

CHINA DEBT TRAP MODEL TO SRI LANKA THROUGH THE BELT AND ROAD INITIATIVE PROJECT 2010-2017

Name : Arwin Kurniansyah

Email : arwinkurniansyah@gmail.com

Pembimbing : Dr. Pazli, S.IP., M.si

Jurusan 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

Every country in the world will not be separated from debt. Poor countries, developing countries, and even developed countries must have debt, both debt obtained from international organizations that provide debt lending services such as the IMF (International Monetary Fund) and the World Bank as well as loans from other countries such as China.

In this study, the author will discuss China as a country that can lend funds to other countries through projects created by the President of China, Xi Jinping. In writing this research, the author uses a qualitative case study method. This approach focuses on investigating and understanding an incident by collecting information and then processing it into a final result that can later be presented.

The result of this study is that the mastery of the Hambantota port is of course very detrimental to Sri Lanka, this is because it can be seen that China will be able to freely place a war fleet in the South Asian region which can later trigger war. The acquisition of Hambantota Port by China has been debated by the international community.

Keywords: Debt Trap Model, China, Sri Lanka

PENDAHULUAN

Afgan *One Belt One Road* (OBOR) atau yang saat ini dikenal sebagai *Belt Road Initiative* (BRI) merupakan gagasan kebijakan yang diciptakan oleh Presiden Tiongkok, Xi Jinping pada tahun 2013¹. Kebijakan ini terdiri atas dua komponen utama, yaitu *Silk Road Economic Belt* dan *21st Century Maritime Silk Road*². Tujuan utama dari kebijakan ini adalah menciptakan konektivitas terutama dibidang perdagangan yang meliputi wilayah Asia, Afrika, dan Eropa³. *Silk Road Economic Belt* bertujuan untuk menghubungkan Tiongkok dengan Eropa melalui jalur darat serta jalur kereta api melewati daratan Eurasia, sedangkan *21st Century Maritime Silk Road* bertujuan untuk menghubungkan Tiongkok dengan Afrika, Asia, dan Eropa melalui jalur laut yang melewati Samudera Pasifik dan Samudera Hindia⁴.

Proyek besar yang ambisius seperti *Belt and Road Initiative* (BRI) menjadi bentuk proyek ekspansi perekonomian Tiongkok di

kancah Internasional. Dengan *Belt and Road Initiative* juga menjadi bukti bahwa Tiongkok ingin menjadi kekuatan utama dunia dan itu menjadi *Chinese Dream*.⁵

Tabel 1
Data Pertumbuhan Ekonomi
Tiongkok (2012-2018)⁶

Tahun	Pertumbuhan Ekonomi
2012	7,9%
2013	7,8%
2014	7,3%
2015	6,9%
2016	6,7%
2017	6,9%
2018	6,6%

Konsep dari *Belt Road Initiative* ini adalah Tiongkok memberikan pinjaman lunak kepada negara yang menjadi target prioritas mereka dalam menciptakan jalur perdagangan internasional yang mereka inginkan. Pinjaman lunak tersebut membuat banyak negara miskin dan berkembang menjadi pelanggan utama Tiongkok bahkan berulang kali melakukan pinjaman utang kepada Tiongkok. Mereka memilih Tiongkok karena pemerintah Tiongkok memberikan pinjaman dengan syarat yang mudah sehingga negara-negara tersebut lebih memilih Cina daripada organisasi peminjam dana seperti IMF.

Salah satu negara yang menjadi target pelaksanaan kebijakan

¹ Syaiful Anam, Ristiyani, "Kebijakan Belt and Road Initiative (BRI) Cina pada Masa Pemerintahan Xi Jinping," *Jurnal Ilmiah Hubungan Internasional* 14, no. 2 (2018): 2, <http://journal.unpar.ac.id/index.php/JurnalIlmiahHubunganInternasional/article/view/2842>

² *Ibid.*

³ Yandry Kurniawan, "One Belt One Road (OBOR): Agenda Keamanan Liberal Cina?," *Politica* 7, no. 2 (2016): 234, <https://jurnal.dpr.go.id/index.php/politica/article/view/1135>

⁴ Thomas Ameyaw, "The Belt and Road Initiative: Debt Trap and its Implication on International Security," *Asian Journal of Multidisciplinary Studies* 1, no. 2 (2018): 2, <https://pdfs.semanticscholar.org/5f80/e2a1b44a2b0212d060539e0499d53930ffd4.pdf>

⁵ Zhao Huasheng, "Afganistan and China's new neighbourhood diplomacy", *International Affairs* 92 no.4 (2016): Hlm. 895.

⁶ Didik Purwanto, "Konsumsi Dongkrak Ekonomi Cina", *Harian Nasional*, <http://harnas.co/2018/01/18/konsumsi-dongkrak-ekonomi-china>, (diakses pada 04 November 2020).

Belt Road Initiative Tiongkok adalah Sri Lanka. Melihat peta diatas (gambar 1.2), Sri Lanka masuk ke dalam salah satu negara yang masuk ke dalam salah satu proyek BRI Tiongkok yaitu, *21st Century Maritime Silk Road* atau proyek BRI yang disusun oleh Tiongkok⁷. Posisi yang sangat strategis menjadikan Tiongkok memilih Sri Lanka menjadi salah satu negara yang masuk ke dalam proyek BRI tersebut. Posisi Sri Lanka strategis untuk menghubungkan Timur Tengah dan Asia Timur.

Sri Lanka menyadari posisi geo-strategisnya dan keunggulan pelabuhannya di wilayah Samudra Hindia. Salah satunya adalah Pelabuhan Hambantota yang terletak di sepanjang salah satu rute pengiriman tersibuk di dunia. Disatu sisi, Pelabuhan Hambantota terletak diantara Afrika dan Timur Tengah, disisi lain berbatasan dengan Asia Tenggara⁸. Posisi yang strategis membuat Pelabuhan Hambantota menjadi jalur perdagangan vital di Samudra Hindia. Hal tersebut membuat Sri Lanka memiliki potensi untuk menjadi pusat komersial yang maju sehingga dapat mempercepat ekonomi dan perdagangan negara itu dengan bantuan investasi infrastruktur dari negara-negara asing seperti Tiongkok. Melihat peluang tersebut, Tiongkok tentunya

tidak ingin kehilangan kesempatan untuk semakin memperbesar keuntungan yang didapat dari posisi pelabuhan Sri Lanka yang sangat strategis untuk mendukung dan memperlancar kegiatan ekspor Tiongkok.

KERANGKA TEORI

Perspektif: Neo-Marxisme

Pencetus Marxisme, yaitu Karl Marx memberikan kritikan tentang perekonomian kapitalis yang mengarah kepada eksploitasi pada sumber daya serta modal yang dimiliki oleh pemilik modal atau biasa disebut borjuis sehingga hal tersebut menimbulkan perbedaan kelas antara mereka yang memiliki modal dan mereka yang tidak memiliki modal atau biasa disebut proletar.

Dalam perjalanannya, kaum strukturalis mengembangkan pemikiran baru dari marxisme yang dinamakan sebagai neo-marxisme. Pemikiran ini muncul sebagai sebuah bentuk kritis dari permasalahan sosial ekonomi yang radikal pasca perang⁹. Perspektif neo-marxisme berfokus pada masalah kesenjangan yang terjadi antara kaum borjuis (pemilik modal atau tanah) dan proletar (buruh). Asumsi dasar neo-marxisme tidak jauh berbeda dari perspektif marxisme, perbedaan yang paling terlihat adalah para pemikir dan kaum neo-marxisme sangat menekan penghapusan kelas sosial dalam sebuah negara agar negara tersebut lebih terstruktur. Tujuan utama dari pemikiran neo-marxisme adalah menciptakan sebuah stabilitas ekonomi bagi tiap negara karena dinamisnya perkembangan ekonomi. Kaum neo-marxisme percaya bahwa

⁷ Janaka Wijayasiri, Nuwanthi Senaratne, "Cina's Belt and Road Initiative (BRI) and Sri Lanka," *International Economy Policy Research* 12 (2018): 387-389, <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/12/5550/19.pdf>

⁸ "Tiongkok Kelola Pelabuhan Hambantota Sri Lanka", Maritim News, <<https://maritimnews.id/tiongkok-kelola-pelabuhan-hambantota-sri-lanka/>> [diakses pada 05 April 2020 pukul 21.16]

⁹ *Ibid.* Hal. 322.

ekonomi global yang berbentuk kapitalis menjadi alat bagi negara kapitalis untuk menguras dan mengeksploitasi negara dunia ketiga. Hubungan tersebut menimbulkan ketimpangan yang terjadi antara negara kapitalis dan negara dunia ketiga dimana keuntungan bagi negara kapitalis menjadi kerugian bagi negara dunia ketiga¹⁰.

Teori: Dependensia

Teori Dependensia memandang bahwa hubungan antara negara dunia berada di dalam stratifikasi yang kompleks. Stratifikasi tersebut merujuk kepada dua kluster, yaitu negara inti atau *First World*; dan negara *periphery*. Kecenderungan yang sering terjadi adalah terjadinya eksploitasi sumber daya negara *periphery* oleh negara inti. Dua tokoh yang mencetuskan pemikiran ini adalah Amir dan Andre Gunde Frank. Kedua tokoh tersebut memandang pertumbuhan ekonomi negara *core* tumbuh dari eksploitasi serta mengorbankan negara periferi atau negara pinggir¹¹. Eksploitasi yang dilakukan oleh negara maju kepada negara dunia ketika menciptakan perkembangan bagi kaum kapitalis, namun sebuah ironi keterbelakangan bagi negara dunia ketiga.

Dalam upaya mengembangkan perekonomiannya, negara dunia ketiga bergantung pada investasi pihak asing dan permintaan pasar. Bantuan luar negeri seperti hutang, lalu investasi asing, dan *free trade* atau perdagangan bebas menjadi beberapa faktor yang menahan perkembangan dan

kemajuan bagi negara dunia ketiga serta membuat negara dunia ketika semakin menjadi ketergantungan dengan negara maju.

Teori Dependensia menjelaskan bahwa struktur perekonomian dunia dibangun dengan tujuan utama, yaitu menekan negara terbelakang atau negara pinggir yang biasa disebut sebagai *Least Developed Countries* agar mereka selalu berada di bawah pengendalian yang dilakukan oleh negara induk atau negara *core*. Keadaan tersebut dikenal dengan istilah neo-kolonialisme. Neo-kolonialisme ini merupakan sebuah ikatan dimana bentuk tersebut lebih banyak menguntungkan negara maju. Hal tersebut membuat kemerdekaan yang didapat negara periferi atau negara bekas jajahan bukanlah menjadi titik akhir intervensi yang dilakukan oleh negara lain¹². Terdapat tiga faktor yang memicu munculnya sebuah ketergantungan bagi suatu negara, yaitu:

1. Pembagian kerja internasional: merupakan pembagian tenaga kerja atau buruh dimana tenaga kerja tersebut akan dibagi kedalam bidang tertentu dalam tatanan global.
2. Perbedaan kelas: hal ini menciptakan pembagian kelas masyarakat kedalam dua kelas, yaitu kelas kaya dan kelas miskin. Kelas yang tercipta membuat kelas yang memiliki dan menguasai kekuatan pada bidang ekonomi dan politik disetiap negara bekerja sama untuk menjaga pengaruh serta kekayaan mereka.

¹⁰ *Ibid.* Hal. 327.

¹¹ Velasco, Andres. "Dependency Theory," *Foreign Policy*. 133 (2002): 44-45. <https://sci-hub.tw/10.2307/3183555>

¹² Viotti, Paul, dan Kauppi. 2012. *International Relations Theory 5th ed.* New York: Pearson Education, Inc. Hal. 136

3. Kapitalisme global: Sistem ekonomi yang menggunakan sistem liberalisme menjadi penguasa karena didukung oleh banyak faktor, seperti penguasaan teknologi, sumber daya manusia yang mumpuni, serta kemampuan ekonomi yang memadai untuk menciptakan kapitalisme global.

Konsep: Utang Luar Negeri

Utang luar negeri adalah bagian dari total hutang suatu negara yang diperoleh dari kreditor asing. Penerima Utang luar negeri bisa dalam bentuk pemerintah, perusahaan atau perseorangan. Bentuk hutang bisa berupa uang yang didapat dari bank Sektor swasta, pemerintah negara lain atau lembaga keuangan internasional (contohnya IMF dan Bank Dunia)¹³. Intinya, utang luar negeri adalah masuknya modal dari luar negeri ke dalam negeri, yang dapat menambah modal negara yang ada.

Menurut Sanuri utang luar negeri adalah aktivitas ekonomi yang menimbulkan kewajiban membayar kembali terhadap pihak luar negeri dalam valuta asing. . Termasuk dalam pengertian pinjaman luar negeri adalah pinjaman dalam negeri yang menimbulkan kewajiban membayar kembali kepada pihak luar negeri.

Metode Penelitian

Dalam Dalam menulis penelitian ini, penulis menggunakan *metode kualitatif studi kasus*. Pendekatan ini berfokus pada penyelidikan dan pemahaman sebuah

kejadian dengan mengumpulkan informasi lalu diolah menjadi sebuah hasil akhir yang nantinya dapat dipaparkan.. Dalam penelitian ini, penulis akan menjabarkan data mengenai utang yang dimiliki Sri Lanka terutama utang kepada Tiongkok yang kemudian dianalisa untuk mendapatkan penyebab Sri Lanka gagal melunasi utang tersebut dan menentukan bagaimana model perangkap utang yang dilakukan oleh Tiongkok kepada Sri Lanka hingga menyebabkan mendapatkan sanksi dari Tiongkok.

Dalam teknik pengumpulan data, penulis menggunakan teknik studi kepustakaan (*library research*) yang berasal dari sumber buku, ataupun media lainnya seperti jurnal, surat kabar, ataupun tabloid; baik yang basisnya cetak maupun *online* untuk dijadikan sebagai sumber primer serta sekunder. Studi kepustakaan merupakan suatu metode yang penting karena didalamnya terdapat penyelidikan yang pernah diteliti oleh orang lain sehingga penelitian yang dilakukan lebih kuat dan diakui kebenarannya.¹⁴ Penulis juga akan menggunakan sumber primer yang berupa dokumen resmi yang akan diperoleh melalui situs – situs resmi organisasi dan pemerintah. Data-data dikumpulkan dan diolah melalui buku-buku, surat kabar, majalah, jurnal sosial politik, arikel dan internet. Data yang penulis muat harus merupakan sebuah data yang valid sehingga penelitian yang penulis lakukan ini dapat dipertanggungjawabkan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

¹³ Salawati Ulfa, "Analisis Utang Luar Negeri dan Pertumbuhan Ekonomi: Kajian Faktor-Faktor Yang Mempengaruhinya", *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi Pembangunan*, Vol.2, No. 1 (2017):4.

¹⁴ Sutrisno Hadi. 2000. *Metodologi Research*. I.Yogyakarta : Yayasan Penerbitan Psikologi Universitas Gadjah Mada. Hal 57

Sejarah Jalur Sutra Kuno Tiongkok

Pada dasarnya Jalur Sutra Kuno yang dikenal saat ini tidak memiliki nama tertentu, hanya dikenal sebagai jalur yang menghubungkan antara wilayah Timur dan Barat. Istilah “Jalur Sutra” baru dikenal setelah jalur tersebut tidak lagi beroperasi, tepatnya pada pertengahan abad ke 19. Jalur tersebut diperkenalkan dalam Bahasa Jerman dengan istilah *die Seidenstrasse* yang memiliki makna Jalur Sutra dalam Bahasa Indonesia. Istilah tersebut pertama kali dicetuskan oleh Baron Ferdinand von Richthofen yang merupakan seorang ahli geografi asal Jerman yang terkenal. Alasan dari pemberian nama tersebut dikarenakan kain sutra merupakan produk yang paling utama dalam kegiatan perdagangan di 41 sepanjang Jalur Sutra.¹⁵ Sejak saat itu hingga sekarang penggunaan istilah Jalur Sutra terus digunakan dan dikenal secara luas oleh masyarakat. Adapun produk kain sutra yang menjadi komoditas dalam Jalur Sutra Kuno dikarenakan pada awalnya Tiongkok terkenal sebagai negara produsen kain sutra terbaik dan terus berkembang hingga mencapai puncaknya pada masa Dinasti Han (206 SM - 220 M).

Sejak saat itu keindahan kain sutra mulai dikenal negara-negara lain. Oleh karena itu Dinasti Han berinisiatif untuk memperluas dan menyebarkan kain sutra buatan Tiongkok dengan cara melakukan kegiatan perdagangan sutra ke luar

negeri terutama ke wilayah Barat melalui pedagang-pedagang yang menggunakan karavan.¹⁶ Hal tersebut menandakan awal mula terbentuknya Jalur Sutra Kuno.

Perlu diketahui bahwa Jalur Sutra Kuno memiliki dua jalur utama yang masing-masing terletak di bagian utara dan selatan. Jalur bagian selatan itu sendiri berawal dari Dunhuang, Propinsi Gansu Tiongkok Barat Laut yang menghubungkan Tiongkok ke wilayah Asia Tengah, Semenanjung Arab serta beberapa negara di kawasan Eropa. Sedangkan Jalur Sutra bagian utara dimulai dari Benteng Yumen, Dunhuang hingga mencapai wilayah Rusia di bagian Asia Tengah dan bertemu pada titik bagian Jalur Sutra bagian selatan. Kemudian kedua jalur tersebut dikatakan sebagai Jalur Sutra darat.¹⁷

Utamanya kegiatan dalam jalur ini adalah kegiatan pelancongan, pertukaran budaya, dan perdagangan kain sutra. Selain itu, terdapat juga Jalur Sutra laut yang mengarah ke Laut Merah, melintasi Samudra Hindia ke India, dan seterusnya ke pantai selatan Tiongkok. Jalur laut ini digunakan sebagai jalur alternatif ketika jalur darat sudah tidak begitu aman dibandingkan sebelumnya.

¹⁵ Struan Reid, 1994, *The Silk and Spice Routes, Cultures and Civilizations*, Halifax: UNESCO Publishing, hal. 6-8.

¹⁶ Rahmat Fajar, 2013, *Interaksi Agama-agama di Sepanjang Jalur Sutra Pada Masa Dinasti Han (206SM-220M)*, Skripsi, Yogyakarta: Jurusan Perbandingan Agama, Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta, hal. 1.

¹⁷ Fitrah Nur Ihsaniyah, 2015, *Peluang dan Tantangan Pengembangan Jalur Sutra Dalam Diplomasi Ekonomi Tiongkok di Kawasan Asia Tengah*, Skripsi, Makassar: Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, Universitas Hasanuddin, hal. 45.

Singkatnya jalur laut merupakan jalur alternatif bagi Jalur Sutra untuk tetap menjalin hubungan antara Timur dan Barat.¹⁸

Kebijakan *Belt Road Initiative*

Pada tahun 2013 Tiongkok mencetuskan kebijakan One Belt One Road (OBOR) atau juga yang dikenal dengan sebutan *Belt Road Initiative* (BRI) berasal dari bahasa Mandarin yakni “yi dai yi lu”. Kata BRI itu sendiri dapat dipahami “Belt” yang mengacu pada jalur darat dan “Road” merupakan jalur laut. Adapun kedua rute tersebut lebih dikenal dengan istilah *New Silk Road Economic Belt* dan *21st Century Maritime Silk Road*.¹⁹ Baik rute darat maupun rute laut dalam OBOR akan melibatkan banyak negara yang meliputi kawasan di Asia Tengah, Asia Tenggara, Asia Selatan, Asia Timur, Eropa, Afrika, dan juga Timur Tengah. Adapun menurut *Vision and Actions on Jointly the Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road* yang secara resmi dikeluarkan pada bulan Maret 2015 oleh Pemerintah Tiongkok bahwa negara-negara yang terlibat dalam BRI telah terhitung sebanyak 90 negara dan jumlah tersebut akan bertambah karena BRI terbuka bagi seluruh negara, organisasi internasional dan regional.²⁰

¹⁸ Struan Reid, Op. Cit., hal. 11.

¹⁹ Lily Kuo dan Niko Kommenda, What is Cina's Belt and Road Initiative?, The Guardian, diakses dalam <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-cina-belt-road-initiative-silk-road-explainer> 24 Juli 2021

²⁰ The Belt and Road Initiative: Country Profiles, Hong Kong Trade Development Council, diakses dalam [http://Cina-trade-](http://Cina-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative-Country-Profiles/obor/en/1/1X3CGF6L/1X0A36I0.htm)

OBOR akan menghubungkan benua Asia, Eropa, Afrika hingga Oseania dan Australia. Adapun, sebagian besar negara yang terlibat di sepanjang jalur dalam OBOR adalah negara berkembang. Hal tersebut dikarenakan Tiongkok berusaha untuk mempersempit kesenjangan antara negara kaya dan miskin dengan membantu negara-negara berkembang dalam pembangunan.²¹ Dalam upaya mempersempit kesenjangan tersebut, melalui BRI Tiongkok akan membantu negara-negara berkembang untuk meningkatkan transportasi, produksi energi, dan juga perdagangan.²² Adapun kebijakan BRI Tiongkok memiliki lima tujuan yang diutamakan atau ingin dicapai melalui kerja sama yang dibangun dalam BRI, yaitu:

1. Koordinasi kebijakan.
2. Konektivitas fasilitas.
3. Perdagangan bebas.
4. Integrasi finansial.
5. Ikatan antar masyarakat.

Kebijakan BRI memiliki dua jalur di dalamnya, salah satunya ialah jalur darat yang lebih dikenal dengan sebutan *New Silk Road Economic Belt* atau dalam Bahasa

research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative-Country-Profiles/obor/en/1/1X3CGF6L/1X0A36I0.htm 24 Juli 2021

²¹ Paulus Rudolf Yuniarto, Cina, Belt Road Initiative: Pembangunan Infrastruktur dan Perluasan Hegemoni Tiongkok di Dunia (Tinjauan Buku), Jurnal Kajian Wilayah, LIPI, Volume 8, No 12, September 2017:163-168, hal. 165.

²² Judy Lu, How One Belt One Road Benefits Developing Countries, The Borgen Project, diakses dalam <https://borgenproject.org/one-belt-one-road-benefits/> 24 Juli 2021

Indonesia Sabuk Ekonomi Jalur Sutra Baru. rencana pembangunan *New Silk Road Economic Belt* (SREB) dapat dikatakan sebagai prospek yang dapat memberikan manfaat ekonomi yang sangat besar terhadap negara-negara Eurasia.

Rencana tersebut dibentuk dengan tujuan untuk membantu negara-negara Eurasia, terutama negara-negara di kawasan Asia Tengah agar dapat berkembang cepat dalam hal ekonomi bersama Tiongkok. Singkatnya, SREB adalah kerja sama win-win bagi Asia Tengah dan Tiongkok itu sendiri.²³ SREB sendiri memiliki tiga tujuan yakni, (1) memperluas dan menghubungkan jaringan transportasi dan pasar, (2) meningkatkan kapasitas produksi Eurasia, dan (3) memfasilitasi transit barang, modal, energi, bahan mentah, termasuk juga pertukaran informasi dan budaya.

Jalur kedua dalam BRI ialah *21st Century Maritime Silk Road* (MSR) atau Jalur Sutra Maritim Abad ke-21. Jalur MSR sendiri fokus dalam pembangunan rute transportasi laut yang aman dan efisien dengan menghubungkan pelabuhan-pelabuhan laut yang utama di sepanjang jalur laut dalam OBOR.²⁴ Dengan adanya konsep jalur MSR Tiongkok berkeinginan agar memperluas dan meningkatkan interaksi Tiongkok dengan Asia Tenggara, Samudra

Hindia, Laut Arab hingga Mediterania ke Eropa.²⁵

Kepentingan Cina Di Sri Lanka

Sri Lanka adalah sebuah negara di Benua Asia Selatan yang berada tepat di selatan Republik India. Dengan penempatan daerah yang tepat yaitu berada di Selatan India maka posisi tersebut sangat strategis karena India merupakan salah satu negara yang memiliki tingkat konsumtif yang sangat tinggi. Hal ini juga berlaku dengan penempatan salah satu titik transit dari proyek OBOR di Singapura yang merupakan salah satu daerah yang kiranya berada di 3 negara sekaligus yaitu Indonesia, Singapura, dan juga Malaysia. Ketiga negara ini pun merupakan negara yang memiliki tingkat konsumtif yang tinggi²⁶. Posisi Sri Lanka sebagai negara yang berada di wilayah Asia Selatan berbatasan dengan India bagian tenggara, dan berada di wilayah laut Samudera Hindia dibagian selatan menjadikan Sri Lanka sebagai negara yang memiliki lalu lintas perdagangan dan maritim yang cukup pesat dan sebagai transit kapal laut. Tentu saja hal tersebut meningkatkan perekonomian Sri Lanka, hal tersebut diupayakan oleh Sri Lanka dengan menambah pelabuhan dan

²³ Peiyue Li, et. al. Building a New and Sustainable "Silk Road Economic Belt", *Journal of Environmental Earth Sciences*, Volume 74, No 10, 2015:7267-7270, hal. 7267.

²⁴ The Belt and Road, Belt and Road Portal, Loc. Cit.,

²⁵ Troy Sternberg, et. al, Central Asian 'Characteristics' on Cina's New Silk Road: The Role of Landscape and the Politics of Infrastructure, *Journal of Land (MDPI)*, Volume 6, No 55, Agustus 2017:1-16, hal. 1.

²⁶ Var, V., & Po, S. (2017) Cambodia, Sri Lanka and the Cina Debt Trap (Online). Available at: <https://bandapost.org/wpcontent/uploads/pdf/Dec%20Cambodia%20and%20Sri%20Lanka%20on%20Cina's%20debt%20trap.pdf> (Accessed: 1 2021)

meningkatkan kapasitasnya untuk menopang kembali perekonomian negara tersebut²⁷. Dengan melihat potensi ini tentu saja Tiongkok dengan kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) menanamkan modal kepada Sri Lanka dalam rangka agar rencana kebijakan Belt and Road Initiative (BRI) berjalan mulus maka hal yang harus dilakukan adalah menguasai jalur yang telah di rencanakan dalam *Belt and Road Initiative* (BRI). Salah satu jalur laut yang harus ditaklukan adalah jalur laut seperti negara Sri Lanka.

Saat ini Tiongkok mempunyai tujuan untuk untuk membangun kembali Jalur Ekonomi Jalur Sutra dan Jalur Sutra Maritim Abad 21. Saat ini di Sri Lanka terdapat pelabuhan Colombo dimana pelabuhan tersebut adalah merupakan salah satu pelabuhan terpenting di Asia karena merupakan jalur yang ramai. Pelabuhan yang ada di Sri Lanka tentu saja merupakan proyek yang masuk dalam Belt and Road Initiative (BRI). Keterlibatan Tiongkok dalam ekonomi Srilanka yang sedang berkembang telah menimbulkan kekhawatiran di kalangan pembuat kebijakan. Tiongkok telah menyediakan dana sebesar lebih dari 5 miliar dolar AS pada 1971 dan 2012 untuk Srilanka, yang sebagian besar telah masuk di pembiayaan infrastruktur²⁸. Saat ini

kepentingan utama Tiongkok di Sri Lanka adalah untuk mensukseskan kebijakan Belt and Road Initiative (BRI) dan membuat jalur sutra abad 21.

Hutang Sri Lanka terhadap Tiongkok

Pada masa pemerintahan Xi Jinping ini, Tiongkok kemudian memanfaatkan posisi perekonomian negaranya yang sudah maju untuk membuat kerjasama Belt and Road Initiative (BRI) sebagai bentuk modern dari Jalur Sutra di abad ke 21 sekarang ini. BRI diumumkan pertama kali pada tahun 2013, berisi proyek Tiongkok yang berskala global untuk menciptakan network dan region. Adanya Network dan Region kemudian menjadi penting, dikarenakan dengan adanya network atau jaringan akan menghubungkan antara satu wilayah dan wilayah lainnya sehingga memberi kemudahan, jaringan sendiri membutuhkan region atau wilayah sebagai tempat tempat untuk pembentukan jaringan²⁹.

Apabila melihat data yang ada, kerjasama BRI ini sendiri pada suatu negara tidak hanya berfokus pada satu bidang saja tetapi negara yang menjadi partner kerjasama ini akan mendapatkan bantuan dalam bidang-bidang lainnya juga, misalnya di Sri Lanka sendiri, Tiongkok memiliki setidaknya tiga proyek besar yaitu di Colombo South Harbour, Port City Colombo, serta di Hambantota Port (Belt and Road Initiative, n.d.)

²⁷ Maharanie Tiara. 2014. Penyebab dan Permulaan Perang Sipil di Sri Lanka. Universitas Indonesia. Diakses melalui https://www.academia.edu/9607093/Penyebab_dan_Permulaan_Perang_Sipil_di_Sri_Lanka_1983-2009_berdasarkan_Teori_Protracted_Social_Conflict pada 18 maret 2021 pukul 18.01 WIB

²⁸ Inisiasi OBOR Cina Berpotensi Merugikan Asia Selatan | Republika Online

²⁹ Lily Kuo dan Niko Kommenda, "What is Cina's Belt and Road Initiative?", The Guardian, <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-Cina-belt-road-initiative-silk-road-explainer>, (diakses pada 28 Juli 2021)

Kerjasama Tiongkok dengan Sri Lanka sebenarnya dalam pengembangan pelabuhan baru di Hambantota sudah dimulai sejak tahun 2008. Dalam pengembangan pelabuhan Hambantota yang diklaim akan menjadi pelabuhan terbesar kedua setelah Pelabuhan Colombo, Tiongkok kemudian hadir untuk mengembangkan pelabuhan tersebut melalui perusahaan Tiongkok Harbour Engineering Company dan Sinohydro Corporation, 2 tahun kemudian pelabuhan tersebut diresmikan tepatnya pada tahun 2010.

Dalam perkembangan setelah pelabuhan dibuka, pemerintah Sri Lanka sendiri banyak menolak kerjasama perusahaan baik perusahaan lokal sampai perusahaan asing seperti Tiongkok di sana, dan mencoba mengendalikan sendiri pelabuhan tersebut. Dalam perkembangannya, hal tersebut malah menyebabkan pelabuhan tersebut mengalami kerugian Rs 18,8 miliar. Untuk menyelesaikan permasalahan tersebut, Sri Lanka 3 kemudian menjalin kerjasama dengan perusahaan Tiongkok guna merevitalisasi Pelabuhan Hambantota tersebut. Perusahaan Tiongkok tersebut kemudian berinvestasisebanyak US\$1,12 miliar untuk Pelabuhan tersebut³⁰.

Kerjasama yang pada awalnya bukan merupakan program dari BRI, kemudian berlanjut ketika Tiongkok

meluncurkan kerjasama kerjasama BRI pada 2013. Dalam perkembangannya, Sri Lanka menerima bantuan berupa peminjaman dana dari Tiongkok sebagai bentuk realisasi dari BRI. Namun dalam perkembangan selanjutnya kerjasama antara Sri Lanka dan Tiongkok ini mulai berubah menjadi sesuatu yang merugikan bagi Sri Lanka sendiri. Hal tersebut bisa terlihat dari ketidakmampuan Sri Lanka dalam mengembalikan pinjaman dana yang diberikan oleh Tiongkok dalam kerjasama BRI ini³¹.

Akibat adanya ketidakmampuan Sri Lanka untuk mengembalikan dana pinjaman tersebut mendorong adanya pertukaran bentuk pembayaran oleh Sri Lanka. Sri Lanka menawarkan kepada Tiongkok untuk mengakuisisi Pelabuhan Hambantota selama 99 tahun sebagai bentuk pembayaran utang. Tiongkok pada awalnya menolak, namun pada akhirnya setuju atas penawaran tersebut. Hal tersebut kemudian mendorong perdebatan bahwa Tiongkok menjebak Sri Lanka melalui pinjaman yang diberikan guna mendapatkan kepentingannya. Sehingga, dengan melihat perdebatan tersebut, penulis akan meneliti terkait dengan motif apa saja yang dimiliki oleh Tiongkok di Pelabuhan Hambantota Sri Lanka, sehingga setuju dalam mengakuisisi pelabuhan tersebut.

Hutang Sri Lanka Sebagai Model Perangkap Tiongkok

Pada awalnya BRI Tiongkok hanya menargetkan investasi atau pinjaman sebanyak \$1 Triliun,

³⁰ Cina trade research, "The Belt and Road Initiative: Country Profiles, Hong Kong Trade Development Council", <http://Cina-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative-Country-Profiles/obor/en/1/1X3CGF6L/1X0A36I0.htm>, (diakses pada 28 Juli 2021)

³¹ *Ibid.*

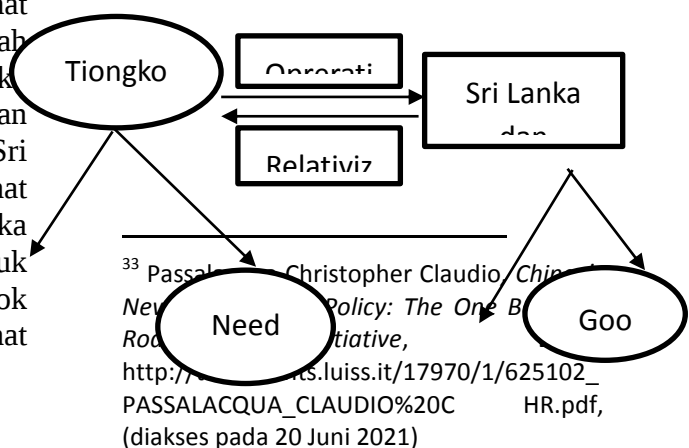
namun kemudian bertambah menjadi \$4 Triliun dengan alasan bahwa luasnya pasar yang dimiliki oleh Tiongkok sehingga membutuhkan modal yang lebih banyak. Sri Lanka sendiri pada awalnya mendapatkan investasi dari Tiongkok sebanyak \$1.5 Juta untuk pembangunan Pelabuhan Hambantota, akan tetapi sepanjang 2010-2015 kemudian bertambah menjadi \$4.8 Juta, dan pada tahun 2016 bertambah menjadi \$6 Juta³².

Pemberian pinjaman atau investasi yang dilakukan oleh Tiongkok tersebut dilakukan tanpa adanya persiapan dari Sri Lanka terkait bagaimana rencana pembayaran kedepannya. Sehingga, ketika Sri Lanka gagal untuk membayar pinjaman yang diberikan, terjadilah pengambilalihan Pelabuhan Hambantota. Adanya fakta seperti ini menunjukkan bahwa Tiongkok telah berhasil memanfaatkan kekuatannya dalam kendali terhadap keuangan yakni dengan memanfaatkan kredit 13 yang negaranya berikan, kemudian mampu untuk membuat Tiongkok untuk mengakuisisi pelabuhan yang ada di Sri Lanka tersebut.

Apabila melihat apa yang terjadi di Sri Lanka, dimana Sri Lanka gagal dalam mengembalikan dana pinjaman yang diberikan oleh Tiongkok, disini penulis melihat bahwa sejak awal Tiongkok telah memanfaatkan uang yang mereka miliki. Hal tersebut dikarenakan Tiongkok yang terus memberikan Sri Lanka dana pinjaman tanpa melihat bagaimana keadaan dari Sri Lanka sendiri, apakah akan mampu untuk membayar atau tidak. Tiongkok seakan sengaja apabila melihat

rentang tahun awal kerjasama yang belum terlalu lama, kemudian rentang tahun kenaikan jumlah pinjaman yang diberikan, sampai dengan munculnya pemberitaan jatuhnya pelabuhan Hambantota ke tangan Tiongkok karena kegagalan Sri Lanka dalam membayar utang. Sehingga, apabila dilihat menggunakan konsep kekuatan struktural yaitu kendali atas keuangan, dengan memanfaatkan uang yang mereka miliki Tiongkok berhasil mendapatkan Pelabuhan Hambantota yang merupakan pelabuhan strategis dan akan mempermudah perdagangan dari Tiongkok sendiri. Selain memanfaatkan kendali atas keuangan, dalam penelitian ini juga akan membahas terkait dengan bagaimana Tiongkok menggunakan sumber kendali yang lainnya. Penelitian ini kemudian akan melihat bagaimana Tiongkok menggunakan sumber dalam kerjasama ini dan berujung pada pengambilalihan Pelabuhan Hambantota selama 99 tahun menggunakan model kekuatan struktural Susan Strange guna mengetahui motif kerjasama Tiongkok melalui bagaimana kerjasama ini berjalan³³.

Gambar 1
Konsep Pemetaan Kondisi
Struktural Tiongkok Power



³² Ibid.



Pada pokok masalah hutang berubah menjadi jebakan hutang atau *debt-trap*. Sangat berpengaruh sekali pada aktivitas *lender* (pemberi hutang) dan aktivitas *borrower* (peminjam). Konteks hutang ada kaitannya dengan *leverage* dari *lender* yakni Tiongkok.

Sesuai gambar dari pemetaan structural power diatas memperlihatkan gerakan atau pengaruh yang akan ditimbulkan baik untuk pihak *lender* (Tiongkok) maupun pihak *borrower* (Sri Lanka dan Zimbabwe). Kekuatan ekonomi Tiongkok atau kekuatan finansial Tiongkok, investasi Tiongkok, pinjaman hutang Tiongkok ide BRI era Xi Jinping menjadi *goods* utama yang di tawarkan dalam permasalahan *debt-trap* ini. Akibatnya terlihat seperti gambar diatas *goods* yang dimiliki oleh Tiongkok besar dan sejalan dengan *needs* yang dimiliki Srilanka dan Zimbabwe semakin besar pula, akan mempengaruhi *operationalize* yang hanya di miliki oleh Tiongkok³⁴.

Dalam hal ini, kondisi *needs* Srilanka Zimbabwe, Nigeria, Kamerun, dan Djibouti yang besar kepada Tiongkok sehingga ke 4 negara tersebut tidak dapat melakukan tindakan berbalik serupa (*operationalize*) seperti yang dimiliki Tiongkok selaku *lender* yang mempunyai *goods* yang besar.

³⁴ Richard Ghiasy dan Jiayi Zhou, 2017, The Silk Road Economic Belt Considering Security Implications and EU-China Cooperation Prospects, Sweden: SIPRI, hal. 2.

Dalam kerangka diatas Srilanka dan Zimbabwe hanya dapat melakukan tindakan *relativize* atau tarik menarik dengan Tiongkok³⁵. Dan Tiongkok juga dapat merelatifkan Srilanka dan Zimbabwe akibat efek *operationalize*-nya. Contohnya, adanya jaminan dari hutang seperti studi kasus yang sudah dijelaskan pada subbab sebelumnya. Dengan leverage yang besar, Tiongkok dapat menggunakan *operationalize*-nya yaitu dengan Tiongkok juga mampu merelatifkan kekuatan Srilanka dan Zimbabwe.

Pertama Tiongkok sebagai *lender* dan investor terbesar di Srilanka, dan Zimbabwe sehingga tidak dipungkiri bahwa hubungan bilateral di antara keduanya menjadi semakin dekat, terutama dibawah orientasi pragmatis ekonomi dengan menjalin *strategic partnership* berhutang³⁶. Kedua, Tiongkok dapat membuat *dependency* dengan konsekuensi-konsekuensi atau aturan dalam pinjaman hutangnya (seperti penghapusan hutang tetapi digantikan dengan sesuatu atau tetap membayar hutang dengan jaminan/ jumlah bunga dan jatuh tempo yang telah ditentukan Tiongkok) kepada Srilanka dan Zimbabwe. Hal itu terjadi karena adanya efek dari *structural power operationalize* dan *relativize* yang Tiongkok miliki. Melalui *Structural Power* dengan unsur *Operationalize/relativize*, dapat meningkatkan (*leverage*) pengaruh dan *dependency* Tiongkok kepada Srilanka dan Zimbabwe

³⁵ Iqbal Ramadhan, Cina's Belt Road Initiative: Dalam Pandangan Teori Geopolitik Klasik, *Intermestic: Journal of International Studies*, Volume 2, No 2, Mei 2018:139-155, hal. 141.

³⁶ *Ibid.*

untuk memenuhi dan menuruti kehendak Tiongkok inginkan.

Oleh karena itu berdasarkan pembahasan pada motif perangkap hutang Tiongkok ini sebenarnya untuk kepentingan pribadi negara Tiongkok yang mana hal tersebut dibalut dalam kata Kerjasama yang saling menguntungkan namun pada akhirnya tetap negara yang di Hutangnya tersebut harus menyerahkan proyeksi besar negara tersebut untuk dikuasi dan menjadi milik Tiongkok

KESIMPULAN

Inisiasi "*One Belt One Road*" atau "*Belt and Road Initiative*" diluncurkan oleh Presiden Tiongkok Xi Jinping pada tahun 2013. Kebijakan "*Belt and Road*" terinspirasi dari sejarah Jalur Sutra. Jalur sutra mengacu pada rute transportasi dan perdagangan yang didirikan pada Dinasti Han untuk menghubungkan Eropa dan Asia. Kata BRI itu sendiri dapat dipahami "*Belt*" yang mengacu pada jalur darat dan "*Road*" merupakan jalur laut. Adapun kedua rute tersebut lebih dikenal dengan istilah *New Silk Road Economic Belt* dan *21st Century Maritime Silk Road*. Baik rute darat maupun rute laut dalam OBOR akan melibatkan banyak negara yang meliputi kawasan di Asia Tengah, Asia Tenggara, Asia Selatan, Asia Timur, Eropa, Afrika, dan juga Timur Tengah.

Salah satu negara yang memiliki hubungan bilateral dengan Tiongkok saat ini adalah Sri Lanka. Adanya hubungan bilateral dengan Sri Lanka mempunyai maksud tertentu dari Tiongkok. Sri Lanka terletak di kawasan Asia Selatan berbatasan dengan India tenggara, merupakan

negara di Samudra Hindia Selatan, menjadikan Sri Lanka sebagai negara dengan lalu lintas perdagangan dan maritim serta kapal transit yang sangat pesat. Tentunya hal ini akan meningkatkan perekonomian Sri Lanka yang dilakukan oleh Sri Lanka dengan memperbanyak pelabuhan dan meningkatkan kemampuannya dalam menjaga perekonomian negara. Melihat potensi tersebut, tentunya Tiongkok berinvestasi di Sri Lanka dalam kebijakan "*Belt and Road Initiative*" (BRI) agar rencana kebijakan "*Belt and Road Initiative*" (BRI) berjalan lancar, salah satu jalur laut yang harus ditaklukkan adalah jalur laut seperti Sri Lanka. Kepentingan lainnya Tiongkok di Sri Lanka Melalui kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) adalah untuk memuluskan rencana kebijakan Belt and Road Initiative (BRI) dan mendirikan pangkalan militer di Sri Lanka yang mempunyai jalur langsung dengan Laut Tiongkok Selatan.

Tiongkok telah memberikan pinjaman senilai 1,2 miliar US Dollar kepada Sri Lanka, menjadikannya penerima terbesar ketiga dari dana Tiongkok dari negara-negara *Belt and Road Initiative* setelah Pakistan dan Rusia. Beberapa negara melihat keterlibatan keuangan ini sebagai upaya Tiongkok untuk meningkatkan pengaruh politik dan militernya di wilayah tersebut melalui apa yang disebut diplomasi perangkap utang atau "*Debt Trap Diplomacy*".

Sri Lanka tidak berhasil mendapatkan manfaat yang seharusnya dari kebijakan inisiasi dari Tiongkok tersebut. Sebab kerjasama seharusnya memberikan manfaat lebih kepada negara

penerima bukan melebihi negara donor. Pembangunan pelabuhan tersebut malah menimbulkan ketergantungan kepada Sri Lanka berdasarkan perjanjian yang mereka sepakati. Maka dari itu pembuatan pelabuhan tersebut menjadi utang dan masalah baru negara di Asia Selatan tersebut. Pinjaman yang tidak bisa dibayarkan-pun akhirnya mencapai ujungnya, pada hal ini adalah masamasa tenggat atau pembayaran dari hutang Sri Lanka ke Tiongkok tersebut. Tenggat itu pun memaksa Sri Lanka untuk membayarkan hutangnya. Akan tetapi, Sri Lanka tidak dapat membayar hutangnya. Pada akhirnya Tiongkok mengambil alih pelabuhan Hambantota ini untuk 99 Tahun lamanya sejak bulan Desember tahun 2017.

DAFTAR PUSTAKA

- Aria, Asadullah. "Explaining the China New Neighborhood Diplomacy in Afganistan". *Shandong University* (2019): 1-16
- "Tiongkok Kelola Pelabuhan Hambantota Sri lanka", Maritim News, <<https://maritimnews.id/tiongkok-kelola-pelabuhan-hambantota-sri-lanka/>> [diakses pada 05 April 2020 pukul 21.16]
- Cina trade research, "The Belt and Road Initiative: Country Profiles, Hong Kong Trade Development Council", <http://Cina-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative-Country-Profiles/obor/en/1/1X3CGF6L/1X0A36I0.htm> , (diakses pada 28 Juli 2021)
- Didik Purwanto, "Konsumsi Dongkrak Ekonomi Cina", *Harian Nasional*, <http://harnas.co/2018/01/18/konsumsi-dongkrak-ekonomi-china>, (diakses pada 04 November 2020).
- Fitrah Nur Ihsaniyah, 2015, *Peluang dan Tantangan Pengembangan Jalur Sutra Dalam Diplomasi Ekonomi Tiongkok di Kawasan Asia Tengah*, Skripsi, Makassar: Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, Universitas Hasanuddin, hal. 45.
- Iqbal Ramadhan, *Cina's Belt Road Initiative: Dalam Pandangan Teori Geopolitik Klasik*, *Intermestic: Journal of International Studies*, Volume 2, No 2, Mei 2018:139-155, hal. 141.
- Janaka Wijayasiri, Nuwanthi Senaratne, "Cina's Belt and Road Initiative (BRI) and Sri Lanka," *International Economy Policy Research* 12 (2018): 387-389, <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/12/5550/19.pdf>
- Judy Lu, *How One Belt One Road Benefits Developing Countries*, *The Borgen Project*, diakses dalam <https://borgenproject.org/one-belt-one-road-benefits/> 24 Juli 2021
- Lily Kuo dan Niko Kommenda, "What is Cina's Belt and Road Initiative?", *The Guardian*, <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what->

- Cina-belt-road-initiative-silk-road-explainer, (diakses pada 28 Juli 2021)
- Lily Kuo dan Niko Kommenda, What is Cina's Belt and Road Initiative?, The Guardian, diakses dalam <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-Cina-belt-road-initiative-silk-road-explainer> 24 Juli 2021
- Maharanie Tiara. 2014. Penyebab dan Permulaan Perang Sipil di Sri Lanka. Universitas Indonesia. Diakses melalui https://www.academia.edu/9607093/Penyebab_dan_Permulaan_Perang_Sipil_di_Sri_Lanka_1983-2009_berdasarkan_Teori_Protracted_Social_Conflict pada 18 maret 2021 pukul 18.01 WIB
- Passalacqua Christopher Claudio, Chinas's New Opening Up Policy: The One Belt One Road Initiative, LUISS, http://tesi.eprints.luiss.it/17970/1/625102_PASSALACQUA_CLAUDIO%20CHR.pdf, (diakses pada 20 Juni 2021)
- Paulus Rudolf Yuniarto, Cina, Belt Road Initiative: Pembangunan Infrastruktur dan Perluasan Hegemoni Tiongkok di Dunia (Tinjauan Buku), Jurnal Kajian Wilayah, LIPI, Volume 8, No 12, September 2017:163-168, hal. 165.
- Peiyue Li, et. al. Building a New and Sustainable "Silk Road Economic Belt", Journal of Environmental Earth Sciences, Volume 74, No 10, 2015:7267-7270, hal. 7267.
- Rahmat Fajar, 2013, Interaksi Agama-agama di Sepanjang Jalur Sutera Pada Masa Dinasti Han (206SM-220M), Skripsi, Yogyakarta: Jurusan Perbandingan Agama, Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta, hal. 1.
- Richard Ghiasy dan Jiayi Zhou, 2017, The Silk Road Economic Belt Considering Security Implications and EU-Cina Cooperation Prospects, Sweden: SIPRI, hal. 2.
- Salawati Ulfa, "Analisis Utang Luar Negeri dan Pertumbuhan Ekonomi: Kajian Faktor-Faktor Yang Mempengaruhinya", Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi Pembangunan, Vol.2, No. 1 (2017):4.
- Struan Reid, 1994, The Silk and Spice Routes, Cultures and Civilizations, Halifax: UNESCO Publishing, hal. 6-8.
- Sutrisno Hadi. 2000. Metodologi Research I. Yogyakarta : Yayasan Penerbitan Psikologi Universitas Gadjah Mada. Hal 57
- Syaiful Anam, Ristiyan, "Kebijakan Belt and Road Initiative (BRI) Cina pada Masa Pemerintahan Xi Jinping," Jurnal Ilmiah Hubungan Internasional 14, no. 2 (2018): 2, <http://journal.unpar.ac.id/index.php/JurnalIlmiahHubunganInternasional/article/view/2842>
- The Belt and Road Initiative: Country Profiles, Hong Kong Trade Development Council,

- diakses dalam <http://Cina-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative-Country-Profiles/obor/en/1/1X3CGF6L/1X0A36I0.htm> 24 Juli 2021
- The Belt and Road, Belt and Road Portal, Loc. Cit.,
- Thomas Ameyaw, "The Belt and Road Initiative: Debt Trap and its Implication on International Security," *Asian Journal of Multidisciplinary Studies* 1, no. 2 (2018): 2, <https://pdfs.semanticscholar.org/5f80/e2a1b44a2b0212d060539e0499d53930ffd4.pdf>
- Troy Sternberg, et. al, Central Asian 'Characteristics' on Cina's New Silk Road: The Role of Landscape and the Politics of Infrastructure, *Journal of Land (MDPI)*, Volume 6, No 55, Agustus 2017:1-16, hal. 1.
- Var, V., & Po, S. (2017) Cambodia, Sri Lanka and the Cina Debt Trap (Online). Available at: <https://bandapost.org/wpcontent/uploads/pdf/Dec%20Cambodia%20and%20Sri%20Lanka%20on%20Cina's%20debt%20trap.pdf> (Accessed: 1 2021)
- Velasco, Andres. "Dependency Theory," *Foreign Policy*. 133 (2002): 44-45. <https://sci-hub.tw/10.2307/3183555>
- Viotti, Paul, dan Kauppi. 2012. *International Relations Theory* 5th ed. New York: Pearson Education, Inc. Hal. 136
- Yandry Kurniawan, "One Belt One Road (OBOR): Agenda Keamanan Liberal Cina?," *Politica* 7, no. 2 (2016): 234, <https://jurnal.dpr.go.id/index.php/politica/article/view/1135>
- Zhao Huasheng, "Afganistan and China's new neighbourhood diplomacy", *International Affairs* 92 no.4 (2016): Hlm. 895.