

## KEPENTINGAN TIONGKOK BEKERJA SAMA DENGAN SRI LANKA DALAM PROYEK COLOMBO PORT CITY

**Maharani Mansur<sup>1</sup>**

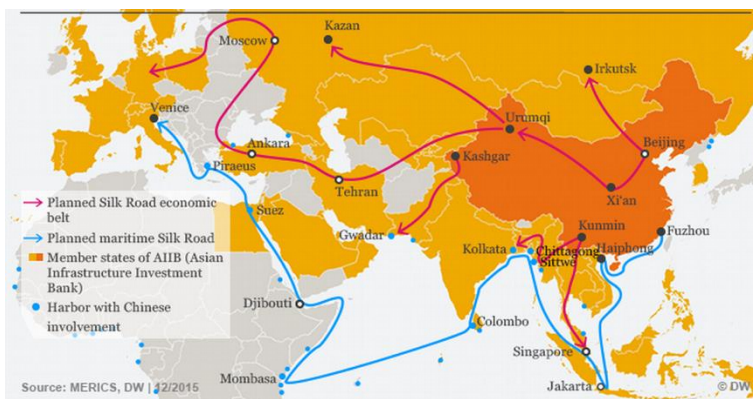
**Abstract:** China is a country with very broad cooperation. This is done to realize its foreign policy, namely BRI. One of the countries that has established this cooperation is Sri Lanka. This research will describe the interests of China in working with Sri Lanka in the Colombo Port City project, using the concept of national interest by Hans Morgenthau. The results of this study indicate that China has interests that include economics, politics and security through the Colombo Port City is a project that is in a strategic area and has great potential, which will enable it to meet China's needs, especially in realizing BRI, where this project is expected to become a modern city that can compete with Dubai. The project will attract attention globally, thereby facilitating the formation of new partners and markets. In addition, Colombo Port City is located in an area that has access to important infrastructure in Sri Lanka, namely CICT and Colombo Port. Through this collaboration, China has stronger power in Sri Lanka so that it can facilitate China in carrying out its strategy and implementing its policies, without any significant intervention from Sri Lanka. In addition, China is trying to balance its power in South Asia, especially in Sri Lanka in an effort to face India as its rival in this region. Colombo Port City is a project that can balance China's power, and increase China's power and influence, especially in dealing with forces that can disrupt the stability of Chinese power in Sri Lanka.

**Keywords:** National interest, Colombo Port City, China, Sri Lanka

### Pendahuluan

Dalam hubungan internasional, kerja sama merupakan hal yang umum untuk dijumpai. Tiongkok adalah salah satu negara yang menjalin kerja sama dengan berbagai negara. Hal ini memperkuat peran Tiongkok sebagai salah satu negara dengan kepentingan yang mencakup global. Tiongkok memperlihatkan keberadaannya di setiap sudut dunia, baik itu di Asia, Afrika, Timur Tengah, bahkan Eropa (Li dan Ye, 2019).

### Gambar Peta Jalur Sutra Tiongkok



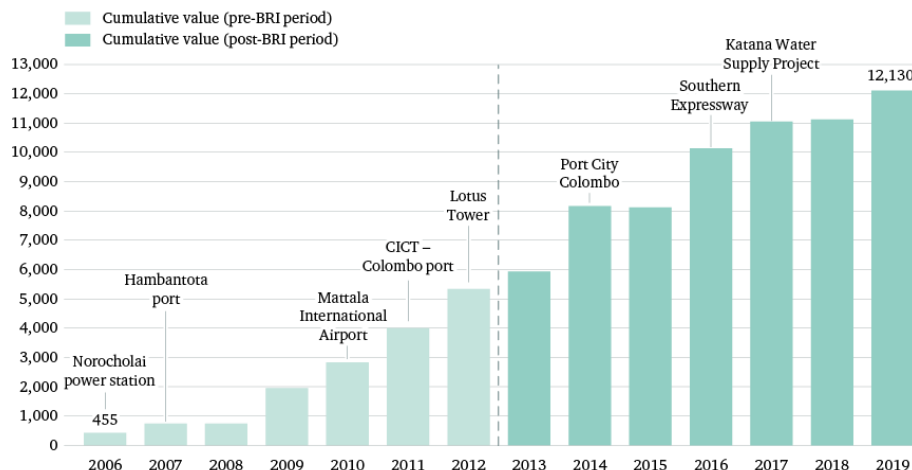
Sumber: MERICS, DW 2015

<sup>1</sup> Mahasiswa Program S1 Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman. E-mail: maharanimansur687@gmail.com

Penelitian ini akan fokus pada jalur perdagangan maritim, atau yang biasa juga disebut sebagai jalur sutra maritim. Seperti yang tertera dalam keterangan gambar peta, lambang garis biru merupakan jalur sutra maritim, dimulai dari daerah Fuzhou Tiongkok, lalu Haiphong Vietnam, Jakarta, Singapura, Sittwe, Chittagong, Kolkata India, Kolombo, Mombasa Kenya, Djibouti, Suez, Piraeus, dan sampai pada Venesia, Italia. Jalur sutra dimanfaatkan oleh Xi Jinping melalui kerja sama *Belt and Road Initiative* (BRI). BRI merupakan rencana ambisius Tiongkok dalam upaya mengembangkan rute perdagangan ke seluruh dunia. BRI ialah bentuk modern dari Jalur Sutra di abad ke-21. BRI diumumkan pertama kali pada tahun 2013, yang berisi proyek Tiongkok berskala global untuk menciptakan *network* dan *region*.

Sebagai bentuk pengimplementasian dari kebijakan BRI, Tiongkok bekerja sama dengan banyak negara, salah satunya adalah Sri Lanka. Kerja sama antar keduanya telah terjalin cukup lama, dan Tiongkok memiliki kontribusi besar dalam pembangunan infrastruktur di Sri Lanka seperti yang tertera pada diagram berikut ini.

**Nilai Pembiayaan Pembangunan Tiongkok ke Sri Lanka (\$ juta)**



Sumber: *Chatham House*. Perhitungan berdasarkan data yang diberikan oleh Bank Sentral Sri Lanka, Departemen Sumber Daya Eksternal, Kementerian Keuangan, Sri Lanka. Bagan menunjukkan dana komitmen hanya hingga Juli 2019.

Proyek antara Tiongkok dan Sri Lanka yang berada di bawah naungan BRI dimulai dari *Colombo Port City* pada tahun 2014. *Colombo Port City* merupakan proyek pengembangan kota baru, sebagai perpanjangan dari Kawasan Pusat Bisnis ibu kota Sri Lanka, Kolombo (CHEC Port City Colombo (Pvt) Ltd). Proyek *Colombo Port City* ini ditanda tangani pada 16 September 2014, Presiden Tiongkok, Xi Jinping dan Presiden Sri Lanka, Mahindra Rajapaksa hadir pada upacara penandatanganan proyek kerja sama *China Communications Construction Company* (CCCC) dengan Sri Lanka (*China Communications Construction Company Ltd*, 2014).

Walaupun dalam perkembangannya, tidak semua proyek berjalan lancar seperti kegagalan proyek pelabuhan Hambantota. Namun, hal ini tidak sepenuhnya dapat disebut sebagai jebakan dari Tiongkok, karena Sri Lanka saat itu dalam keadaan ekonomi yang tidak stabil serta memiliki utang yang cukup besar, dan secara keseluruhan beban utang Sri Lanka terhadap Tiongkok hanya sebesar 6%, tercatat

dalam *East Asia Form* yang dikatakan oleh Ganeshan Wignaraja, Direktur Riset di Institusi Bank Pembangunan Asia (DW, 2021).

Pemerintah Sri Lanka tidak dapat melakukan pembangunan infrastruktur dengan pengolahan yang lebih baik. Oleh karena itu, Tiongkok sebagai pihak eksternal membantu pembangunan di Sri Lanka, terutama dalam proyek *Colombo Port City*. Tiongkok tentu tidak begitu saja menerima kerja sama ini, karena Tiongkok melihat beberapa aspek terutama pada hubungan baik kedua negara, serta letak strategis dari Sri Lanka dalam upaya mewujudkan kebijakan BRI, yang akhirnya membuat Tiongkok melibatkan diri dalam pembangunan infrastruktur di Sri Lanka. Penelitian ini akan memperlihatkan kepentingan yang ingin dicapai Tiongkok bekerja sama dengan Sri Lanka dalam proyek *Colombo Port City*, berdasarkan data dan perkembangan proyek ini.

## Kerangka Teori

### Konsep Kepentingan Nasional

Para ahli menganggap bahwa kepentingan nasional sebagai hal utama dari hubungan internasional itu sendiri, dimana dalam dunia internasional yang konfliktual, negara akan bertindak *self-help* dan mendahulukan apa yang menjadi kepentingannya (Pariera, 1999: 135).

Kepentingan nasional menjadi konsep statis yang dapat mempengaruhi arah politik dan perilaku negara. Bagi beberapa ilmuwan seperti Morgenthau, kepentingan nasional suatu negara ialah sesuatu yang memang terkait bagaimana agenda-agenda tertentu yang menjadi tujuan dari suatu negara. Kebijakan luar negeri suatu negara biasanya dipengaruhi oleh kepentingan nasional, hal ini disebutkan di dalam *Understanding Foreign Policy Decision Making* (2010) oleh Alex Mintz.

Menurut Donald E. Nuechterlein, sejalan dengan pendapat Hans Morgenthau, kepentingan nasional merupakan kebutuhan serta keinginan bagi sebuah negara dalam hubungannya dengan negara lain pada lingkungan eksternal (Nuechterlein, 1976). Berdasarkan pernyataan ini, kepentingan nasional dapat dikatakan merupakan perwujudan dari kebutuhan serta keinginan dari sebuah negara.

Thomas W. Robinson (1969: 183), mengutip dari apa yang dipaparkan Hans Morgenthau, dimana secara umum terdapat 6 tipe dalam mendefinisikan kepentingan nasional, yaitu:

- a. *Primary interest*, artinya bahwa kepentingan nasional memiliki tujuan untuk melindungi pertahanan dan keamanan suatu negara, sistem politik dan identitas nasional.
- b. *Secondary interest*, ialah kepentingan nasional yang bertujuan untuk memberikan keamanan yang diarahkan keluar negara, seperti perlindungan kepada warga negaranya yang berada di luar negeri.
- c. *Permanent interest*, diartikan sebagai kepentingan nasional yang memiliki tujuan untuk mencapai kepentingan-kepentingan negara dalam periode jangka panjang.
- d. *Variable interest*, yaitu kepentingan nasional dapat berdasarkan pada opini publik dan situasi politik dalam negeri.
- e. *General interest*, ialah kepentingan nasional juga berhubungan dengan kepentingan umum berdasarkan jumlah populasi dan luas atau pun letak geografis, serta beberapa aspek seperti perdagangan, hukum internasional, ekonomi, dan diplomasi.

- f. *Specific interest*, merupakan kepentingan nasional berkorelasi pada waktu atau pun aspek khusus tertentu.

Berdasarkan tipe-tipe kepentingan nasional yang disebutkan di atas, maka kepentingan Tiongkok bekerja sama dengan Sri Lanka akan dikaitkan dengan tipe-tipe tersebut yang mengacu pada kepentingan ekonomi, politik, dan keamanan. Tiongkok mencoba melakukan pengembangan pada infrastruktur di Sri Lanka didasari dengan pertimbangan tertentu terutama mewujudkan BRI, dan Tiongkok akan memiliki *power* untuk memperluas dominasinya di Sri Lanka khususnya pada pengambilan keputusan dan arah pembangunan.

Munculnya kebijakan dari politik luar negeri suatu negara adalah keinginan dari kepentingan nasional yang ingin diwujudkan, sehingga negara yang bersangkutan menjalin kerja sama dengan keluar batas-batas negaranya. Dimana faktor pendorong kepentingan Tiongkok dalam menjalin kerja sama dengan Sri Lanka, berkaitan dengan keinginan pemerintah Tiongkok membangun dominasi negaranya, terutama dalam hal *network* dan *region*.

## Metode

Penelitian ini adalah penelitian deskriptif yang menjelaskan kepentingan terjalannya kerja sama Tiongkok dengan Sri Lanka dalam proyek *Colombo Port City*. Adapun sumber data dalam penelitian ini menggunakan data sekunder, dimana data tersebut berkaitan dengan kajian penulis dan dianggap berguna untuk menjawab rumusan masalah penelitian ini. Menggunakan teknik analisis kualitatif, teknik penelitian ini digunakan untuk menggambarkan atau menjelaskan fakta penelitian secara apa adanya, sehingga penelitian dapat dilakukan secara mendalam mengenai suatu fenomena yang terjadi, dan permasalahan yang ada dapat dianalisis.

## Hasil dan Pembahasan

### Politik Luar Negeri Tiongkok

Tiongkok telah mengalami reformasi baik itu dalam sektor sosial, politik dan ekonomi, dikarenakan kebijakan yang pernah dikeluarkan oleh Deng Xiaoping. Pada masa kepemimpinannya, hubungan luar negeri ditingkatkan, karena Tiongkok sempat “mengurung diri” pada masa Mao Zedong, yang menyebabkan kala itu Tiongkok mendapat julukan “negara tirai bambu”. Namun setelah terjadi reformasi, masyarakat mendapat kebebasan dalam banyak sektor, yang memicu Tiongkok mengalami perkembangan (Silitonga, 2010). Kebijakan ini menciptakan kemajuan ekonomi yang pesat bagi Tiongkok, bahkan mampu menyaingi Amerika Serikat. Hal ini dapat dilihat dari GDP Tiongkok yang meningkat pesat, seperti pada tahun 1978 sebesar US\$ 216.5 miliar, menjadi US\$ 404.5 miliar pada tahun 1988 (Griver dan Zgu, 2016).

Pada masa Xi Jinping, kebijakan ini ditingkatkan lagi secara lebih luas. Xi Jinping dikenal dengan *China Dream*, yang dimaknai sebagai upaya mendorong pembaharuan besar di Tiongkok. Oktober 2013, Xi Jinping dalam forum *Peripheral Diplomacy* meyakinkan negara-negara bahwa Tiongkok berusaha untuk membentuk “*Common Development*” dan “*win-win*”. Dimana ditujukan untuk mendorong percepatan pembangunan infrastruktur dan interkoneksi dalam menarik negara lain (Pramono, 2020). Xi Jinping memperlihatkan keseriusannya dalam komitmen ini melalui program yang dibuatnya, sebagai bentuk yang mencerminkan sikap politik luar negeri Tiongkok, yaitu *Belt and Road Initiative* yang menjadi *Grand Strategy* Tiongkok pada saat ini.

- ***Belt and Road Initiative***

BRI diinisiasikan pertama kali oleh presiden Xi Jinping pada tahun 2011, program ini adalah ambisi besar di era kepemimpinannya. *Belt and Road Initiative* diperkenalkan oleh presiden Xi Jinping pada 7 September 2013, melalui pidato yang disampaikannya dalam sebuah kunjungan kenegaraan di Asia Tenggara dan Kazakhstan. Proyek raksasa Tiongkok ini, akan melintasi 3 benua, yaitu Asia, Eropa, dan Afrika (Toruan, 2021). Kebijakan BRI ini, merupakan sebuah visi dari Tiongkok dalam mengembangkan konektivitas melalui investasi untuk infrastruktur transnasional serta membangun jalur sutra baru abad ke-21 (Chheang, 2017).

Ilmuwan Tiongkok mengakui bahwa proyek ini merupakan investasi ekonomi dengan skala internasional yang otomatis akan memperkuat posisi politik Tiongkok, dimana hal ini akan berefek pada peran yang lebih besar dalam urusan global (Maharani, 2019). Terdapat dua jalur terpisah dalam BRI, yaitu: Pertama, jalur darat (*Silk Road Economic Belt*), ialah jalur yang membentang dari Tiongkok Barat menuju Asia Barat, Asia Tengah hingga membentang ke Rusia dan Eropa. Jalur ini diperkenalkan pertama kali oleh Xi Jinping saat melakukan kunjungan kenegaraan pertamanya ke Kazakhstan.

Kedua, jalur maritim (*21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road*), ialah jalur yang membentang dari pesisir Tiongkok ke laut Tiongkok Selatan, Samudera Hindia, hingga menuju ke daratan Eropa, yang difasilitasi pelabuhan sebagai tempat pemberhentian. Jalur ini diumumkan presiden Xi Jinping pada saat melakukan kunjungan di Indonesia, di bulan Oktober 2013. Tujuan jalur maritim ialah untuk menguatkan hegemoni Tiongkok di kawasan Asia Selatan dan Asia Tenggara, dengan fokus pada perdagangan laut. Diresmikannya BRI, adalah bentuk dari proyeksi kekuatan global yang memanfaatkan kekuatan ekonomi dan politik berdasarkan visi impian Tiongkok (Chheang, 2017). Kepentingan yang ingin dicapai dari BRI dapat terwujud apabila dua rute ini dapat dicapai.

BRI tidak hanya fokus pada pembangunan infrastruktur jalan tol, rel kereta api, dan pelabuhan, tetapi juga pada pembangunan di bidang energi dan sumber daya alam. Peningkatan pada sektor industri pariwisata juga diharapkan dapat membawa keuntungan berupa perluasan promosi budaya dan pariwisata. Implementasi dari BRI dapat dilihat dari kerja samanya di beberapa negara, contohnya Pakistan dalam program pembangunan pelabuhan Gwadar. Kerja sama ini ikut mendorong perekonomian Pakistan sebesar 5,4% hingga juni 2017, yang diprediksi akan tumbuh mendekati 6% pada juni 2018. Terdapat juga program kereta api cepat yang dilakukan oleh Tiongkok, dalam kerja samanya di Indonesia yaitu lintasan Jakarta-Bandung. Bukan hanya itu, hal yang sama dilakukan di Thailand, Laos, dan Malaysia. BRI telah menghasilkan investasi besar terutama wilayah Asia, termasuk di Sri Lanka (Pramono, 2020). Tiongkok ingin menampakkan diri sebagai negara hegemoni paling kuat di dunia, dan dapat melawan serta menyeimbangi kekuatan barat. Untuk mewujudkan cita-cita ini, BRI berpotensi menjadi penentu masa depan Tiongkok tersebut.

### **Hubungan Tiongkok dan Sri Lanka**

Sri Lanka menjadi salah satu negara tujuan kerja sama Tiongkok. Sri Lanka sendiri adalah negara yang terletak di Samudera Hindia dan menjadi salah satu bagian dari Asia Selatan, dengan penduduk padat serta keberagaman budaya (Britannica, 2022). Posisi strategis yang dimiliki Sri Lanka didukung oleh letak geografis yang berada pada *Indian Ocean Region* (IOR). Lebih dari 2/3 perdagangan minyak dan

setengah dari perdagangan kontainer melewati Sri Lanka. Hal ini membuktikan bahwa posisi Sri Lanka menjadi penting terutama dalam jalur perdagangan maritim (Maulidiyanti, 2021).

Namun kondisi perekonomian Sri Lanka terbilang tidak stabil, salah satu penyebabnya karena perang saudara yang pernah terjadi selama bertahun-tahun, yaitu dari tahun 1983-2009, yang melibatkan pemerintah Sri Lanka dan organisasi militan *Liberation Tigers of Tamil Eelam* (LTTE). Konflik ini sangat menghambat perkembangan perekonomian negara, karena berdampak pada kehidupan penduduk, lingkungan, serta menghasilkan banyak korban jiwa (Dathan, 2018). Memiliki kelemahan dalam institusional, serta utang yang tinggi memaksa Sri Lanka menggunakan sebagian besar pendapatan negara untuk membayar utang luar negeri. Oleh karena itu untuk keluar dari masalah ini, Sri Lanka berupaya menjalin kerja sama dengan berbagai negara, salah satunya adalah dengan Tiongkok.

Kerja sama antara Tiongkok dan Sri Lanka tidak terlepas dari komitmen yang telah lama dibangun antar keduanya. Hubungan bilateral berlangsung sejak awal kemerdekaan Sri Lanka. Bahkan Tiongkok memiliki peran dalam perang saudara yang terjadi pada tahun 1970-an. Dimana Tiongkok berperan sebagai negara yang mendukung pemerintah resmi Sri Lanka serta menyediakan peralatan perang. Bahkan Tiongkok berperan penting dalam mencegah Dewan Keamanan PBB memperdebatkan dan menyelidiki pelanggaran HAM oleh rezim Sri Lanka saat itu (Dathan, 2018). Setelah perang berakhir, kedekatan keduanya terus berlanjut.

Negara yang berinvestasi di Sri Lanka terdiri dari beberapa negara, yang diperhitungkan dalam kurun waktu 9 tahun, yaitu 2010 sampai 2019 dari data *Investment Monitor* (Karadima, 2022). Dimana Tiongkok adalah investor tertinggi, disusul Hongkong, India, setelah itu UK, Malaysia, Belanda, Singapura, Uni Emirat Arab, Mauritius, dan Amerika Serikat. Secara umum Tiongkok memiliki pengaruh besar dalam investasi di Sri Lanka, dapat dilihat dari infrastruktur yang telah di bangun di Sri Lanka, hasil dari kerja sama keduanya. Kerja sama Tiongkok yang sudah terjalin lama bahkan sebelum BRI ada di Sri Lanka menjadi salah satu pengikat hubungan kedua negara ini.

#### **a. BRI di Sri Lanka**

BRI merupakan skema infrastruktur lintas benua dengan skala pembangunan global, yang berdampak besar pada negara penerimanya. Sri Lanka termasuk dalam skema besar ini, dimana letak geografis Sri Lanka menjadi sorotan karena berada pada jalur laut timur-barat. Pola investasi Tiongkok di Sri Lanka bernuansa *cost* dan *benefit*. Tiongkok menginvestasi beberapa proyek pelabuhan sebagai bagian dari BRI di Sri Lanka.

Tiongkok mengumumkan BRI pertama kali pada tahun 2013, dan di Sri Lanka sendiri, *Colombo Port City* menjadi proyek besar pertama yang berada di bawah naungan BRI pada tahun 2014, lalu diikuti dengan proyek lainnya, seperti proyek jalan tol, proyek air dan sanitasi, serta investasi lebih lanjut pada proyek yang sudah ada seperti kesepakatan pelabuhan Hambantota yang direvisi pada tahun 2017 (Wignaraja, 2020).

Nilai kumulatif investasi Tiongkok di Sri Lanka mencapai \$12,1 miliar antara tahun 2006 dan juli 2019. Pada tahun 2006-2012 terdapat 15 proyek yang masuk pada

pra-BRI, selanjutnya pada tahun 2013-2019 terdapat 13 proyek, yang telah masuk pada periode BRI, yang artinya sudah terdapat 28 proyek antara dua periode tersebut (American Enterprise Institute dan International Monetary Fund, 2019). Selain itu, data menunjukkan bahwa impor barang modal Sri Lanka dari Tiongkok telah melonjak naik sejak tahun 2006. Sebelum pengumuman BRI, impor barang modal dari Tiongkok menyumbang sekitar 17% pada tahun 2006-2012, yang meningkat menjadi 27% pada tahun 2013-2017. Sementara itu, barang setengah jadi dari Tiongkok naik dari 58%, menjadi 62% selama periode yang sama (Wignaraja, 2020). Artinya Tiongkok mendapatkan keuntungan yang cukup signifikan selama masuk pada periode BRI di Sri Lanka, yang meningkatkan ketergantungan Sri Lanka terhadap barang impor dari Tiongkok.

Investasi Tiongkok telah membangun sekitar 116,1 km atau 68% dari panjang semua jalan tol di Sri Lanka. Membangun terminal di pelabuhan Kolombo yaitu CICT, juga pelabuhan Hambantota, bahkan pembangkit listrik, dimana pembangkit listrik Norocholai menjadi pembangkit listrik terbesar di Sri Lanka (Wignaraja, 2020). Tiongkok memiliki peran penting dalam pembangunan infrastruktur di Sri Lanka, terutama dalam hal pengembangan proyek-proyek besar dan jangka panjang, baik pelabuhan, jalan, serta pembangkit listrik. Namun bukan hanya itu, setelah masuk periode BRI pembangunan di Sri Lanka menjadi lebih intensif. *Colombo Port City* merupakan proyek pertama di bawah naungan BRI, serta menjadi subsektor keempat investasi Tiongkok dalam sektor pengembangan perkotaan.

#### **b. Colombo Port City**

Tepatnya pada 16 September tahun 2014 Tiongkok dan Sri Lanka resmi menjalin kerja sama dalam proyek *Colombo Port City*. Dalam proyek ini, terdapat fokus utama yaitu melakukan reklamasi pantai sebagai wilayah perkotaan yang modern. Diharapkan pembangunan kawasan ini dapat membuka lebih dari 8.000 pekerjaan serta menjadikan Sri Lanka sebagai kawasan bisnis dan hubungan keuangan (Maulidiyanti, 2021).

Proyek *Colombo Port City* adalah sebuah proyek yang memfokuskan pada pembangunan perkotaan. Pengembangan perkotaan dalam bentuk proyek *Colombo Port City* merupakan subsektor keempat bagi investasi Tiongkok. Proyek ini merupakan proyek kota baru yang dibangun di atas lahan seluas 269 hektar sebagai perluasan kawasan pusat bisnis Kolombo, dan diakui sebagai *Special Economic Zone* (SEZ) oleh parlemen Sri Lanka melalui pemberlakuan Undang-Undang Komisi Ekonomi Kota Pelabuhan Kolombo No. 11 tahun 2021 pada tanggal 27 Mei 2021 (Undang-Undang CPCEC). *Port city* ini akan menjadi sebuah pusat keuangan internasional dan juga pembangunan perumahan serta ritel, dengan mengembangkan kota yang terencana sesuai dengan konteks Sri Lanka dan kondisi spesifik lokasi. *CHEC Port City Colombo* (Pvt) Ltd, yang merupakan anak perusahaan dengan sepenuhnya dimiliki oleh *China Harbour Engineering Company*, adalah pengembang utama dan telah menginvestasikan \$1,3 miliar (Wignaraja, 2020).

Kota Pelabuhan akan dibangun menjadi 5 kawasan. Pertama, distrik keuangan yang akan menjadi pusat bisnis dan komersial di kota pelabuhan meliputi 40 Ha dan akan menjadi perpanjangan dari CBD yang sudah ada. Diperkirakan dapat menampung 111.000 penduduk, selain untuk menyediakan lapangan kerja. Bangunan di kawasan ini akan memiliki batasan ketinggian antara 25 sampai 60 lantai tergantung pada plot tertentu. Kedua, distrik Marina yang terletak di sekitar dermaga, ini akan menjadi tujuan rekreasi bagi karyawan di CBD dan penduduk di Kolombo. Memiliki luas 15 Ha, serta

terdiri dari 3 hingga 30 lantai. Distrik ini juga mencakup pengembangan perumahan, penggunaan campuran, dan tepi laut (PwC, 2020). Ketiga, *Central Park Living* yang akan menjadi area perumahan dengan luas 35 Ha. Diharapkan dapat menampung 10.000 penduduk, serta akan memiliki bangunan dengan ketinggian sekitar 10 hingga 40 lantai. Keempat, *Island living* merupakan kawasan pemukiman perkotaan yang dekat dengan laut, pantai tepi laut, dan taman pusat, meliputi 95 Ha. Diperkirakan dapat menampung 26.000 penduduk. Tinggi bangunan akan berkisar 4 hingga 30 lantai yang sebagian besar terdiri dari vila dan apartemen bertingkat menengah. Terakhir, *International Island* akan tersebar di 85 Ha dan menampung pusat konservasi, Lembaga Pendidikan dan pusat bisnis, melengkapi Distrik Keuangan di selatan. Akan menampung 26.000 populasi penduduk, serta akan memiliki bangunan dengan ketinggian dari 4 hingga 45 lantai, dengan sebagian besar berkisar 25 hingga 35 lantai (PwC, 2020).

Total lahan yang direklamasi secara resmi diserahkan kepada *Urban Development Authority* (UDA) pada Oktober 2019. Berdasarkan perjanjian tripartit yang ditandatangani antara CPCC dan GoSL (diwakili oleh UDA dan Kementerian Megapolis dan Pembangunan), 116 Ha tanah yang dapat dipasarkan akan diberikan kepada CPCC untuk disewakan selama 99 tahun sebagai imbalan atas investasi yang dilakukan oleh perusahaan untuk reklamasi dan pembangunan infrastruktur umum. Kota pelabuhan ini, akan memiliki dampak signifikan terhadap perekonomian negara, dalam hal penciptaan lapangan kerja, menarik FDI, kontribusi GDP, *Balance of Payment* (BOP), dan pendapatan pemerintah ketika berkembang seiring berjalannya waktu. Oleh karena itu, proyek ini akan menjadi investasi strategis dan sumber potensial serta pendorong pertumbuhan dan pembangunan Sri Lanka.

### **Kepentingan Tiongkok Bekerja Sama dengan Sri Lanka dalam Proyek Colombo Port City**

Kepentingan nasional menjadi tujuan dasar yang menentukan para pembuat keputusan dalam merumuskan politik luar negerinya, seperti apa yang dipaparkan Morgenthau, kepentingan nasional suatu negara ialah sesuatu yang terkait bagaimana agenda-agenda tertentu menjadi tujuan dari suatu negara. Seperti kebijakan Tiongkok bekerja sama dengan Sri Lanka, menjadi agenda penting dalam mewujudkan kepentingan Tiongkok.

Kepentingan nasional Hans Morgenthau memiliki beberapa tipe, kepentingan pertama adalah *Primary interest*, kepentingan ini akan fokus pada kebutuhan keamanan, identik dengan pertahanan negara, keselamatan negara atau ancaman yang ada di dalam negara, namun kebijakan Tiongkok ini lebih kearah kebijakan luar negeri, jadi untuk tipe ini tidak cukup kuat untuk menganalisis kepentingannya. Kedua *Secondary interest*, berbicara tentang perlindungan atau keamanan yang diarahkan keluar negara seperti melindungi aset negara yang berada di luar negara.

Ketiga, *Permanent interest* ialah kepentingan dalam jangka panjang, kepentingannya bisa bervariasi seiring berjalannya waktu, tapi cenderung berubah secara lambat. Keempat, *Variable interest* kepentingan yang tidak tetap, yang didasari opini publik, namun untuk tipe ini tidak memiliki kaitan dengan penelitian ini. Kelima, *Specific interest* kepentingan khusus yang berkaitan dengan waktu, tempat, dan hasil yang lebih spesifik dari kepentingan umum. Terakhir, *General interest* ialah kepentingan umum yang di dalamnya mencakup aspek ekonomi, diplomatik, perdagangan, dan sebagainya (Robinson, 1969: 183).



Hal-hal yang menjadi kepentingan Tiongkok bekerja sama dengan Sri Lanka dalam proyek *Colombo Port City*, yang didasari berbagai pertimbangan akan dijelaskan lebih rinci di bawah ini dengan menggunakan konsep kepentingan nasional dan diklasifikasikan berdasarkan tipe-tipe kepentingan nasional oleh Morgenthau.

**a. Kepentingan Umum (*General Interests*)**

Tiongkok membutuhkan *region* untuk mempromosikan kerja sama regionalnya, dan kerja sama ini adalah bentuk promosi tersebut. Karena kepentingan umum akan mencakup hal-hal yang berkaitan dengan diplomasi, ekonomi, perdagangan, geografis, dimana dari proyek *Colombo Port City* akan menjadi alat diplomasi menarik simpati negara lain agar tertarik bekerja sama, dengan melihat terwujudnya proyek ini hasil dari hubungan baik antara Tiongkok dan Sri Lanka. dan semua itu mencakup dalam *general interests*. Karena BRI adalah kepentingan utama yang ingin dicapai, dimana Sri Lanka menjadi penghubung dengan pasar atau negara lainnya, kemudian membuka jangkauan pasar baru bagi Tiongkok untuk menyerap produk-produknya, salah satu cara mewujudkan pasar yang diinginkan Tiongkok adalah kerja sama dalam proyek *Colombo Port City*, maka hal ini akan memberikan dampak pada aspek ekonomi dan perdagangan.

Berdasarkan pendapat Morgenthau, tindakan dari Tiongkok ini berkaitan dengan agenda dalam mewujudkan tujuan negara. Citra BRI penting bagi Tiongkok, agar memudahkan terbentuknya kerja sama lainnya. Keinginan ini dapat dilihat dari Tiongkok secara optimis ingin menjadikan *Colombo Port City* sebagai kota maju yang dapat bersaing secara internasional. Tercatat dalam "*Chinese Investment and the BRI in Sri Lanka*" dalam *Chatham House*, *Port City* diharapkan menjadi pengembang layanan modern di Sri Lanka yang terdiri dari layanan keuangan, *Information and Communication Technology (ICT)*, dan masuk dalam *professional line* seperti Pusat Keuangan Internasional Dubai dan Kota Keuangan Internasional Gujarat.

Proyek ini merupakan proyek yang bukan hanya tentang kegiatan distribusi, produksi, konsumsi, namun juga tentang pembangunan kota baru yang dapat menarik mata dunia untuk tahu lebih dalam mengenai kesuksesan dari BRI, hal inilah yang mencakup kepentingan umum tersebut, baik aspek ekonomi, perdagangan, diplomasi, serta letak strategis.

*Colombo Port City* sebagai proyek yang layak untuk disoroti, karena menjadi proyek pertama setelah BRI diresmikan di Sri Lanka tahun 2014, hal ini akan membuat pembangunan mengikuti prinsip BRI dalam ekosistem jalur maritime, berbeda dengan proyek yang lain seperti jalan, pembangkit listrik, dll yang dampaknya akan signifikan secara lokal saja. Menjadi salah satu proyek dengan pembiayaan tertinggi setelah *Southern Expressway*, *Norocholai Power Station*, dan *Hambantota Port Development Project*. Walaupun berada di posisi keempat, *Port city* masih dalam tahap pengerjaan dan akan selesai pada 2042 Jadi pembiayaan dapat berubah dan bertambah seiring berkembang dan pembaharuan proyek. Proyek ini berada di letak yang strategis, selain karena berada di jalur maritim, kota pelabuhan ini berada di antara pelabuhan Kolombo dan CICT, yang keduanya adalah infrastruktur penting bagi Sri Lanka, CICT memiliki pencapaian yang cukup baik. Proyek ini bukan hanya berbicara tentang jalan, pembangkit listrik, atau pelabuhan, tapi proyek ini bahkan menggabungkan semua hal-hal krusial tersebut menjadi satu membentuk kota modern di kawasan yang menjadi pusat bisnis di Sri Lanka, itulah kenapa proyek ini memiliki kepentingan umum yang mencakup banyak aspek.

**b. Kepentingan Khusus (*Spesific Interests*)**

Keberlanjutan dari kepentingan umum, dikerucutkan pada kepentingan pada wilayah strategis Sri Lanka yang menjadikan kepentingan ini lebih spesifik. Wilayah pelabuhan Sri Lanka merupakan hal yang sangat ingin dimanfaatkan oleh Tiongkok, terutama melalui proyek *Colombo Port City* ini, dimana proyek ini sebagai akses langsung terhadap wilayah sekitar pelabuhan.

Tindakan Tiongkok dalam proyek ini, merupakan sebuah tindakan yang didasari kebutuhan akan kekuatan yang dapat mengontrol wilayah yang dianggap penting bagi Tiongkok. Wilayah Kolombo adalah wilayah yang penting, oleh karena itu dibutuhkan proyek baru yang dapat menjadi akses lebih, terutama hal yang dapat mempermudah jalannya bisnis dan kegiatan ekonomi di wilayah yang berdampak positif. Secara khusus wilayah penting ini adalah Pelabuhan Kolombo dan CICT.

CICT sudah sangat menguntungkan Tiongkok, dimana *China Merchants Port Holdings Company* (CMPH) memiliki 85% kemitraan dan sisanya 15% dipegang oleh *Sri Lanka Ports Authority* (SLPA) (Colombo International Container Terminals). Karena salah satu prioritas dari *Colombo Port City* adalah peningkatan kemudahan berbisnis, dengan melihat peluang yang dimiliki oleh CICT sebagai satu-satunya terminal di Asia Selatan yang dilengkapi fasilitas untuk menangani kapal terbesar yang mengapung, bahkan CICT dapat membantu *Port of Colombo* menaikkan *Drewry's Port Connectivity Index* menjadi ke-11 pelabuhan terbaik yang terhubung di dunia tahun 2018 (Wignaraja, 2020). Tiongkok memahami peluang yang ada di Sri Lanka terutama wilayah proyek *Colombo Port City*.

Selain kepentingan khusus akan wilayah pelabuhan dan terminal. Secara spesifik Tiongkok ingin memenuhi kebutuhannya dalam upaya menyerap modal asing yang ada di Sri Lanka. *Colombo Port City* menjadi penting bagi Tiongkok untuk menjalin kerja sama ekonomi yang lebih profesional, terutama di wilayah Asia Selatan, terbukti dari proyeksi infrastruktur berupa perhotelan, taman, sekolah, rumah sakit, bahkan apartemen, menjadi hal-hal yang dijadikan sebagai daya tarik dalam menjalin kerja sama dan menggaet investor, hal ini memperlihatkan kebutuhan khusus yang berhubungan langsung dalam mewujudkan mitra kerja sama yang lebih intens.

*Colombo Port City* menarik FDI yang akan menjadi salah satu penggerak dalam membangun ekonomi, terutama dalam proses industrialisasi. Oleh karena itu, FDI akan membawa difusi teknologi, dan praktik manajemen ke perusahaan domestik, yang akan meningkatkan produktivitas dan daya saing. Pemerintah memiliki kepentingan untuk menjaga stabilitas negaranya, bahkan melakukan peningkatan terus-menerus pada perekonomian negara dengan cara kerja sama dengan negara lain.

Tiongkok sudah memiliki stabilitas ekonomi yang baik, namun seperti pendapat Neuchterlein, pemerintah tetap harus menjaga stabilitas tersebut, dan dari *Colombo Port City* ini, diinginkan akan menarik FDI di Sri Lanka yang akan menjadikan wilayah ini lebih padat dalam kegiatan ekonomi yang mampu membangun pergerakan ekonomi secara pesat dan efektif, hal ini tentu saja akan memberikan dampak positif bagi Tiongkok, dikarenakan Tiongkok memiliki andil besar dalam pengelolaan wilayah Kolombo.

Kepentingan khusus lainnya adalah kemampuan suatu negara untuk dapat menciptakan kredit ataupun utang, dapat menjadi kekuatan bagi suatu negara untuk mengatur negara penerima kredit. Ini dapat dimulai dari hak bagi negara pemberi kredit untuk memberikan kredit serta hak untuk mendapatkan bayaran dari kredit yang

diberikan, pendapat ini berdasarkan pernyataan Susan Strange dalam bukunya yang berjudul “*States and Market*” (Maulidiyanti, 2021).

Setiap pemberian bantuan internasional oleh suatu negara, tentunya diikuti dengan kepentingan di dalamnya, begitu pula dengan Tiongkok. Proyek *Colombo Port City* adalah proyek besar yang akan menjadi penghubung Tiongkok dengan proyek besar lain yang ada di Sri Lanka. Dengan adanya proyek ini, kepentingan spesifik untuk lebih leluasa mengontrol proyek di Sri Lanka akan terwujud tanpa adanya intervensi yang berarti dari pihak pemerintah Sri Lanka, dan Tiongkok akan memiliki kontrol yang lebih terstruktur serta memiliki posisi strategis, karena *Colombo Port City* menjadi *power* bagi Tiongkok sebagai negara pemberi kredit.

Dari kebutuhan Tiongkok untuk mewujudkan “*States and Market*”, memperlihatkan kepentingan nasional dari suatu negara didasari oleh usaha negara dalam mengejar *power*, dimana hal ini adalah sebuah strategi agar Tiongkok dapat mengembangkan serta memelihara kontrol pada Sri Lanka, atau dapat dikatakan menurut Morgenthau, kepentingan nasional adalah *power*, yang di dalamnya mencakup pengaruh, kekuasaan, serta kekuatan. Hal ini sejalan dengan penjelasan dari Susan Strange dalam bukunya yang berjudul “*States and Market*”. Tiongkok memiliki kuasa atas Sri Lanka, dari terbentuknya hubungan antara pemberi kredit dan penerima kredit.

### c. **Kepentingan Sekunder (*Secondary Interests*)**

Kepentingan sekunder di sini mengenai kebutuhan untuk menjaga keamanan energi sebagai hal krusial bagi negara, seperti apa yang dilakukan Tiongkok karena hal ini masuk pada melindungi aset negara yang berada di luar negeri. Dari rute maritim yang ingin diwujudkan, Tiongkok mampu memasok kebutuhan energi yang diperlukan. Pemenuhan energi merupakan penunjang pertumbuhan pesat ekonomi Tiongkok yang sangat penting. Hal ini terjadi karena beberapa ladang minyak Tiongkok sudah semakin tua, juga dilakukan pemotongan produksi oleh perusahaan, sehingga kebutuhan minyak domestik tidak mampu dipenuhi secara mandiri (Putera et.al, 2019).

Berdasarkan rute BRI yang diinginkan Tiongkok, memungkinkan untuk menghubungkan kawasan sumber daya, seperti negara Afrika maupun Timur Tengah ke pusat ekonomi di Pantai Timur Tiongkok. *Colombo Port City* akan membantu Tiongkok dalam melindungi keamanan energi di luar negara berupa menyimpan, mentransfer, dan mengamankan kebutuhan sumber daya alamnya. Hal ini adalah perwujudan dari kepentingan untuk mengamankan kawasan sumber daya yang diinginkan Tiongkok, sesuai dengan kepentingan sekunder yang identik dengan hal krusial dan berpotensi mengancam keamanan eksternal suatu negara.

Selain keamanan energi, Melalui proyek ini, pengaruh Tiongkok akan semakin besar dan hal ini digunakan untuk mengimbangi India yang menjadi pesaing Tiongkok di Kawasan Asia Selatan. Karena menurut Susan Strange apabila suatu negara dapat mengendalikan keamanan, maka negara tersebut dapat mengendalikan negara lain untuk mendapatkan kepentingan lainnya, baik itu produksi, distribusi, kegiatan ekonomi lainnya, dan bahkan politik (Pramono, 2020).

Keberadaan Tiongkok di Sri Lanka, terutama dalam *Colombo Port City* ini, merupakan pijakan untuk memantau India di kawasan Asia Selatan. Hal ini semakin krusial, karena India juga merupakan negara penting bagi Sri Lanka, sebagai investor

serta kedekatan wilayah, belum lagi India selalu kontra terhadap keberadaan Tiongkok di Sri Lanka, yang bahkan bersama Jepang dan Amerika Serikat sebagai aliansinya, India berupaya untuk tetap menjaga kawasan Samudera Hindia bebas dari aktivitas militer Tiongkok. Kisaran bantuan yang telah dikeluarkan India untuk Sri Lanka mencapai 2.5 miliar USD (Putera et.al, 2019). Melihat hal ini, tentu saja India mendapat perhatian lebih dari Tiongkok, dan *Colombo Port City* menjadi bentuk untuk mengimbangi India di Sri Lanka, karena proyek ini digunakan Tiongkok sebagai alat untuk memajukan perekonomian Sri Lanka, dari berbagai aspek baik ekonomi, kesehatan, dan bahkan pendidikan. Hal ini dilakukan untuk menjamin keberlangsungan keamanan Tiongkok di Kawasan Asia Selatan, terutama Sri Lanka.

Berdasarkan neorealisme, Tiongkok berupaya mengejar kekayaan berskala besar, karena kekayaan merupakan dasar kekuatan militer atau menjamin keamanan dalam aspek apapun, hal ini diwujudkan melalui *Colombo Port City*. Karena itu, negara akan terus berorientasi pada keuntungan ekonomi di seluruh wilayah dunia, sesuai dengan keinginan BRI. Itulah sebabnya kekayaan merupakan salah satu aspek yang dapat dianggap penting dalam memperluas hegemoni negara.

#### **d. Kepentingan Permanen (*Permanent Interests*)**

Tiongkok menyadari Sri Lanka adalah pasar yang cocok, karena memang mereka butuh dan memiliki kekurangan dalam industri barang modal, dan dari proyek ini dapat menciptakan hubungan pembeli-penjual jangka panjang antara Tiongkok dan Sri Lanka. Menurut Morgenthau, bantuan atau investasi luar negeri ialah salah satu instrumen politik luar negeri yang digunakan untuk melancarkan kepentingan nasional. Dapat dilihat dari tindakan Tiongkok memberikan investasi dalam pembangunan *Colombo Port City*, maka secara tidak langsung proses pembangunan akan membutuhkan bahan mentah dari Tiongkok, karena Tiongkok memegang kendali atas proyek ini. Bukan hanya itu, dengan adanya proyek ini akan membuka pasar yang lebih luas bagi Tiongkok di wilayah Kolombo, karena kekurangan industri barang modal membuat Sri Lanka bergantung dengan Tiongkok, secara tidak langsung akan tercipta hubungan dengan periode yang lebih panjang untuk kedepannya.

Tiongkok juga memiliki hak atas tanah reklamasi yang telah dilakukan di *Colombo Port City*, seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, CPCC dan GoSL telah menandatangani perjanjian bahwa 116 Ha tanah yang dapat dipasarkan akan diberikan kepada CPCC untuk disewakan selama 99 tahun. Dari perjanjian ini, Tiongkok sudah memiliki hak sebesar 43% tanah reklamasi. Hal ini merupakan perwujudan dari kepentingan Tiongkok yang akan mendapat keuntungan dalam mengelola wilayah tersebut, terbukti dari CPCC terlibat dalam penjualan dan pemasaran, mendirikan *Estate Management Company* (EMC) dan pengembangan *Colombo International Financial Centre*. EMC akan dibuat sebagai usaha patungan antara CPCC dan GoSL untuk menjaga kesamaan infrastruktur di *Port City*. Dari sini kepentingan Tiongkok sudah bisa terlihat dengan keberadaannya yang mendominasi tiap titik penting Sri Lanka.

Selain itu, untuk memiliki hubungan jangka panjang, proyek ini akan menjadi kekuatan bagi Tiongkok dalam memperjelas posisinya di Sri Lanka. Karena Tiongkok memiliki peran besar dalam pembangunan ini, akan mudah untuk mempengaruhi tokoh-tokoh penting atau pejabat lokal, seperti kedekatan antar Xi Jinping dan mantan presiden Sri Lanka, Mahindra Rajapaksa. Dimana dari hubungan baik keduanya, dapat tercipta proyek besar seperti *Colombo Port City*. Dari kedekatan ini, dapat mendorong

perusahaan Tiongkok masuk dan berpartisipasi aktif dalam pembangunan di Sri Lanka. Dalam pertemuan kedua negara pada tanggal 16 September 2014 di Sri Lanka, Xi Jinping menekankan bahwa Tiongkok dan Sri Lanka adalah saudara baik yang saling berbagi suka dan duka, mitra baik yang mencari kemajuan bersama, serta sahabat baik yang saling mendukung (Embassy of the People's Republic of China in the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka, 2014). Dari sini, tidak menutup kemungkinan Tiongkok akan memiliki lebih banyak kekuasaan di Sri Lanka setelah *Colombo Port City* beroperasi sepenuhnya, dan kedepannya tidak menutup kemungkinan akan ada banyak proyek yang lebih menguntungkan lagi bagi Tiongkok.

Mengutip pendapat Morgenthau, kepentingan Tiongkok terhadap *Colombo Port City* merupakan kepentingan yang dapat bertahan lama, karena proyek ini masuk dalam ekosistem BRI yang diinginkan oleh Tiongkok, artinya Sri Lanka sudah terikat dengan Tiongkok melalui proyek ini, dengan segala keterlibatan Tiongkok di dalamnya.

### Kesimpulan dan Saran

Disimpulkan bahwa kebijakan atau investasi Tiongkok dalam pembangunan proyek *Colombo Port City* merupakan sebuah kerja sama yang mengedepankan konektivitas antar negara sebagai *region* agar tercipta jaringan atau *network*, dalam upaya mewujudkan kepentingan yang mencakup kepentingan ekonomi, politik, serta keamanan, hal ini berusaha direpresentasikan pada *port city* ini. *Grand Strategy* Tiongkok adalah untuk menjadi kekuatan dominan dalam skala besar, terutama wilayah Asia. Agar mampu menjadi kekuatan dominan, Tiongkok memanfaatkan BRI sebagai kebijakan luar negerinya.

Melalui proyek *Colombo Port City*, Tiongkok mengharapkan dapat menyempurnakan kebijakan BRI yang telah diproyeksikannya melalui jalur sutra maritim. Proyek ini akan mempermudah Tiongkok memantau wilayah kapal berlabuh dan peti kemas di terminal, yang kemudian dapat menjamin jalur transportasi kebutuhan energi Tiongkok. *Colombo Port City* ialah upaya membangun pengaruh yang lebih besar, sehingga tidak menghambat dalam mengeksekusi kebijakan di Sri Lanka. *Colombo Port City*, menjadi kekuatan serta menjadi respon terhadap kekuatan lain yang dapat menjadi pesaing Tiongkok di Sri Lanka, yaitu India. *Colombo Port City* adalah bentuk tindakan terhadap India yang memiliki potensi membahayakan dominasi dan mengganggu keseimbangan kekuatan, serta bentuk pertahanan diri Tiongkok di Sri Lanka.

Untuk penelitian selanjutnya, dampak lingkungan yang selalu dikhawatirkan India dapat menjadi hal yang menarik untuk disoroti. Selain itu, penelitian ini juga diharapkan dapat mendorong adanya penelitian bagi para akademisi selanjutnya terkait kepentingan militer dari adanya BRI ini, tidak hanya di Sri Lanka saja, namun juga mitra Tiongkok lainnya, seperti Myanmar, Laos, Yunani, atau Indonesia. Mengingat Tiongkok merasa bahwa kerja sama ini tidak ada sangkut pautnya dengan operasi militer, karena Tiongkok ingin meningkatkan reputasinya sebagai mitra ekonomi global yang bertanggung jawab.

### Daftar Pustaka

*American Enterprise Institute*. (2019). "China Global Investment Tracker". Tersedia di <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/> (diakses pada 20 Maret 2023)

- Britannica. (2022, Februari). “Sri Lanka”. Tersedia di <https://www.britannica.com/place/Sri-Lanka> (diakses 8 November 2022).
- CHEC Port City Colombo (Pvt) Ltd. Tersedia di <https://www.portcitycolombo.lk/about/> (diakses 7 November 2022).
- Chheang, V. (2017, Juli). “Cambodia Embraces China’s Belt and Road Initiative”. *ISEAS Yusof Ishak Institute*, No.48, tersedia di [https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS\\_Perspective\\_2017\\_48.pdf](https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS_Perspective_2017_48.pdf), (diakses pada 28 Februari 2023).
- China Communications Construction Company Ltd. (2014, September 18). ”Chines, Sri Lankan State Heads Witness Commencement of CCCC’S Colombo Port City Project”. Tersedia di [http://en.ccccltd.cn/newscentre/companynews/201410/t20141028\\_33872.html](http://en.ccccltd.cn/newscentre/companynews/201410/t20141028_33872.html) (diakses 9 November 2022).
- Colombo International Container Terminals. Tersedia di <https://www.cict.lk/>, (diakses 15 Maret 2023).
- Dathan, J. (2018, Mei). “Economic Impacts from the Use of Explosive Weapons in Sri Lanka”. *AOAV.org.uk*, tersedia di <https://aoav.org.uk/2018/22374/> (diakses 7 November 2022).
- DW.(2021, Januari) ”Resesi Ekonomi Dorong Sri Lanka Bergantung Pada China dan India”, tersedia di <https://www.dw.com/id/sri-lanka-gencarkan-diplomasi-utang-demi-selamatkan-ekonomi/a-56224818> (diakses 9 November 2022).
- Embassy of the People’s Republic of China in the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka. (2014). “Xi Jinping Holds Talks with President Mahinda Rajapaksa of Sri Lanka Rajapaksa Holds Grand Welcome Ceremony for Xi Jinping The Two Heads of State Decide to Join Hands to Promote China-Sri Lanka Strategic Cooperative Partnership for Solid and In-Depth Development”, tersedia di [http://lk.china-embassy.gov.cn/eng/xwdt/201409/t20140919\\_1374128.htm](http://lk.china-embassy.gov.cn/eng/xwdt/201409/t20140919_1374128.htm), (diakses pada 2 April 2023).
- Gruver, William & Haokang Thomas Zhu. (2016, Januari). “Deng Xiaoping: A Leadership Case Study”. *International Journal of Arts & Sciences*, Vol. 09, No. 01, 1-38, tersedia di [https://www.researchgate.net/publication/304996613\\_Deng\\_Xiaoping\\_A\\_Leadership\\_Case\\_Study](https://www.researchgate.net/publication/304996613_Deng_Xiaoping_A_Leadership_Case_Study), (diakses 28 Februari 2023).
- International Monetary Fund. (Oktober, 2019). “World Economic Outlook: Global Manufacturing Downturn”. Tersedia di <https://www.imf.org/~media/Files/Publications/WEO/2019/October/English/text.ashx>, (diakses pada 20 Maret 2023).
- Karadima, S. (2022). “Why is Sri Lanka in crisis (and can FDI save the day)?”. *Investment Monitor*, tersedia di <https://www.investmentmonitor.ai/features/why-is-sri-lanka-in-crisis-and-can-fdi-save-the-day/#:~:text=Both%20India%20and%20China%20have,FDI%20has%20come%20from%20China>, (diakses pada 21 Maret 2023).
- Li, Q & Ye, Min. (2019) “China’s Emerging Partnership Network: What, Who, Where, When, and Why”, *International Trade, Politics and Development*, Vol. 3, No. 2, hlm. 66-81 <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/ITPD-05-2019-0004/full/html> , (diakses pada 17 Juli 2023).
- Maharani, D. (2019). *Kepentingan Nasional Tiongkok Terhadap Yunani Terkait Belt and Road Initiative Tahun 2017*. Jakarta: Universitas Islam Negeri Syarif

- Hidayatullah,. Tersedia di <https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/> (diakses 8 November 2022).
- Maulidiyanti, Nadya. (2021). *Analisis Motif Akuisisi Pelabuhan Hambantota di Sri Lanka oleh Tiongkok melalui Kerja Sama Belt and Road Initiative pada Tahun 2017-2019 Berdasarkan Kekuatan Struktural Susan Srange*. Yogyakarta: Universitas Islam Indonesia, tersedia di <https://dspace.uui.ac.id/bitstream/handle/123456789/29543/17323081%20Nadya%20Maulidiyanti.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, (diakses pada 22 Maret 2023).
- Mintz, Alex and Derouen, Karl (2010). *Understanding Foreign Policy Decision Making*. New York: Cambridge University Press.
- Nuechterlein, D. E. (1976) *National Interests and Foreign Policy: A Conceptual Framework for Analysis and Decision-Making*. Cambridge University Press. *British Journal of International Studies*, Vol. 2, No. 3, <https://www.semanticscholar.org/paper/National-interests-and-foreign-policy%3A-A-conceptual-Nuechterlein/319eadf402728193842f96de9f1b6f10d491f3b3>, (diakses pada 14 Juni 2023).
- Pariera, Andre, ed.(1999), *Perubahan Global dan Perkembangan Studi Hubungan Internasional*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Pramono, Firman Maulana. (2020). *Program Digital Silk Road sebagai Media Digital Diplomacy Tiongkok untuk Optimalisasi Belt and Road Initiative (BRI)*. Jember: Universitas Jember. Tersedia di <https://repository.unej.ac.id/handle/123456789/104278>, (diakses pada 21 Maret 2023.)
- Putera, I Gst Ngr Arya Permana, Idin Fasisaka, dan Anak Agung Ayu Intan Prameswari. (2019). Kepentingan Tiongkok Dalam Akuisisi Pelabuhan Hambantota Sri Lanka. *Jurnal Hubungan Internasional*, Vol. 1, No. 1, Tersedia di <https://ojs.unud.ac.id/index.php/hi/article/view/47631> (diakses 9 November 2022).
- PwC. (2020). "Economic Impact Assessment of Port City Colombo". Tersedia di <https://www.pwc.com/lk/en/assets/document/2020/Port-City-Report.pdf>, (diakses pada 21 Maret 2023).
- Silitonga, R. (2010, September). "Belajar dari Reformasi China". *Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia*, tersedia di <http://lipi.go.id/berita/belajar-dari-reformasi-china/5653> (diakses pada 28 Februari 2023)
- Thomas, Robinson. 1969. *National Interest*. dalam James N. Rosenau (ed.). *International Politics and Foreign Policy*. London: the Free Press.
- Toruan, G. (2021). Kebijakan Berl and Road Initiative Sebagai Alat Soft Power Cina Dalam Membangun Hegemoni di Kawasan Asia Tenggara (Studi Kasus: Investasi Cina di Indonesia). *Jurnal Soshum Insentif*, Vol. 4, No, 1, hlm. 89-97. Tersedia di <https://jurnal.ildikti4.or.id/index.php/jurnalsoshum/article/view/437/163> (diakses 7 November 2022).
- Wignaraja, G, Dinusha Panditaratne, Pabasara Kannangara, & Divya Hundlani. (2020, Maret). "Chinese Investment and the BRI in Sri Lanka". *Chatham House*, tersedia di <https://www.chathamhouse.org/2020/03/chinese-investment-and-bri-sri-lanka-0/1-introduction> (diakses 9 November 2022).