

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Dalam dunia yang berkembang secara kompleks, diplomasi memiliki peranan penting, definisi diplomasi sendiri adalah manajemen hubungan internasional dengan menggunakan komunikasi, yang termaksud juga negosiasi yang berujung kepada kesepakatan dari kedua belah pihak. Diplomasi dalam dunia internasional dapat dibagi menjadi 2 jenis negosiasi informal dan negosiasi formal. Negosiasi itu sendiri dilakukan untuk hubungan bilateral antara kedua negara atau lebih yang disebut multilateral (Kauppi & Viotti, 2012).

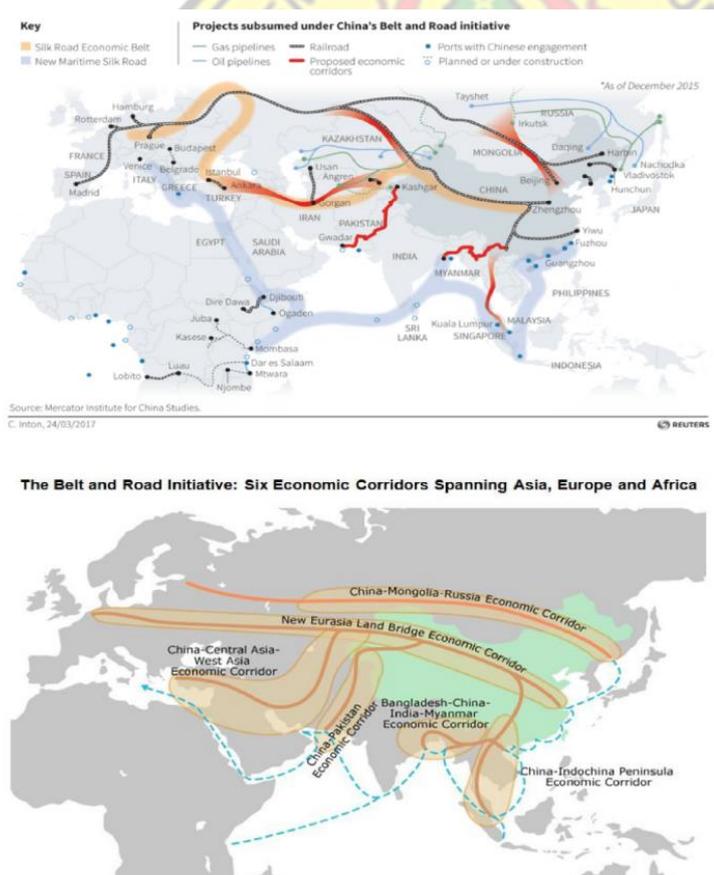
Diplomasi sendiri memiliki bermacam – macam tipe yaitu *Politics of Pacification, Gunboat Diplomacy, Dollar Diplomacy, Public Diplomacy, People Diplomacy, Intermediary Diplomacy, Economic Diplomacy* dan *Digital Diplomacy* (Ikande, Mary, 2017). Dalam sejarah diplomasi, pada masa kuno pengetahuan mengenai diplomasi berasal dari Timur tengah, Mediterania, Tiongkok dan India. Dalam sejarah juga, Tiongkok dan India pernah melakukan diplomasi pada masa lampau (Freeman & Marks, 2019).

Pada tahun 2013, presiden negara Republik Rakyat Tiongkok, Xi Jinping mengumumkan salah satu kebijakan luar negeri dan langkah ekonomi yang merupakan suatu langkah yang sangat ambisius, yaitu mengangkat inisiatif pembangunan jalur ekonomi yang disebut sebagai One Belt, One Road (OBOR). Kebijakan OBOR ini berawal dari pemerintahan Republik Rakyat Tiongkok yang ingin membangkitkan jalur perdagangan yang dibuat oleh orang Eurasia pada milenium tahun yang lalu, yang dimana jalur perdagangan tersebut menghubungkan perdaban besar di Asia, Eropa, dan Afrika. Sama seperti halnya seperti orang Eurasia pada masa lalu, pada abad 21 ini, Republik Rakyat

Tiongkok menginginkan adanya kembali jalur perdagangan dan budaya tersebut demi menciptakan konektivitas antara benua Asia, Eropa, dan Afrika serta membangun dan memperkuat kerjasama antara negara – negara yang tergabung dalam proyek tersebut (Commission, 2015).

Proyek OBOR ini berganti nama menjadi Belt Road Initiative (BRI) yang dimana menurut pemerintahan Tiongkok penggunaan kata “One” dalam OBOR diumpamakan sebagai satu jalur saja sedangkan dengan menggunakan nama BRI menurut pemerintahan Tiongkok lebih tepat dimana proyek ini menggunakan 6 jalur koridor.

Gambar 1. Detail jalur jalur koridor Belt Road Initiative



(Sumber : Lehman Brown, 2017)

Proyek ini memiliki 6 jalur koridor perdagangan yaitu (1) ‘The new Eurasia land Bridge’ (NELBEC), yaitu jalur perdagangan antara Tiongkok dan Eropa melalui Kazakhstan, (2) ‘The China-Mongolia-Russia Economic Corridor’(CMERC), (3) ‘China-Central Asia-West Asia Economic Corridor’(CCWAEC), (4) ‘China-Indochina Peninsular Economic Corridor’(CIPEC), (5) ‘China-Pakistan Economic Corridor’(CPEC), (6) ‘Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor’(BCIM).

Pembuatan jalur perdagangan ini dapat dikatakan memiliki struktur yang sama seperti jalur perdagangan yang sebelumnya, selain mengkoneksikan antar benua Asia, Eropa, dan Afrika, jalur perdagangan ini pun dibagi menjadi dua bentuk yaitu jalur perdagangan darat atau *Silk Road Economic Belt* dengan jalur kereta dan jalur perdagangan laut *21st Century Maritime Silk Road*, nama *Silk Road* ini diambil sesuai dari nama dari jalur perdagangan yang dibuat oleh Eurasia, dengan pelabuhan. Dalam jalur – jalur tersebut Republik Rakyat Tiongkok berencana menghubungkan provinsi – provinsi di Tiongkok yang dianggap kurang berkembang seperti daerah pedalaman dan bagian utara negara Republik Rakyat Tiongkok. Selain membangun ekonomi daerah – daerah pedalaman Republik Rakyat Tiongkok, Proyek ini digunakan sebagai salah satu cara untuk menangani kepadatan penduduk yang terjadi dan pembuangan barang – barang sisa pabrik yang sudah tidak digunakan tetapi dapat diolah atau sudah tua, pembuat kebijakan negara Republik Rakyat Tiongkok melihat proyek ini sebagai suatu hal yang krusial dalam membangun industri negara (Cai, 2017). Selain jalur kereta dan pelabuhan, dalam proyek ini pemerintahan Republik Rakyat Tiongkok juga membangun infrastruktur lain seperti saluran pipa gas dan minyak, *Fiber-optic* dan saluran komunikasi, dan bandara udara (Latteman, Alon, & Zhang, 2018)

Jalur Koridor yang merupakan salah satu fokus dari proyek ini adalah CPEC yang dimana Tiongkok sudah melakukan investasi sebesar 46 miliar USD di Pakistan, koridor CPEC juga merupakan proyek yang penting untuk Tiongkok dimana dengan berjalannya koridor tersebut, Tiongkok mengurangi ketergantungan pada selat Malaka dimana sebagian besar lalu lintas maritim berlalu dan jalur koridor tersebut membantu Tiongkok dalam pengiriman dari Asia Barat dan Eropa untuk mencapai Tiongkok. Koridor CPEC ini menghubungkan pelabuhan Gwadar Pakistan ke provinsi Xinjiang Tiongkok, yang dimana proses pembangunan jalurnya melewati daerah sengketa dan Gilgit-Baltistan yang sudah diklaim oleh India. India yang tidak masuk dalam koridor CPEC merasa terancam dan tidak dihargai karena Republik Rakyat Tiongkok dan Pakistan sudah memulai proyek ini tanpa adanya persetujuan dari pemerintahan India (mea.gov.in).

India merupakan salah satu negara berkembang yang memiliki potensi ekonomi yang sangat besar, India disebut sebagai salah satu “*Emerging Superpower of the World*”. Dialansir pada situs tradingeconomics.com, India memiliki perkembangan ekonomi yang dapat dikatakan sangat cepat, pada tahun 2018 dengan GDP mencapai 8% pada pertengahan 2018 (Tarboda, 2018). Hal tersebut membuat Tiongkok tertarik dengan menjadikan India sebagai salah satu partner dalam proyek BRI tersebut. Selain itu dengan besar potensi meningkatnya India dalam bidang ekonomi, Tiongkok ingin memperbaiki hubungan dengan India, dimana kedua negara dalam sejarah sempat berkonflik dalam masalah teritorial dan yang paling besar merupakan kasus Tibet. Koridor CPEC juga merupakan proyek yang penting untuk Tiongkok dimana dengan berjalannya koridor tersebut, Tiongkok mengurangi suatu masalah lain yaitu *malacca dilemma*, dimana selat Malaka sangat penting bagi Tiongkok karena merupakan jalur laut paling pendek yang dapat diakses oleh Tiongkok untuk menghubungkan dengan negara – negara Eropa, Afrika, dan Timur Tengah yang dimana 80%

bahan Sumber Daya dari Timur Tengah yang di impor oleh Tiongkok berlalu, akan tetapi selat malaka merupakan selat yang banyak dilalui sehingga tingkat bahayanya tinggi dan membuat pemerintahan Tiongkok khawatir. Dengan adanya CPEC, pembangunan pipa pada jalur tersebut dapat memudahkan sebagian Sumber Daya seperti minyak yang berasal dari Timur Tengah masuk kedalam Tiongkok dengan lebih aman. Tiongkok menginginkan India untuk ikut dalam koridor perdagangan lain yaitu CPEC (China-Pakistan Economic Coridoor). Selain itu dengan bergabungnya India dalam proyek BRI akan membantu proyek BRI berkembang, seperti dialansir dari TimesofIndia.com, pemerintahan Tiongkok berharap dengan bergabungnya India kedalam proyek BRI akan dapat membuka koridor ekonomi baru di kawasan Asia Selatan bersama negara – negara seperti Nepal, Sri lanka dan Bangladesh.

Tetapi India menolak akah hal tersebut, yang dimana India pada dasarnya sama sekali tidak mendukung akan proyek BRI Tiongkok. Salah satu alasan utama India tidak menyetujui dan ikut pada jalur ekonomi Tiongkok-Pakistan adalah dikarenakan jalur yang direncanakan Tiongkok melewati salah satu kawasan yang masih disengketakan oleh ketiga negara tersebut. India memikirkan bahwa dengan ikutnya India dalam jalur ekonomi Tiongkok – Pakistan akan membahayakan wilayah kedaulatan negara India.

Selain itu perkembangan infrastruktur yang di Sponsori oleh Tiongkok dalam rangka proyek BRI di Sri Lanka merupakan alasan lain beberapa negara seperti India untuk menolak akan kerja sama proyek BRI tersebut, dimana kerja sama pembangunan infrastruktur Tiongkok dan Sri Lanka seperti proyek pelabuhan Hambantota yang dimana dalam perjanjian tertutup antara kedua tersebut membuat Sri Lanka memiliki utang kepada Tiongkok sebesar 8 Milliar USD yang hingga saat ini belum dapat dibayar dan membuat protes di kalangan masyarakat Sri Lanka. Selain Sri Lanka, negara – negara lain yang disponsori

oleh Tiongkok dalam hal Ekonomi maupun keamanan juga mengalami kegagalan yang sama yaitu Nepal, Bangladesh, dan Maldives.

Akan tetapi, India telah menyetujui salah satu proyek jalur koridor walau dalam jalur tersebut, yaitu dalam jalur koridor BCIM (Bangladesh, China, India, dan Myanmar) dimana kerjasama tersebut sudah ada sejak tahun 1990 dengan nama “Kunming Initiative” yang pada akhirnya oleh Tiongkok dirubah menjadi BCIM dan memasukannya dalam salah satu koridor jalur perdagangan proyek BRI. Jalur tersebut berawal dari Kunming (Tiongkok) hingga Kolkata (India). Kerja sama ini meningkatkan ekonomi, perdagangan, dan orang-ke-orang dan memperkuat regional konektivitas (M. Baruah, 2018). Ikutnya India dalam BCIM merupakan salah alasan India menyetujui Asian Infrastructure Investment Bank, dengan bergabungnya India dalam Asian Infrastructure Investment Bank, Pemerintahan India secara khusus membuat ketentuan dalam piagam bank bahwa “pembiayaan proyek di wilayah disengketakan harus mendapat persetujuan dari pihak – pihak yang bersengketa” yang merupakan statement yang kuat dan menghambat akan proses Republik Rakyat Tiongkok memasukan India ke dalam koridor CPEC.

1.2 Rumusan Masalah

Dalam upaya Republik Rakyat Tiongkok untuk mengajak India masuk dalam proyek BRI ditemukannya masalah - masalah, yaitu dimana India menolak ajakan Republik Rakyat Tiongkok dikarenakan adanya masalah – masalah mengenai perbatasan, tidak hanya itu hubungan kedua negara secara historis dapat dikatakan tidak baik. Dari beberapa hasil kerjasama investasi proyek BRI Republik Rakyat Tiongkok dengan negara lain dimana Tiongkok dan negara yang diajak berkerjasama tidak adanya transparansi juga membuat India semakin ragu untuk ikut kedalam jalur koridor tersebut. Dapat kita ketahui bahwa dukungan dan bergabungnya India dalam proyek BRI terlebih dalam jalur koridor CPEC maka munculah rumusan masalah sebagai berikut:

Melalui latar belakang tersebut, terdapat sebuah rumusan masalah yang harus dikaji yaitu: “Bagaimana strategi diplomasi Rerpublik Rakyat Tiongkok terhadap India dalam proyek Belt Road Initiative ?”

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah :

Untuk menganalisis diplomasi negara Republik Rakyat Tiongkok dengan India dalam proyek BRI yang berkaitan dengan koridor ekonomi CPEC dan BCIM.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi semua elemen maupun orang-orang yang memiliki kepentingan ataupun yang berminat pada permasalahan yang ditulis oleh penulis sehingga penelitian ini dapat dijadikan sebagai salah satu bahan referensi. Secara khusus, tulisan ini diharapkan mempunyai manfaat sebagai berikut :

Jika dilihat berdasarkan latar belakang masalah dan tujuan penelitian yang telah di angkat sebelumnya maka penelitian ini diharapkan dapat berguna :

1. Secara Akademis hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran dan penambahan wawasan dalam kajian ilmu hubungan internasional dalam segi pemikiran diplomasi,.
2. Secara Praktis hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk menjadi pembanding bagi studi-studi lainnya yang berkaitan dengan masalah-masalah terkait yang dibahas maupun untuk melakukan penelitian lebih lanjut sebagai literature tambahan dalam mempelajari dan menganalisa masalah Hubungan Internasional, terlebih mengenai Diplomasi Republik Rayat Tiongkok terhadap India dalam proyek BRI.

1.5 Sistematika Penulisan

Penulisan terdiri dari lima bab, setiap bab terdiri dari sub bab yang disesuaikan dengan pembahasan yang dilakukan. Sistematika penulisan ini adalah sebagai berikut:

BAB 1 Pendahuluan

Pada Bab I, penulis akan membahas mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB 2 Tinjauan Pustaka

Pada Bab II, penulis akan membahas mengenai literature review, kerangka pemikiran yang terdiri dari teori-teori dan konseptual, alur pemikiran dan asumsi/ hipotesis.

BAB 3 Metode Penelitian

Pada Bab III, penulis akan membahas mengenai jenis penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, teknik analisa data serta waktu dan lokasi penelitian.

BAB 4 Gambaran Umum Tiongkok-Pakistan Economic Coridoor (CPEC)

Pada bab ini penulis akan menjelaskan akan bagaimana Gambaran Umum China-Pakistan Economic Coridoor (CPEC), perkembangan CPEC dan bagaimana respon terhadap India

BAB 5 Bentuk – Bentuk Diplomasi Tiongkok Terhadap India

Pada bab ini penulis akan menjelaskan bagaimana bentuk diplomasi – diplomasi yang dilakukan Tiongkok terhadap India

BAB 6 Kesimpulan dan Saran

Pada bab ini berisi kesimpulan dari penelitian yang akan menjawab pertanyaan penelitian dan saran guna masukan terkait akan permasalahan yang diangkat oleh penulis.

