Organization* (SCO) Summit pada 10 Juni 2018. Salah satu proyek kerjasama OBOR terkait Koridor Ekonomi Tiongkok Pakistan atau dikenal dengan CPEC, melewati Kashmir. India tidak dapat menerima proyek yang mengabaikan perhatian intinya pada kedaulatan dan integritas teritorial.

Ketiga, Pada pertemuan *Belt and Road Forum* kedua, India tidak hadir dan kembali menolak untuk Kerjasama Internasional yang diselenggarakan oleh Tiongkok di Beijing pada tanggal 25 – 27 April 2019. Penolakan India masih dengan alasan yang sama yaitu pada proyek CPEC melewati Kashmir yang dikelola Pakistan, serta klaim yang dilakukan Tiongkok untuk Arunachal Pradesh juga merupakan penyebab utama keprihatinan bagi India.

V. Referensi

A.A, Perwita., dan Y. M., Yani. 2005. *“Pengantar Ilmu Hubungan Internasional”*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.

Asia Nikkei. 2018. *“The alternative to Chinese debt for Africa from Japan and India”*. Diakses dari <https://asia.nikkei.com/Opinion/The-alternative-to-Chinese-debt-for-Africa-from-Japan-and-India>, pada tanggal 23 Mei 2019, 20:02 WIB.

Asia Africa Growth Corridor Partnership for Sustainable and Innovative Development: A Vision Document. 2017. Diakses dari <http://www.eria.org/Asia-Africa-Growth-Corridor-Documents.pdf>, pada tanggal 23 Mei 2019, 14:15 WIB.

Bhattacharyay, B. N., Kawai, M. and Nag, R. 2012. *“Infrastructure for Asian Connectivity. Northampton”*, MA: Edward Elgar.

BBC. *“Populasi India akan lampau China”*. Diakses dari https://www.bbc.com/indonesia/dunia/2015/07/150731_dunia_india_populasi, pada tanggal 3 Desember 2018, 21:15 WIB.

“BP Statistical Review of World Energy,”. 2014. Hal. 41 Diakses dari <http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/Energy-economics/statistical-review-2014/BP-statistical-review-of-world-energy-2014-full-report.pdf>, pada tanggal 18 Januari 2019, 06:55 WIB.

China Daily. 2017. *“List of Deliverables of the Belt and Road Forum for International Cooperation”*. Diakses dari http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-05/16/content_29359377.htm, pada tanggal 24 Mei 2019, 20:03 WIB.

CISS. 2019. *“China’s Second Belt and Road Forum”*. Diakses dari <https://www.csis.org/analysis/chinas-second-belt-and-road-forum>, pada tanggal 23 Mei 2019, 21:33 WIB.

CRF. 2010. *“China-Pakistan Relations”*. Diakses dari <https://www.cfr.org/backgrounder/china-pakistan-relations>, pada tanggal 25 Mei 2017, 14:20 WIB.

Diolah dari data worldbank. <http://data.worldbank.org/indicator/NE.EXP.GNFS.ZS?locations=IN&view=chart>. Diakses pada tanggal 14 Februari 2018, 10:14 WIB.

Ekonomi India perdagangan luar negeri. Teknologi informasi. <http://id.reingex.com/Indian-Economy-Foreign-Trade.shtml>. Diakses pada tanggal 3 Desember 2018, 22:25 WIB.

Economic Times. 2019. *“China to destroy three lakh maps that show Arunachal as part of India”*. Diakses dari <https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/china-to-destroy-three-lakh-maps-that-show-arunachal-as>

part-of-india/articleshow/68683406.cms, pada tanggal 24 Mei 2019, 11:15 WIB.

Economic Times. 2018. “*India says no to China's offer of going soft on a 54-yr-old deal with Pakistan on Kashmir*”. Diakses dari <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/india-rejects-chinas-claim-it-has-not-accepted-pakistans-k-case/articleshow/58584406.cms>, pada tanggal 24 Mei 2019, 20:18 WIB.

Egypt Today Staff. 2017. “*Record-breaking number of ships transit Suez Canal Thursday*”. Diakses dari <https://www.egypttoday.com/Article/3/6309/Record-breaking-number-of-ships-transit-Suez-Canal-Thursday>, pada tanggal 23 Mei 2019, 10:00 WIB.

Europe China Daily. 2017. “*Belt and Road forum agenda set*”. Diakses dari http://europe.chinadaily.com.cn/china/2017-04/18/content_28982925.htm, pada tanggal 24 Mei 2019, 20:30 WIB.

Geethanjali Nataraj dan Richa Sekhani, “*Tiongkok's One Belt One Road, An Indian Perspective*”, *Economic & Political Weekly*, December 5, 2015, Vol. I, No.49, hal. 67.

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, hal. 10-14.

Idrus, Muhammad. 2009. *Metode Penelitian Ilmu Sosial: Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif*. Edisi kedua. Yogyakarta: Erlangga.

Information Office of the State Council. 2013. “*The Diversified Employment of China's Armed Forces*”. The People's Republic of China, Beijing. Diakses dari http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-04/16/c_132312681.htm, pada tanggal 18 Januari 2019, 08:14 WIB.

Ji Guoxing, 2000. “*SLOC Security in the Asia Pacific*,” Center Occasional Paper, Asia-Pacific Center for Security Studies, Honolulu, Hawaii. Diakses dari <http://www.apcss.org/Publications/Ocasional%20Papers/OPSloc.htm>, pada tanggal 18 Januari 2019, 07:53 WIB.

Nay Pwi Taw. 2016. “*Look East Policy now turnet into act east policy : Modi*”. Diakses dari <http://www.thehindu.com/news/national/look-east-policy-now-turned-into-act-east-policy-modi/article6595186.ece>, pada tanggal 3 Desember 2018, 22: 45 WIB.

Pidato Xi Jinping di Universitas Nazarbayev. Diakses dari <http://www.scio.gov.cn/ztk/wh/slxxy/gcyl1/Document/1442459/1442459.htm>, pada tanggal 14 Februari 2018, 00:28 WIB.

Roshan Iyer, *Reviving the Comatose Bangladesh-China-India-Myanmar Corridor*. Diakses dari <http://thediplomat.com/2017/05/reviving-the-comatose-bangladesh-china-indiamyanmar-corridor/>, pada tanggal 14 Februari 2018, 18:13 WIB.

Roshan Iyer, *Reviving the Comatose Bangladesh-China-India-Myanmar Corridor*. Diakses dari <http://thediplomat.com/2017/05/reviving-the-comatose-bangladesh-china-indiamyanmar-corridor/>, pada tanggal 14 Februari 2018, 18:13 WIB.

Snyder, Richard. H. W. Bruck, and Burton Sapin, eds. 1962. *Foreign Policy Decision Making*. New York: Free Press.

Shao, Z.Z., Ma, Z.J., Sheu, J.B. and Gao, H.O. 2017. *Evaluation of Large-Scale Transnational High-Speed Railway Construction Priority in the Belt and Road Region*. *Transportation Research Part E : Logistics and Transportation Review*, hal. 1-18.

Shannon Tiezzi, 2017. “*Who Is Actually Attending China's Belt and Road*

Forum?”, diakses dari <http://thediplomat.com/2017/05/who-is-actually-attending-chinas-belt-and-road-forum/>, pada tanggal 17 Januari 2018, 07:20 WIB.

“*The ‘New Great Game’: China’s Debt-Trap Diplomacy*”. European Foundation for South Asian Studies (EFSAS), Amsterdam. 2017. Hal. 8. Diakses dari <https://www.academia.edu/37303178/The-New-Great-Game-China-s-Debt-Trap-Diplomacy>, pada tanggal 19 Mei 2019, 22:00 WIB.

Times of India. 2018. “*India refuses to endorse China’s BRI*”. Diakses dari <https://timesofindia.indiatimes.com/india/india-refuses-to-endorse-chinas-bri/articleshow/64530284.cms>, pada tanggal 25 Mei 2019, 21:00 WIB.

Times of India. 2018. “*Connectivity with neighbourhood and in SCO region India’s priority: PM Modi*”. <https://timesofindia.indiatimes.com/india/connectivity-with-neighbourhood-and-in-sco-region-indias-priority-pm-modi/articleshow/64526567.cms>, pada tanggal 26 Mei 2019, 11:30 WIB.

The Diplomat. 2019. “*What to Make of Indias Absence From The Second Belt and Road Forum?*”. Diakses dari <https://thediplomat.com/2019/05/what-to-make-of-indias-absence-from-the-second-belt-and-road-forum/>, pada tanggal 23 Mei 2019, 13:00 WIB.

Shanghai Cooperation Organization Secretariat. 2017. “*The Shanghai Cooperation Organisation*”. Diakses dari http://eng.sectsco.org/about_sco/, pada tanggal 25 Mei 2019, 20:40 WIB.

Asia Regional Integration Center. 2018. “*Cross-border Infrastructure Shanghai Cooperation Organization (SCO)*”. Diakses dari <https://aric.adb.org/initiative/shanghai-cooperation-organization>, pada tanggal 26 Mei 2019, 12:45 WIB.

William Dalrymple, 2015. “*The Great Divide: The Violent Legacy Of Indian Partition, NewYorker*”. Diakses dalam <http://www.newyorker.com/magazine/2015/06/29/the-great-divide-books-dalrymple>, pada tanggal 11 April 2019, 20:01 WIB.

Xinhua, 5 Februari 2015. “*Chronology of China’s “Belt and Road” initiatives*”. Diakses dari http://news.xinhuanet.com/english/china/2015-02/05/c_133972101.htm, pada tanggal 18 Januari 2019, 09:32 WIB.

Zheng, S. 2017. “*China’s Djibouti military base: “logistics facility”, or platform for geopolitical ambitions overseas?*”. Diakses dari <http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2113300/chinasdjibouti-military-base-logistics-facility-or>, pada tanggal 22 Mei 2019, 23:15 WIB.

Zhou, W. and Esteban, M. 2018. *Beyond Balancing: China’s Approach towards the Belt and Road Initiative*. Journal of Contemporary China, 27, 1-15. Diakses dari <https://doi.org/10.1080/10670564.2018.1433476>, pada tanggal 16 Januari 2018, 08:32 WIB.