

PINJAMAN DANA DARI TIONGKOK KE SRI LANKA UNTUK PEMBANGUNAN PELABUHAN HAMBANTOTA DI SRI LANKA

Oleh: Athariq Dwi Awaly

Email: athariq.dwia@gmail.com

Pembimbing: Dr. Yusnarida Eka Nizmi, S.IP., M.Si

Bibliografi: 33 Artikel, 17 Buku, 25 Jurnal, 15 Website, 1 Tesis

Jurusan Hubungan Internasional

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu

Politik Universitas Riau

Kampus Bina Widya Jl. HR Soebrantas km. 12,5 Simp. Baru – Pekanbaru 28293

Telp/Fax. 0761-63277

Abstract

The Belt and Road Initiative (BRI) is one of the strategies developed by China under the government of Xi Jinping in 2013. Belt and Road itself is business economy, diplomatic, And geopolitics multifaceted. Objective from held this policy is to link the economies of Eurasia, East Africa, Europe and more than 71 countries. Sri Lanka is one of China's target countries in implementing this strategy. China has carried out various relations in Sri Lanka such as cooperation, investment. Therefore, the researcher drew the question "Why did China lend funds to Sri Lanka for the construction of the Hambantota Port? "

To answer this question researchers use the theory of foreign debt. This theory is considered appropriate because China is the main actor in cooperating through Chinese loans to Sri Lanka to build the Hambantota port. The research method used in this study is a descriptive qualitative research method.

The results of this study indicate that China's interest in lending funds to Sri Lanka is not only for economic cooperation but also for implementing the Belt and Road Initiative policy and acquiring the Hambantota port. By taking advantage of Sri Lanka's inability to repay China's foreign debt, China managed to gain an advantage in the form of the Hambantota port authority.

Keywords: *Belt and Road Initiative, External Debt, Financial Management.*

PENDAHULUAN

Saat ini hampir dari seluruh negara-negara yang ada di dunia berusaha untuk mengembangkan atau memajukan negaranya. Salah satu caranya yaitu dengan melakukan kerja sama internasional. Hubungan Tiongkok dengan Sri Lanka tidak berbeda dengan hubungan yang dilakukan Tiongkok kepada negara lain. Khususnya kerja sama kepada negara berkembang lainnya. Secara umum negara berkembang membutuhkan bantuan dan pinjaman dana dari negara yang maju dalam melakukan pengembangan didalam negaranya. Hal ini membuat Sri Lanka sebagai negara dengan berbagai masalah kesejahteraan sosial dan perdagangan memilih untuk melakukan kerja sama dengan Tiongkok.¹

Sri Lanka adalah negara dengan kekuatan ekonomi yang tergolong rendah. Sri Lanka memiliki skor kebebasan ekonomi ke-115 di dunia dalam Indeks 2019, turun 1,4 poin dari tahun sebelumnya.² Penurunan ini diakibatkan dari rendahnya efektivitas hukum dan peradilan yang mengakibatkan kesehatan ekonomi tidak meningkat. Sebab, kesehatan ekonomi merupakan komponen penting dalam meningkatkan kebebasan ekonomi. Skor kebebasan ekonomi Sri Lanka secara keseluruhan di bawah rata-rata kawasan regional dan global.

Hal ini yang membuat Sri Lanka menjadi salah satu wilayah yang sangat penting bagi inisiatif Belt and Road

initiative (BRI). Inisiatif BRI yang berusaha untuk mengulang kembali kejayaan Kekasarian Tiongkok yang berdagang lewat jalur sutra dan maritim. Keberadaan Sri Lanka yang sejak dahulu menjadi penghubung jalur antara Tiongkok dan Eropa berusaha diulang kembali. Hal ini yang menyebabkan Sri Lanka masuk dalam rencana inisiatif BRI dan mempunyai peran penting di dalamnya.

Lokasi geografis pada pelabuhan Hambantota menjad faktor utama menguatkan pemerintahan Mahinda Rajapaksa untuk membangun sebuah pelabuhan baru untuk Sri Lanka. Pelabuhan Hambantota secara geografis terletak di kota Hambantota yang menghadap ke arah laut bagian selatan, dimana kota ini memiliki akses langsung menuju rute pelayaran internasional utama yang menghubungkan wialayah asia pasifik dengan Eropa dan Amerika Utara. Jalur Hambantota awalnya merupakan salah satu jalur perairan yang lumayan sibuk di wilayahnya. Proyek pembangunan pelabuhan Magampura Mahinda Rajapaksa atau pelabuhan Hambantota merupakan salah satu bukti efektifitas perdagangan internasional di kawasan Sri Lanka bagian selatan. Untuk membangun sebuah pelabuhan internasional dibutuhkan dana yang cukup besar untuk membangunnya. Karena pembangunan pelabuhan hambantota sepenuhnya belum selesai dan Sri Lanka tidak mempunyai cukup uang untuk melanjutkan pembangunan pelabuhan, Sehingga membuat Sri Lanka melakukan peminjaman dana dengan Tiongkok.

¹ Amalia, R. 2016. *Kebijakan Politik Luar Negeri Republik Rakyat China di Kawasan Asia Selatan Dan Dampaknya Dibidang Politik Dan Militer*. Skripsi. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik: Universitas Hassanuddin. Diakses dari: <https://jurnal.amikom.ac.id/index.php/nsjis/article/download/195/128/852> pada 2 januari 2021 pukul 20:14 WIB.

² Heritage.org. 2019. "Sri Lanka: 2019 Index of Economic Freedom". Diakses dari <https://www.heritage.org/index/country/srilanka> pada 26 maret 2021 pukul 19:57 WIB.



Keterlibatan Tiongkok dalam proyek kerjasama pembangunan pelabuhan Hambantota merupakan upaya dalam mensukseskan inisiasi jalur sutra (*string of pearls*) modern yang diusulkan Tiongkok melalui *One Belt One Road* (OBOR). OBOR dikatakan sebagai jalur sutra baru, yang merefleksikan kejayaan jalur sutra lama yang sebelumnya ada di masa Kaisar Han. Pada masa Kaisar Han, jalur sutra lama telah menghubungkan Tiongkok dengan Asia, Eropa dan Afrika. Gambaran implementasi jalur sutra baru saat ini menunjukkan pola serupa dengan jalur sutra sebelumnya. Tiongkok merancang bahwa OBOR akan terbagi dalam dua jalur yang saling terkoneksi. Pertama adalah jalur *Silk Road Economic Belt* yang menghubungkan Cina dengan wilayah Asia Tengah, Asia Selatan, Asia Tenggara, Timur Tengah, Eropa Timur hingga Eropa Barat juga Laut Mediterania dan Teluk Persia.³ Jalur kedua adalah *21st Maritime Silk Road* atau merupakan rute laut yang menghubungkan Tiongkok dengan Eropa, Asia Selatan, Timur Tengah dan Afrika melewati Laut Cina Selatan, samudra Hindia dan samudra Pasifik Selatan. Dalam proyek pembangunan pelabuhan Hambantota Tiongkok bertindak sebagai kreditur/lender dan telah memberikan pinjaman dana sebesar US\$ 1,12 miliar untuk mendanai proyek tersebut. Proyek pembangunan pelabuhan

Hambantota ini direncanakan dibangun melalui tiga tahap.⁴ Tahap pertama telah dimulai pada tahun 2008 dan selesai pada bulan Desember 2011. Kemudian pada tahap kedua dimulai sejak bulan September 2012 sampai dengan bulan April 2015. Sementara itu tahap ketiga sekaligus tahap terakhir pembangunan telah dimulai sejak 2015 sampai saat ini. Pelabuhan Hambantota sendiri telah resmi dibuka dan beroperasi sejak Juni 2012 untuk aktivitas transit perdagangan.⁵

Pelabuhan Hambantota dibangun dengan tujuan meringankan beban Pelabuhan Kolombo yang merupakan pelabuhan tersibuk dengan peringkat ke-24 di dunia. Pelabuhan ini dijadikan pelabuhan transit sebelum kapal melanjutkan perjalanan ke pelabuhan lain. Dua puluh jalur perkapalan Asia bertemu di Pelabuhan Kolombo, hal tersebut membuat pelabuhan ini memiliki koneksi yang kuat dengan pelabuhan lain di Asia Selatan dan Afrika, yang mana 30% dari jalur perdagangan kapal-kapal dari pelabuhan tersebut melalui Kolombo sehingga sektor teknologi dan pelayanan dapat menjadi potensi investasi untuk mewujudkan jalur perkapalan yang lebih besar lagi.⁶ Melalui proyek ini, Pemerintah Sri Lanka berekspektasi Sri Lanka menjadi pusat perdagangan dan logistik, serta dapat menciptakan 80.000 lapangan kerja baru.

Pelabuhan Hambantota akan menjadi pelabuhan terbesar di Sri Lanka

³ China-Britain Business Council 2014. A role for UK companies in developing China's new initiative : New opportunities in China and beyond, United Kingdom and China.

⁴ Ship-technology.com. 2010. Sri Lanka Opens First Phase of Hambantota Port. Diakses dari: <https://www.ship-technology.com/uncategorised/news93572-html/> pada 6 April 2021 pukul 09:36 WIB.

⁵ Ship-technology.com. 2017. CMPort finalises new concession agreement for Hambantota port in Sri Lanka. Diakses dari: <https://www.ship-technology.com/news/newscmpport-finalises-new-concession-agreement-for-hambantota-port-in-sri-lanka-5882659/> pada 6 April 2021 pukul 09:53 WIB.

⁶ Janaka Wijayasiri, dan Nuwanthi Senaratne. "China's Belt and Road Initiative (BRI) and Sri Lanka" (2018): 373–397.

setelah Pelabuhan Kolombo dan diklaim akan menjadi pelabuhan terbesar yang dibangun di daratan di abad ke-21 ini. Letak geografisnya yang unik yakni berada di selatan pulau Sri Lanka dan di tengah Samudra Hindia menjadikan pelabuhan Hambantota sebagai tempat transit pelayaran yang strategis. Disebut sebut pelabuhan Hambantota menjadi alternatif rute tersingkat pelayaran timur-barat yang melewati enam hingga sepuluh mil laut (19 km) di selatan Hambantota. Diperkirakan setidaknya 20% dari lalu lintas pengiriman terutama tanker minyak akan menggunakan Pelabuhan Hambantota sebagai tempat transit.

Namun sejak pertama kali pelabuhan Hambantota mulai beroperasi pada Juni 2012 lalu hingga 2018 pelabuhan tersebut telah dioperasikan. Namun faktanya proyek pelabuhan Hambantota belum juga memberikan keuntungan yang signifikan jika dihitung dengan total pinjaman sebesar US\$ 1,35 miliar. Dengan puluhan ribu kapal yang melintas disepanjang salah satu jalur pelayaran tersibuk di dunia, pelabuhan Hambantota hanya menarik 34 kapal sepanjang tahun 2012. Menurut Otoritas Pelabuhan Sri Lanka (SLPA), pembangunan pelabuhan Hambantota pada tahun 2016 menghasilkan pendapatan sebesar US\$ 11,81 juta dan mengeluarkan biaya sebesar US\$ 10 juta sebagai biaya langsung dan administrasi dengan laba operasi hanya sebesar US \$ 1,81 juta.⁷ Dengan asumsi pertumbuhan pelabuhan Hambantota mencapai 20% dalam laba operasi tahun depan, pembayaran pinjaman tahunan menurut statistik di atas akan berjumlah hampir US \$ 79 juta dan diperkirakan akan menciptakan defisit sebesar US \$ 76.800.000.

⁷ Shiwei, Shen. 2018. Underwater Myth of Sri Lanka's Hambantota Port deal". Diakses dari: <http://www.ft.lk/opinion/Underwater-myth-of-Sri-Lanka-s-Hambantota-Port-deal/14-660586> Pada 6 April 2021 pukul 10:14 WIB.

Kondisi utang Sri Lanka sangat mengkhawatirkan, Sri Lanka memiliki total utang luar negeri yang mencapai US\$ 58,3 miliar dan dapat diasumsikan 95,4% dari seluruh pendapatan negaranya akan dipergunakan untuk membayar utang. Hal inilah yang mengakibatkan dilema bagi Sri Lanka, dimana pelabuhan mengalami kerugian besar sehingga membuat pembayaran utang luar negeri menjadi sulit. Profit yang didapatkan dari pelabuhan Hambantota tidak seimbang dengan dana yang telah digunakan untuk pembangunan pelabuhan tersebut. Sementara disisi lain Sri Lanka tetap memiliki kewajiban untuk membayar dana pinjaman pembangunan pelabuhan Hambantota kepada Tiongkok dan juga membutuhkan dana untuk operasional pelabuhan agar tetap beroperasi.⁸

Permasalahan inilah yang dialami Tiongkok sebagai negara kreditur, ketika Sri Lanka mengalami kesulitan untuk membayar utang luar negerinya yang jatuh tempo pada akhir tahun 2016. Menyikapi permasalahan tersebut, Tiongkok pada pertengahan 2017 telah memulai program penukaran utang yang ditandai dengan akuisisi saham mayoritas Pelabuhan Hambantota. Akuisisi 85% saham pelabuhan Hambantota ditandatangani pada 25 Juli 2017 oleh *Chinesse Merchants Port Holdings Company Limited* (CMPHCL), *Sri Lanka Ports Authority* (SLPA), Kementerian Pelabuhan dan Perkapalan Sri Lanka, *Hambantota International Port Group* dan *Hambantota Port Services Company*.⁹

Perjanjian konsesi antara Tiongkok dan Sri Lanka setidaknya akan berlangsung selama 99 tahun. Dengan

⁸ Anditiasari, Dana. 2017. Sri Lanka Tawarkan China, Utang Dibayar Pakai bandara. Diakses dari: <https://m.detik.com/finance/berita-ekonomi-bisnis/3392385/sri-lanka-tawarkan-china-utang-dibayar-pakai-bandara> Pada 6 April 2021 pukul 10:27 WIB.

⁹ Sirilal, R. & Aneez, S. 2017. Sri Lanka signs \$1.1 billion China port deal amid local, foreign concerns.

akuisisi tersebut, Tiongkok akan memiliki kontrol besar dalam menjalankan, mengelola, maupun mengembangkan pelabuhan Hambantota. Sesuai dengan perjanjian konsesi untuk mendapatkan 85% saham pelabuhan Hambantota dibutuhkan dana sebesar 1.1 miliar USD.¹⁰

Kebijakan kerjasama Tiongkok dalam *Belt Road Initiative* (BRI) ialah mengenai aspek pembangunan pelabuhan internasional. Sri Lanka membutuhkan pembangunan untuk menjadikan pelabuhan internasional sebagai bentuk dari penggerak ekonomi negara itu. Dengan adanya pelabuhan tersebut, maka secara otomatis akan memudahkan Sri Lanka dalam melakukan ekspor dan impor. Namun perlu dipahami pula bahwa Tiongkok memberikan inisiasi seperti itu dikarenakan pelabuhan yang dibuat di Sri Lanka merupakan modal Tiongkok dalam mengembangkan dan memajukan perekonomian negara itu. Adanya pelabuhan tersebut tidak hanya mewakili komoditi Sri Lanka namun juga sebagai jalur singgah kapal-kapal untuk mengangkut dan meyalurkan komoditi ekspor-impor ke Tiongkok ditambah dengan fakta bahwa pelabuhan tersebut juga merupakan bagian dari Jalur maritim perdagangan Tiongkok dalam *One Belt One Road* (OBOR). Bentuk kerja sama seperti ini merupakan bentuk penguatan kepentingan nasional sebuah negara yang lebih kaya yang bersanding dengan negara-negara berkembang dibawahnya.¹¹

Dalam keadaan ini Sri Lanka tidak berhasil mendapatkan manfaat yang seharusnya dari kebijakan inisiasi dari Tiongkok tersebut. Sebab kerjasama yang 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. Mengenai Tiongkok sebagai negara donatur diberbagai negara, bahwa dalam bantuan yang dilakukan oleh Tiongkok terdapat adanya kepentingan kebijakan yang besar bagi kepentingan nasional Tiongkok. Terutama pada saat ini perekonomian Tiongkok berkembang dengan sangat pesat, dan juga hal inilah yang menjadi negara lain ingin bekerja sama dengan Tiongkok, untuk meningkatkan perekonomian masing-masing negara yang bekerja sama.¹²

Mengenai bantuan yang diberikan Tiongkok terhadap Sri Lanka ini, dalam kebijakan *Belt and Road Initiative* yang dicetuskan oleh Tiongkok menyebabkan banyaknya utang di berbagai negara. Bahwa proyek infrastruktur perdagangan yang menjadi kebijakan dari *The Belt and Road* ini berupa pembangunan rel kereta api, pelabuhan maupun jalan yang berada di seluruh dunia. Untuk melakukan pembangunan tersebut, dananya berasal dari Beijing bernilai miliaran dolar. Kebijakan dari Tiongkok ini dengan berbagai negara di dunia menghabiskan melebihi US\$5 triliun, dalam hal perdagangan dan investasi melebihi 60 miliar US\$.¹³

Pertumbuhan ekonominya juga yang menjadikan Tiongkok memiliki

¹⁰ *Ibid*

¹¹ Putera, I.G.N.A.P., Fasisaka, I., & Prameswari, A. A. A. I. 2019. "Kepentingan Tiongkok Dalam Akuisisi Pelabuhan Hambantota Sri Lanka", *Jurnal Hubungan Internasional*. Vol 1.

¹² Amalia, R. (2016). *Kebijakan Politik Luar Negeri Republik Rakyat China di Kawasan Asia Selatan Dan Dampaknya Dibidang Politik Dan Militer*. Skripsi. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik: Universitas Hassanuddin. Diakses dari: <https://jurnal.amikom.ac.id/index.php/nsjis/article/download/195/128/852> pada 2 januari 2021 pukul 20:14 WIB.

¹³ CNN Indonesia. (2018) *Kebijakan Belt and Road China Sebabkan Utang* (Online). Diakses dari: <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20180902164934-92-326974/kebijakan-belt-and-road-china-sebabkan-utang-besar> pada 5 januari 2021 pukul 10:57 WIB.

kekuatan di dunia internasional. Melihat besarnya perkembangan Tiongkok dalam perekonomiannya, maka semakin banyaknya negara yang ingin bekerja sama dengan Tiongkok atau meminta bantuannya. Salah satu contohnya ialah Tiongkok memberikan pinjaman kepada Sri Lanka, namun pastinya adanya kepentingan nasional yang dijalankan. Mengenai hal ini disebabkan oleh ketidakmampuan Sri Lanka untuk mengembalikan pinjaman sehingga diserahkannya pelabuhan Sri Lanka kepada Tiongkok.

Akuisisi Pelabuhan Hambantota merupakan hasil negosiasi antara Tiongkok dan Sri Lanka. Sebagai negara debitur, Sri Lanka tengah mengalami kesulitan dalam membayar utang luar negerinya. Rasio utang yang mencapai 75% hingga 95.4% dari *Gross Domestic Product* (GDP), ditambah buruknya kondisi perekonomian nasional memaksa Sri Lanka menggunakan sebagian besar pendapatan negara untuk membayar utang luar negeri.¹⁴

Hingga tahun 2015, Sri Lanka diperkirakan memiliki utang luar negeri sebesar 64.9 miliar USD, 8 miliar USD diantaranya merupakan utang luar negeri yang dipinjam dari Tiongkok. Sesuai ketentuan yang telah disepakati, tenggang waktu membayar utang tersebut berakhir pada akhir tahun 2016. Hal tersebut menjadi pemicu Sri Lanka dalam menawarkan aset nasional kedalam negosiasi penukaran utang dengan Tiongkok.

Sebelum mencapai kesepakatan, Tiongkok pada awal negosiasi menolak tawaran Sri Lanka untuk menukar piutang dengan saham mayoritas pelabuhan Hambantota. Penolakan tersebut bukan tanpa alasan, setidaknya ada 2 alasan yang menjadi *deal breaker* (pemecah kesepakatan) bagi Tiongkok Alasan pertama terkait performa

pelabuhan yang buruk. Sejak awal pengoperasian tahun 2010 hingga tahun 2016, Pelabuhan Hambantota telah mengalami kerugian lebih dari 300 juta USD. Berdasarkan data Departemen Sensus dan Statistik Sri Lanka tahun 2017, Pelabuhan Hambantota merupakan yang terburuk apabila dibandingkan dengan tiga pelabuhan lainnya yakni Pelabuhan Colombo, Pelabuhan Galle dan Pelabuhan Trincomalee. Penghitungan statistik yang dilakukan tahun 2014 hingga 2016 menunjukan hanya Pelabuhan Hambantota yang mengalami penurunan persentase pertumbuhan dalam hal jumlah kunjungan kapal tahunan. Pada tahun 2014 Pelabuhan Hambantota dapat menarik kunjungan sebanyak 335 kapal, namun mengalami penurunan menjadi 295 kapal di tahun 2015, dan mengalami penurunan kembali di tahun 2016 yang hanya mampu melayani 281 kapal.

Performa buruk juga ditunjukan dalam hal kemampuan menangani jumlah kargo setiap tahunnya. Pada tahun 2015, Pelabuhan Hambantota mengalami penurunan sebesar 38.3% apabila dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Meskipun mengalami kenaikan pada tahun 2016, pertumbuhan tersebut belum cukup mampu untuk menyamai pencapaian di tahun 2014. Performa tersebut dapat dikatakan buruk apabila dibandingkan dengan tiga pelabuhan lain, yang setidaknya ditia tahunnya mengalami pertumbuhan yang stabil. Buruknya performa ini tentunya menjadi pertimbangan penting secara ekonomi bagi Tiongkok.

Alasan penolakan kedua adalah terkait mekanisme hukum yang berlaku di Tiongkok. Duta Besar Tiongkok Yi Xianliang menyatakan ketidakmungkinan menukar piutang dengan hak ekuitas berdasarkan hukum yang berlaku di negaranya.¹⁵ Namun keseriusan negosiasi

¹⁴ Shepard, W. 2016. *Sri Lanka's Debt Crisis Is So Bad The Government Doesn't Even Know How Much Money It Owes*.

¹⁵ Sunday Times. 2016. *H'tota and Mattala: China declines Lanka's request*. Diakses dari: <http://www.sundaytimes.lk/160731/news/htota->

terus berlanjut, tidak hanya berlangsung pada tingkat kementerian, Perdana Menteri Sri Lanka Wickremesinghe pada pertemuan *Committee on Economic Management* (CEM) juga berusaha meyakinkan Tiongkok terkait kesepakatan penukaran piutang dengan ekuitas Pelabuhan Hambantota. Alasan lain yang menurut Tiongkok adalah kurang menguntungkan adalah Sri Lanka hanya menawarkan aset pelabuhan saja.

Kondisi tersebut membuat Tiongkok meminta penambahan ketentuan kesepakatan, dalam hal ini berupa lahan di sekitar pelabuhan seluas 15.000 hektare (ha). Meskipun dalam proses negosiasi cenderung menunjukkan penolakan, Tiongkok berkomitmen akan tetap bekerja sama untuk membantu menyelesaikan permasalahan finansial yang terjadi di Sri Lanka. Komitmen Tiongkok ditunjukkan dengan merekomendasikan beberapa perusahaan terkemuka.

Setidaknya komitmen ini yang kemudian ditunjang dengan kondisi hubungan bilateral kedua negara yang telah terjalin membuat proses negosiasi menjadi lebih lunak, hingga akhirnya Tiongkok melalui *China Merchants Port Holdings* (CMPH) dan Sri Lanka melalui *Sri Lanka Ports Authority* (SLPA) mencapai kesepakatan terkait akuisisi saham mayoritas pelabuhan Hambantota.

KERANGKA TEORI

Tingkat Analisa: Negara – Bangsa (nation-state)

Menurut Mohtar Mas'ood ada lima kategori yang penting untuk diketahui dalam menentukan tingkat analisa dalam sebuah studi hubungan internasional, yakni perilaku individu, perilaku kelompok, negara bangsa, dan sistem internasional. Pada penelitian ini tingkat analisa yang digunakan oleh penulis

adalah negara bangsa. Negara diartikan sebagai integrasi kekuatan politik, organisasi kekuasaan, alat dari yang mempunyai kekuasaan untuk mengatur hubungan-hubungan manusia didalam masyarakat dan menertibkan gejala-gejala kekuasaan didalam masyarakat.¹⁶ Berdasarkan tingkat analisis ini memfokuskan pada apa yang dilakukan oleh negara dan bagaimana negara tersebut mengambil keputusan. Penulis dalam hal tingkat analisa memandang bahwa Sri Lanka dan Tiongkok merupakan aktor-aktor internasional yang berperan aktif dalam berbagai kebijakan yang diambil terkait dengan kepentingannya.

Teori : Utang Luar Negeri

Untuk menentukan teori serta menganalisa penelitian ini, penulis menggunakan teori utang luar negeri. Negara berkembang seperti Sri Lanka yang sedang melakukan pembangunan di segala bidang terhambat pada faktor pendanaan. Untuk mempercepat gerak pemerintah dalam melaksanakan pembangunan nasional, maka sumber pendanaan yang digunakan oleh Sri Lanka adalah salah satunya bersumber dari utang.

Ketergantungan suatu negara terhadap bantuan atau utang luar negeri biasanya tidak lepas dari permasalahan ekonomi politik yang ada dalam perkembangan pembangunan negara tersebut. Dari penjelasan diatas dapat dikaitkan melalui sisi teoritis utang luar negeri sektor pemerintahan yang dapat terjadi karena adanya faktor tarikan dan dorongan. Teori yang melatarbelakangi tarikan disebut dengan teori tarikan utang (*loan pull theory*), sedangkan teori yang melatarbelakangi dorongan disebut dengan teori dorongan utang (*loan push theory*).

and-mattala-china-declines-lankas-request-203012.html pada 6 januari 10:23 WIB.

¹⁶ Mas'ood, Mohtar. 1990. *Ilmu Hubungan Internasional : disiplin dan metodologi*. Jakarta: PT. Pustaka LP3ES Indonesia . Hal 41.

Dalam teori tarikan utang luar negeri biasanya terjadi karena adanya permintaan dari pemerintah negara yang mengajukan utang. Terdapat dua kategori yang kemungkinan memiliki faktor ketertarikan negara penerima untuk mengajukan pinjaman, yaitu adanya permintaan utang luar negeri yang berlandaskan alasan ekonomi yang matang dan jelas terkait dengan proses peningkatan kapasitas produksi nasional dan adanya permintaan utang dari negara berkembang, namun tanpa diikuti dengan perhitungan ekonomi yang efisien, melainkan dilandasi oleh faktor-faktor acak (*random*). Faktor acak atau random ini sangat erat hubungannya dengan perilaku para elit kekuasaan di negara berkembang, salah satunya perilaku pemerintahan yang korup dan tidak bertanggung jawab dalam memanfaatkan setiap bantuan luar negeri. Perilaku korup tersebut juga dilatarbelakangi oleh minimnya pertimbangan ekonomis, termasuk didalamnya permintaan luar negeri dengan tujuan mempertahankan nilai tukar yang tinggi, sehingga impor barang konsumsi mengalami peningkatan dan dapat mempertahankan cadangan devisa. Oleh sebab itu, mempertahankan nilai tukar tinggi dan cadangan devisa merupakan dua hal yang termasuk kedalam kategori acak yang secara tidak langsung berkaitan dengan peningkatan kapasitas produksi.¹⁷

PEMBAHASAN

HUBUNGAN SRI LANKA DAN TIONGKOK DALAM BIDANG KERJASAMA

Sebelum menjadi sebuah negara merdeka yang berdiri sendiri, Sri Lanka dulunya merupakan sebuah kerajaan

dengan penduduk asli etnis Sinhala yang memeluk agama Budha.¹⁸ Di sisi lain, terdapat etnis lain yakni etnis Tamil yang memeluk agama Hindu sebagai pengaruh dari perluasan pedagang asal India. Keduanya hidup berdampingan secara damai dan harmonis. Era kerajaan di Sri Lanka berakhir karena adanya perebutan takhta kerajaan dari etnis Sinhala dan etnis Tamil yang terjadi pada sekitar 1200-1500 Masehi.

Sebelumnya, Sri Lanka merupakan negara bekas jajahan bangsa Portugis, Belanda, dan Inggris. Portugis sendiri menduduki kekuasaan di Sri Lanka selama lebih dari 150 tahun dan berakhirnya kekuasaan tersebut karena diusir oleh bangsa Belanda. Belanda menguasai Sri Lanka dengan berpusat di Batavia dengan tujuan untuk mengontrol perdagangan rempah-rempah. Berakhirnya kekuasaan bangsa Belanda di Sri Lanka ditandai dengan menyerahnya bangsa Belanda setelah 30 tahun berkuasa. Inggris memberikan sebutan Ceylon untuk Sri Lanka pada masapenjajahannya. Upaya Inggris dalam memperkenalkan paham kapitalisme dilakukan dengan memperkenalkan perdagangan bebas.¹⁹

Tanah yang dahulunya dimiliki oleh pemerintah Inggris, kini mulai dijual kembali kepada penduduk lokal dengan harga yang sangat murah. Tujuan dari penjualan kembali tanah tersebut ialah guna mendorong kemajuan sektor pertanian dan perkebunan. Hingga akhirnya, kopi menjadi pelopor pembangunan ekonomi di Ceylon pada sekitar abad ke-19. Kejayaan perkebunan kopi mulai melemah sebagai konsekuensi dari munculnya hama. Ceylon beralih ke sektor perkebunan teh dan disaat yang

¹⁷ Nano Prawoto. 2009. "Dapatkah Bantuan Luar Negeri Mendorong Pertumbuhan Ekonomi?" Jurnal UNISIA, Vol. XXXVI, No. 72.

¹⁸ Kemlu. (2022). *Profil Negara Sri Lanka*. Kementerian Luar Negeri Republik
<https://kemlu.go.id/colombo/id/read/sri-lanka/1913/etc-menu>

¹⁹ Silva, K. M. de. (2005). *A History of Sri Lanka*.
<http://library.lol/main/690CF8076602D083EDED7D4FB98ACA5A>

bersamaan juga membudidayakan karet dan kelapa. Teh dan karet berhasil menarik investasi masuk dalam jumlah besar sehingga berdampak pada pertumbuhan industri skala besar.²⁰ Keberhasilan ekonomi Ceylon pada masa itu terus menerus berlangsung sehingga memunculkan kalangan kelas menengah di dalam struktur masyarakat. Di sisi lain, keberhasilan intelektual di Ceylon mulai menumbuhkan kesadaran akan pentingnya sikap nasionalisme.

Sejarah Hubungan Tiongkok dan Sri Lanka

Tiongkok merupakan satu-satunya negara di kawasan Asia yang perekonomiannya dapat menyaingi perekonomian Amerika Serikat. Berangkat dari kesadaran para pemimpin Tiongkok mengenai keterbukaan ekonomi internasional, Tiongkok segera melakukan berbagai macam aktivitas kerjasama dan bantuan luar negeri terhadap negara-negara berkembang, terutama di kawasan Asia. Tiongkok menjadi negara donatur di berbagai negara berkembang, salah satunya Sri Lanka. Sri Lanka yang melihat peluang Tiongkok tersebut sehingga tidak menyalakan kesempatan untuk melakukan hubungan kerjasama guna meningkatkan perekonomian negara.

Sri Lanka dan Tiongkok telah memiliki hubungan baik yang diperkuat oleh nilai-nilai agama dan budaya.²¹ Hal tersebut dapat terlihat pada tahun 1952 ketika Zheng He berlayar ke Sri Lanka guna melakukan fondasi awal perdagangan dan pertukaran budaya antara kedua negara. Di tahun yang sama, kedua negara melakukan penandatanganan Rubber-Rice Pact²² dan

menjadi tonggak penting bagi hubungan bilateral antara kedua negara. Berdasarkan pakta tersebut, Sri Lanka dapat melakukan kegiatan impor sebanyak 270.000 metrik ton beras setiap tahunnya. Sedangkan Tiongkok dapat membeli 50.000 ton karet setiap tahun untuk jangka waktu lima tahun kedepan.²² Fakta ini diperbaharui setiap lima tahun sekali dan telah beroperasi selama 30 tahun. Lebih lanjut, pakta ini membuka jalan bagi peningkatan hubungan diplomatik secara formal antara kedua negara.

Bantuan Luar Negeri dari Tiongkok untuk Sri Lanka

Bantuan luar negeri merupakan salah satu instrumen dalam suatu kajian kebijakan luar negeri yang sangat lazim digunakan oleh suatu negara dalam praktek hubungan internasional. Terdapat empat pengelompokan berdasarkan tujuan utama bantuan luar negeri menurut Picard yakni humanitarian relief, development, diplomacy, dan *commerce*. Adapun motif pemberian bantuan luar negeri yang mana menjadi aspek paling mendasar bagi negara donor dalam memberikan bantuan luar negeri. Di sisi lain, motif juga merefleksikan tujuan dari negara donor dalam memberikan bantuan tersebut kepada negara penerima.²³

Mulanya, Tiongkok memberikan dana pinjaman luar negeri kepada Sri Lanka untuk dialokasikan dalam proyek pengembangan Pelabuhan Hambantota pada tahun 2008. Proyek tersebut terdiri

²⁰ *Ibid*

²¹ Wickremasinghe, & H., R. (2015, January 15). *Lanka's Age-Old Links with China*. The Island. <http://www.island.lk/2005/01/15/satmag2.html>.

²² Kelegama, S. (2014). China-Sri Lanka Economic Relations: An overview. In *China Report* (Vol. 50, Issue 2). Sage Publications India PVT Ltd. <https://doi.org/10.1177/0009445514523646>

²³ Picard, A. L., Groelsema, R., & Buss, T. F. (2008a). *Foreign Aid and Foreign Policy: Lessons for the Next Half-Century*. Armonk, N. Y.: M. E. Sharpe.

dari fasilitas perbaikan, bunkering, terminal kargo, dan fasilitas bahan bakar. Total dana yang digunakan untuk pembangunan proyek pelabuhan Hambantota sendiri diperkirakan sebesar USD 1,4 Miliar. Dalam pemberian dana pinjaman untuk proyek tersebut, Tiongkok memberikan pinjaman luar negeri tersebut melalui dua tahap.

Tahap pertama, Tiongkok memberikan dana sebesar 85% dari total biaya atau sekitar USD 360 Miliar pada tahun 2008. Lalu tahap kedua dana pinjaman diberikan oleh Tiongkok pada bulan Desember 2011 sebesar USD 600 Miliar.²⁴ Kerjasama antara Tiongkok dan Sri Lanka tidak hanya berfokus pada Pelabuhan Hambantota saja, melainkan juga pada kerjasama dalam proyek pengembangan Pelabuhan Colombo yang mana pemerintah Tiongkok menanamkan investasi pada proyek tersebut. Pada bulan November 2013, Tiongkok menawarkan diri untuk mengambil peran utama dalam pengembangan proyek Colombo tersebut karena Tiongkok memiliki modal serta pengalaman untuk mewujudkan visi tersebut yang telah direncanakan sejak 2004.²⁵ Tiongkok menanamkan investasi dalam proyek The Colombo Port Expansion Project (CPEP) di mana investasi tersebut akan digunakan untuk memfasilitasi pembangunan pelabuhan Colombo Selatan.

Kebijakan *BELT AND ROAD INITIATIVE* (BRI)

Belt and Road Initiative (BRI) adalah salah satu strategi yang dibuat

oleh Tiongkok dibawah pemerintahan Xi Jinping tahun 2013.²⁶ *Belt and Road* sendiri adalah usaha ekonomi, diplomatik, dan geopolitik multifaset. Tujuan dari diadakannya kebijakan ini adalah untuk menghubungkan ekonomi Eurasia, Afrika Timur, Eropa dan lebih dari 71 negara, angka tersebut mewakili 70% total populasi global,²⁷ dengan menginisiasi dan memimpin BRI dengan investasi awal sebesar 1,3 triliun USD untuk menciptakan jaringan pipa energi, infrastruktur, telekomunikasi, pelabuhan, dan perdagangan. Dalam kebijakan BRI ini sendiri terdiri dari dua komponen, yakni *the Silk Road Economic Belt* dan *the 21st Century Maritime Silk Road*.²⁸

Eksistensi *Belt and Road Initiative*

Keberadaan Tiongkok yang semakin berkembang secara sosial, politik, budaya, dan ekonomi mengakibatkan perubahan geopolitik global yang terjadi di dalam jalinan hubungan antarnegara. Amerika Serikat yang pada masa era sebelumnya telah memiliki pengaruh atau hegemoni di setiap wilayah di belahan dunia, harus menghadapi tantangan dari Tiongkok yang sudah mulai menanamkan pengaruhnya di negara-negara Asia dan Afrika. Pada tahun 2013, Tiongkok mengeluarkan kebijakan *Belt and Road Initiative* yang bertujuan untuk meningkatkan konektivitas dan kooperasi dalam skala transkontinental. Dalam inisiasi yang dibangun oleh Tiongkok tersebut, dikenal konsep baru mengenai *Silk Road Economic Belt* yang

²⁴ Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. (2022). *China and Sri Lanka*. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zzjg_663340/yzs_663350/gjlb_663354/2782_663558/

²⁵ Smith, J. M. (2016, November 18). China and Sri Lanka Between A Dream and A Nightmare. *The Diplomat*.

²⁶ Syaiful Anam, Ristiyani. Kebijakan Belt and Road Initiative (BRI) Tiongkok pada Masa Pemerintahan Xi Jinping.

²⁷ Raphael Ziro Mwatela & Zhao Changfeng. Africa in Tiongkok's One Belt One Road Initiative: A Critical Analysis. *IOSR Journal of Humanities and Social Science (IOSR-JHSS)* 21, 2 Ver 1, pp. 11. Desember 2016.

²⁸ Syaiful Anam, Ristiyani. Kebijakan Belt and Road Initiative (BRI) Tiongkok pada Masa Pemerintahan Xi Jinping

menjelaskan inisiasi Belt dan New Maritime Silk Road sebagai inti dari inisiasi Road. Secara holistik, inisiasi Belt dan Road bertujuan untuk meningkatkan perdagangan, investasi luar negeri, dan meningkatkan taraf hidup masyarakat di negara-negara yang berpartisipasi dalam inisiasi BRI. Konsep New Maritime Silk Road mengaitkan antara Tiongkok dengan negara-negara Asia Tenggara, negara-negara Teluk dan Timur.

Rancangan Belt and Road Initiative oleh Tiongkok

Belt and Road Initiative (BRI) senilai US\$ 4 triliun dianggap sebagai proyek perdagangan dan investasi asing paling ambisius di Tiongkok hingga saat ini. Proyek ini awalnya bernama *One Belt One Road* (OBOR) dan kemudian berganti nama menjadi BRI, istilah "satu" di BRI hanya menyiratkan satu jaringan tunggal sementara BRI akan lebih mencerminkan banyak kelompok jaringan proyek. Pada Oktober 2017, BRI dituliskan ke dalam konstitusi Partai Komunis di Kongres Nasional ke-19 Partai Komunis Tiongkok (CPC), sebuah tanda signifikan kebijakan proyek untuk Tiongkok dan kepemimpinannya saat ini.²⁹

Sumber dana Belt and Road Initiative

Sebagai salah satu proyek terbesar dalam sejarah dunia, BRI membutuhkan dana yang tidak sedikit. Pemerintah Cina telah menyatakan USD 40 Miliar dari pihaknya.³⁰ Lembaga pendanaan lainnya seperti *China Development Bank*, *State Administration of Foreign Exchange*,

Export-Import Bank of China, dan *China Investment Corporation* telah mengalokasikan dana pada tahun 2015.³¹ BRI diharapkan secara khusus menyoroti pembangunan infrastruktur, globalisasi ekonomi, harmonisasi politik, pertukaran budaya dan adopsi teknologi maju untuk mencapai koordinasi kebijakan, meningkatkan fasilitas, meningkatkan konektivitas, mempromosikan integrasi keuangan, dan membuat tempat tinggal yang lebih baik bagi masyarakat luas.³² BRI lebih lanjut berfokus pada arus investasi, alokasi sumber daya, integrasi pasar dan koordinasi kebijakan melalui promosi kerjasama ekonomi regional yang terbuka, komprehensif dan seimbang.

Rancangan penggambaran Belt and road Initiative

BRI menghubungkan komunitas dunia dengan bantuan integrasi politik, ekonomi dan budaya. Meskipun, menurut beberapa akademisi, BRI adalah satu-satunya niat Tiongkok untuk kebijakan "Go West" untuk perdagangan, BRI memiliki dampak besar pada ekonomi dunia. Jelas dan strategis, Tiongkok memiliki pengaruh mayoritas pada inisiatif BRI karena mendapat keuntungan penggerak pertama dan menjadi pemain ekonomi terbesar.³³ Proyek ini juga terdiri dari inisiatif "Digital Silk Road" bagi dunia untuk terhubung secara digital yang diawasi oleh *Cyberspace Administration of China*. Ada beberapa tempat yang signifikan secara geografis di Tiongkok

²⁹ Wijayasiri, J., Senaratne, N. 2018. China's Belt and Road Initiative (BRI) and Sri Lanka. Diakses di www.juridicas.unam.mx.

³⁰ Chua, A. C. (2017). *One Belt One Road and opportunities*. Diakses https://centerforfinancialstability.org/research/China_OneBeltOneRoad_7_6_17.pdf

³¹ Sarker, M. N. I., Hossin, M. A., Yin, X. H. and Sarker, M. K. (2018). *One Belt One Road initiative of China: Implication for future of global development*. *Modern Economy*, 9, 623-638.

³² Uberoi, P. 2016. *Problem and prospects of the BCIM economic corridor*, *ChinaReport*, 52, 19-44.

³³ Du, J. and Zhang, Y. 2017. *Does One Belt One Road Initiative Promote Chinese Overseas Direct Investment?*. *China Economic Review*, 40, 1-61.

seperti Xinjiang sebagai area inti dari *One Belt* dan Fujian sebagai area inti dari *One Road* untuk implementasi dua proyek besar di bawah inisiatif BRI.

Beberapa hasil penelitian lain mengisahkan inisiatif BRI sebagai perluasan, peningkatan, dan penggabungan ekonomi Tiongkok yang melambat dengan menjaga keamanan negara, ekonomi dan hubungan eksternal. negara-negara anggota BRI membutuhkan setidaknya USD 5 Triliun untuk pembangunan infrastruktur dari 2016 hingga 2020 sedangkan menurut *Asian Development Bank* (ADB), negara-negara Asia anggota BRI menginginkan USD 8 Triliun untuk saling terhubung satu sama lain dan hasil lengkap dari proyek.³⁴ Infrastruktur telah dinilai sebagai prioritas utama karena sebagian besar negara anggota BRI adalah negara berkembang.³⁵ Langkah penting utama berikutnya adalah mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk menghilangkan hambatan perdagangan dan investasi, hambatan tarif dan non-tarif serta mempromosikan pertumbuhan ekonomi dan pembangunan berkelanjutan.

Pembangunan Pelabuhan Hambantota

Lokasi geografis pada Pelabuhan Hambantota menjadi faktor utama yang menguatkan pemerintahan Mahinda Rajapaksa untuk tetap membangun sebuah pelabuhan baru untuk Sri Lanka. Pelabuhan Hambantota secara geografis terletak di Kota Hambantota yang menghadap ke arah laut bagian selatan, dimana kota ini memiliki akses langsung menuju rute pelayaran internasional utama yang menghubungkan wilayah Asia Pasifik dengan Eropa dan Amerika

Utara. Kota ini juga di anugerahi dengan waktu transit yang singkat menuju India, Afrika, dan kawasan the Upper Gulf, sehingga menciptakan peluang untuk mengakses pasar yang berkembang di sub-kontinen India.³⁶

Jalur pelayaran yang cukup strategis tentu menjadi salah satu potensi bagi Hambantota sebagai pelabuhan port-of-call untuk pengiriman internasional dengan 16 meter kedalaman laut alami yang merupakan ciri khas dari pelabuhan ini. Selain itu, ciri khas lainnya adalah kekayaan sumber daya di bidang perairan dan kesuburan tanah yang terus menawarkan peluang untuk menghasilkan pendapatan di kawasan tersebut serta pembangunan negara secara keseluruhan.³⁷ Kekayaan sumber daya alam dan kemudahan transit untuk perdagangan laut tidak serta merta membuat Hambantota menjadi makmur, melainkan kondisinya cukup memprihatinkan. Hambantota merupakan wilayah pedesaan dan dapat dikatakan terbelakang yang dihuni oleh sekitar 600.000 penduduk.³⁸

Pelabuhan Hambantota akan menjadi pelabuhan terbesar di Sri Lanka setelah Pelabuhan Kolombo dan diklaim akan menjadi pelabuhan terbesar yang dibangun di daratan di abad ke-21 ini. Letak geografisnya yang unik yakni berada di selatan pulau Sri Lanka dan di tengah Samudra Hindia menjadikan pelabuhan Hambantota sebagai tempat transit pelayaran yang strategis. Disebut sebut pelabuhan Hambantota menjadi alternatif rute tersingkat pelayaran timur-barat yang melewati enam hingga sepuluh mil laut di selatan Hambantota. Diperkirakan setidaknya 20% dari lalu lintas pengiriman terutama tanker minyak akan menggunakan Pelabuhan Hambantota

³⁴ Fallon, T. 2011. *The new Silk Road: Xi Jinping's grand strategy for Eurasia. American Foreign Policy Interests*, 37, 140-147.

³⁵ Gray, K. and Murphy, C. N. 2015. Introduction: Rising powers and the future of global governance. *Third World Quarterly*, 34, 183-193.

³⁶ Sri Lanka Ports Authority. 2016. "Port of Hambantota."

³⁷ Singh, Anita Inder. 2021. "China's Port Investment in Sri Lanka Reflect Competition with India in the Indian Ocean." *China Brief*.

³⁸ Betigeri, Aarti. 2018. "Hambantota: 'The Chinese Port.'"

sebagai tempat transit.

Namun sejak pertama kali pelabuhan Hambantota mulai beroperasi pada Juni 2012 lalu hingga 2018 pelabuhan tersebut telah dioperasikan. Namun faktanya proyek pelabuhan Hambantota belum juga memberikan keuntungan yang signifikan jika dihitung dengan total pinjaman sebesar US\$ 1,35 miliar.

Proyek pembangunan tersebut dibagi menjadi tiga fase. Fase – I proyek pengembangan telah selesai, dan sekarang beroperasi. Pembangunan Fase – I diperkirakan menelan biaya US\$ 360 juta, dengan 85 persen pendanaan dari Tiongkok Exim Bank dan sisanya 15 persen oleh Otoritas Pelabuhan Sri Lanka (SLPA). Selain pinjaman, negara harus mengeluarkan biaya tambahan seperti pembayaran ke konsultan Denmark, biaya tanah yang diperoleh untuk konstruksi, pembayaran biaya peralatan yang berfluktuasi. Pekerjaan konstruksi fase - II proyek secara substansial telah selesai. Tahap – II³⁹ diperkirakan menelan biaya sekitar US\$ 750 juta. Proyek pembangunan juga termasuk pulau buatan, dibangun dengan bahan galian dari fase - II Pelabuhan Hambantota. Pulau ini terletak di dalam batas pengembangan pelabuhan luas dan memiliki perkiraan luas 43 Hektar. Tahap – III dari proyek pembangunan diharapkan akan selesai pada tahun 2023.⁴⁰

Perjanjian Tiongkok dan Sri Lanka dalam pelabuhan Hambantota

Pada Desember 2016, perjanjian

pertama ditandatangani antara kedua pihak, yaitu SLPA dan CMPHCL menandatangani perjanjian pertama mereka. Perjanjian itu ditetapkan bahwa pemerintah Sri Lanka akan menjual 80 persen saham Hambantota port (US\$1.12b) untuk sewa 99 tahun, kepada perusahaan Tiongkok. Sisanya 20 per persen saham akan dipegang oleh SLPA. Total tanah yang disewa termasuk seluruh infrastruktur pelabuhan, zona industri, pulau buatan dan wilayah angkatan laut, yang dibangun di properti pelabuhan. Menurut Menteri Keuangan Sri Lanka Ravi Karunanayake, masalah itu hanya bisa diselesaikan dengan terlebih dahulu menyelesaikan pinjaman berbunga tinggi, melalui hasil penjualan Hambantota. Pada tanggal 21 Maret 2017, perjanjian tersebut menyaksikan perubahan yang tidak terduga dalam isinya karena protes dan demonstrasi yang ekstensif dan keras oleh warga Sri Lanka, sehubungan dengan penjualan 80 persen pelabuhan dan rencana industri yang diusulkan daerah. Kabinet Sri Lanka menyetujui perjanjian yang dinegosiasi ulang, yang ditujukan untuk mengurangi saham Tiongkok saat ini dalam proyek pelabuhan.

Menurut Perdana Menteri Sri Lanka, Ranil Wickremesinghe, belum ada ditandatanganinya perjanjian, akan tercipta keseimbangan yang adil antara kedua belah pihak. Meskipun Hambantota adalah 'pelabuhan bebas', perusahaan pelayaran global telah menolak untuk menggunakannya karena alasan kelayakan ekonomi. Masalah kelayakan ekonomi ditangani dengan investasi sebesar US\$ 5 miliar oleh investor Tiongkok, di zona industri seluas 15.000 hektare yang diusulkan untuk mendirikan pabrik-pabrik Tiongkok. Industri-industri ini nantinya dapat mengeksport kembali barang ke Tiongkok melalui Perjanjian Perdagangan Bebas (FTA) yang diusulkan. Perdana Menteri Sri Lanka diperkirakan akan mengunjungi Beijing pada bulan Meitahun ini untuk membahas masalah ini dengan Tiongkok. Penjualan saham di

³⁹ Otoritas Pelabuhan Sri Lanka. "Pelabuhan Hambantota."

http://www.flandersinvestmentandtrade.com/export/sites/trade/files/trade_proposals/Port%20of%20Hambantota%20RFP.pdf

⁴⁰ "Port of Hambantota, Sri Lanka",

<http://www.shiptechnology.com/projects/port-of-hambantota/>

Hambantota tidak hanya akan membantu Sri Lanka untuk membayar utangnya tetapi juga membantu mengelola cadangan devisanya.

Konversi pinjaman menjadi ekuitas oleh pemerintah Lanka dapat membantu negara tersebut mengatasi jebakan utang ekonomi; tetapi pada saat yang sama, itu bisa berkompromi keamanan nasional dan stabilitas domestik negara. Keamanan akan memberikan berbagai hak kepada perusahaan Tiongkok, seperti sebagai hak pengembangan dan pengoperasian untuk kegiatan komersial terkait pelabuhan, memungkinkan kontrol langsung atas pergerakan pengiriman, layanan keamanan pelabuhan, bunkering, batinlayanan jangkar, perbaikan kapal, dll.

Sesuai draf terbaru perjanjian yang direvisi pada 25 Maret 2017, secara keseluruhan keamanan Pelabuhan Hambantota akan dikontrol oleh Oversight Committee, terdiri dari perwakilan Angkatan Laut Sri Lanka, Polisi Sri Lanka, SLPA dan Sekretaris Kementerian Pembangunan Strategis dan Perdagangan Internasional. Namun, keamanan internal pelabuhan hanya akan dikendalikan oleh perusahaan Tiongkok, sehingga memberikan celah bagi Tiongkok untuk mempekerjakan militer untuk peran keamanan internal. Oleh karena itu, pemerintah Lanka mengindikasikan bahwa pengaturan seperti itu akan membutuhkan perubahan substantif dalam undang-undang yang berkaitan dengan pelabuhan dan itu tidak akan mempengaruhi kedaulatan negara atau mengarah pada militer yang bermusuhan kehadiran. Politik Negara pulau telah menghadapi tuduhan terus menerus dan sering korupsi, yang berasal dari investasi Tiongkok sepihak di negara itu. Terutama, di antaranya mengizinkan perusahaan Tiongkok itu mengamankan proyek infrastruktur besar-besaran tanpa proses tender.⁴¹

⁴¹Smruti S Pattanaik, "Controversy over Chinese

Investasi Tiongkok di Hambantota

Tiongkok telah berinvestasi dalam proyek Sri Lanka yang tidak layak secara ekonomi, dasarnya untuk mendapatkan leverage negosiasi. Diplomasi buku cek ini telah meninggalkan negara kepulauan dalam situasi krisis yang tidak menyenangkan. Untuk saat ini, Tiongkok telah berinvestasi hampir US\$ dua miliar untuk proyek pelabuhan. Jika perjanjian yang diusulkan ditandatangani, Tiongkok harus berinvestasi setidaknya US\$ 700 juta untuk mengoperasikan pelabuhan tersebut sama sekali. Tiongkok unggul dalam seni menggunakan bantuan keuangan untuk memajukan strateginya kepentingan, terutama di negara-negara berkembang. Pelabuhan Hambantota adalah klasik contoh rencana ambisius Beijing untuk menciptakan pos terdepan yang menguntungkan di Samudera Hindia Region, untuk mengamankan pasokan minyaknya dan melanjutkan ekspornya ke Asia Selatan, Asia Timur, Afrika dan Eropa. Ini juga mendukung inisiatif One Belt, One Road (OBOR), yang dirancang untuk menghubungkan Daratan Eurasia melalui darat dan laut. Presiden Tiongkok Xi Jinping telah menyebut Sri Lanka 'penting' untuk penyelesaian prakarsa OBOR negara itu.⁴²

KESIMPULAN

Hasil analisis menemukan bahwa krisis utang Sri Lanka disebabkan oleh tindakan tak bertanggung jawab yang

investment in Sri Lanka", *East Asia Forum*,
<http://www.eastasiaforum.org/2015/06/05/controversy-over-chinese-investasi-dalam-sri-lanka/>

⁴² Brahma Chellaney, "Tiongkok's debt-trap diplomacy", *Live Mint*, 27 Januari 2017,
<http://www.livemint.com/Opinion/21P46w1PXj00K8VUKMu9oN/Tiongkoks-debttrap-diplomacy.html>

dilakukan oleh kedua belah pihak, baik Tiongkok sebagai kreditur maupun Sri Lanka sebagai debitur. Tiongkok telah memberikan pinjaman secara agresif tanpa memperhatikan kelayakan kredit Sri Lanka. Idealnya, kreditur menghentikan pinjaman ketika kelayakan kredit debiturnya semakin rendah dan bahkan tidak mampu membayar utang, atau mengajukan syarat regulasi yang harus dilakukan debitur, tetapi Tiongkok tidak.

Tiongkok membangun sebuah proyek yaitu *Belt and Road Initiative* (BRI) / *One Belt One Road* (OBOR) merupakan salah satu upaya untuk membangun Jalur Sutra Baru di dunia ini. Tujuan dari adanya proyek ini adalah bagaimana caranya agar wilayah Tiongkok dapat terkoneksi dengan wilayah-wilayah di luar Tiongkok yang strategis, entah itu melalui darat maupun lautan. Proyek OBOR ini sendiri salah satunya melewati wilayah Sri Lanka. Sri Lanka adalah sebuah negara di benua Asia Selatan menjadi sangat strategis dalam pandangan Tiongkok untuk membangun posisi Tiongkok sebagai mitra dagang terbesar.

Sri Lanka awalnya membutuhkan uang untuk pembangunan pelabuhan Hambantota yang awalnya untuk membangun ekonominya yang mulai pasang surut. Hambantota sendiri memiliki sumber daya alam yang cukup banyak dan nantinya akan bisa membuat pertumbuhan investasi kedua negara ini akan berkembang dengan sangat baik. Pelabuhan Hambantota telah mendapatkan investasi dari Tiongkok sebesar 2 miliar dollar Amerika Serikat dalam rangka pengembangan pembangunan proyek pelabuhan tersebut. Pinjaman yang diberikan oleh pihak Tiongkok tersebut nampaknya tidak melalui studi serta pertimbangan yang cukup layak serta mendalam terkait opsi dan langkah pembayaran ke depannya.

Tiongkok mengambil kesempatan dalam kesusahannya Sri Lanka yang ingin berkembang dengan kebijakan yang dilakukan oleh Tiongkok, bahwa *Belt and*

Road Initiative sebenarnya bisa menguntungkan bagi pihak kreditur dan juga debitur. Namun, karena tertekanya ekonomi dari negara Sri Lanka sendiri yang masih belum stabil. Sri Lanka pun salah langkah untuk mengambil kesempatan itu bahkan sampai kehilangan suatu daerah yang sebetulnya bisa sangat menguntungkan.

Ketidakmampuan Sri Lanka dalam mengatasi hal ini dapat terlihat dari kendala yang terdapat dalam pembiayaan perawatan pelabuhan yang terbilang besar serta kemampuan mereka dalam pembayaran bunga yang besar. Hal ini mengingatkan negara mana pun untuk tetap berhati-hati dalam melakukan negosiasi, penawaran dan ajakan agar tidak salah langkah seperti negara Sri Lanka.

DAFTAR PUSTAKA

- Amalia, R. 2016. *Kebijakan Politik Luar Negeri Republik Rakyat China di Kawasan Asia Selatan Dan Dampaknya Dibidang Politik Dan Militer*. Skripsi. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik: Universitas Hassanuddin. Diakses dari: <https://jurnal.amikom.ac.id/index.php/nsjis/article/download/195/128/852> pada 2 januari 2021 pukul 20:14 WIB.
- Heritage.org. 2019. “*Sri Lanka: 2019 Index of Economic Freedom*”. Diakses dari <https://www.heritage.org/index/country/srilanka> pada 26 maret 2021 pukul 19:57 WIB.
- China-Britain Business Council 2014. A role for UK companies in developing China’s new initiative : New opportunities in China and beyond, United Kingdom and China.

- Ship-technology.com. 2010. Sri Lanka Opens First Phase of Hambantota Port. Diakses dari: <https://www.ship-technology.com/uncategorised/news93572-html/> pada 6 April 2021 pukul 09:36 WIB.
- Ship-technology.com. 2017. CMPort finalises new concession agreement for Hambantota port in Sri Lanka. Diakses dari: <https://www.ship-technology.com/news/newscmpor-t-finalises-new-concession-agreement-for-hambantota-port-in-sri-lanka-5882659/> pada 6 April 2021 pukul 09:53 WIB.
- Janaka Wijayasiri, dan Nuwanthi Senaratne. "China's Belt and Road Initiative (BRI) and Sri Lanka" (2018): 373–397.
- Shiwei, Shen. 2018. Underwater Myth of Sri Lanka's Hambantota Port deal". Diakses dari: <http://www.ft.lk/opinion/Underwater-myth-of-Sri-Lanka-s-Hambantota-Port-deal/14-660586> Pada 6 April 2021 pukul 10:14 WIB.
- Anditiasari, Dana. 2017. Sri Lanka Tawarkan China, Utang Dibayar Pakai bandara. Diakses dari: <https://m.detik.com/finance/berita-ekonomi-bisnis/3392385/sri-lanka-tawarkan-china-utang-dibayar-pakai-bandara> Pada 6 April 2021 pukul 10:27 WIB.
- Sirilal, R. & Aneez, S. 2017. Sri Lanka signs \$1.1 billion China port deal amid local, *foreign concerns*.
- Putera, I.G.N.A.P., Fasisaka, I., & Prameswari, A. A. A. I. 2019. "Kepentingan Tiongkok Dalam Akuisisi Pelabuhan Hambantota Sri Lanka", *Jurnal Hubungan Internasional*. Vol 1.
- Amalia, R. (2016). *Kebijakan Politik Luar Negeri Republik Rakyat China di Kawasan Asia Selatan Dan Dampaknya Dibidang Politik Dan Militer*. Skripsi. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik: Universitas Hassanuddin. Diakses dari: <https://jurnal.amikom.ac.id/index.php/nsjis/article/download/195/128/852> pada 2 januari 2021 pukul 20:14 WIB.
- CNN Indonesia. (2018) *Kebijakan Belt and Road China Sebabkan Utang* (Online). Diakses dari: <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20180902164934-92-326974/kebijakan-belt-and-road-china-sebabkan-utang-besar> pada 5 januari 2021 pukul 10:57 WIB.
- Shepard, W. 2016. *Sri Lanka's Debt Crisis Is So Bad The Government Doesn't Even Know How Much Money It Owes*.
- Sunday Times. 2016. *H'tota and Mattala: China declines Lanka's request*. Diakses dari: <http://www.sundaytimes.lk/160731/news/htota-and-mattala-china-declines-lankas-request-203012.html> pada 6 januari 10:23 WIB.
- Nano Prawoto. 2009. "Dapatkah Bantuan Luar Negeri Mendorong Pertumbuhan Ekonomi?" *Jurnal UNISIA*, Vol. XXXVI, No. 72.
- Kemlu. (2022). *Profil Negara Sri Lanka*. Kementerian Luar Negeri Republik <https://kemlu.go.id/colombo/id/read/srilanka/1913/etc-menu>

- Silva, K. M. de. (2005). A History of Sri Lanka. <http://library.lol/main/690CF8076602D083EDED7D4FB98ACA5A>
- Wickremasinghe, & H., R. (2015, January 15). *Lanka's Age-Old Links with China*. The Island. <http://www.island.lk/2005/01/15/satmag2.html>.
- Kelegama, S. (2014). China-Sri Lanka Economic Relations: An overview. In *China Report* (Vol. 50, Issue 2). Sage Publications India PVT Ltd. <https://doi.org/10.1177/0009445514523646>
- Picard, A. L., Groelsema, R., & Buss, T. F. (2008a). *Foreign Aid and Foreign Policy : Lessons for the Next Half-Century*. Armonk, N. Y. : M. E. Sharpe.
- Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. (2022). *China and Sri Lanka*. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zzjg_663340/yzs_663350/gjlb_663354/2782_663558/
- Smith, J. M. (2016, November 18). China and Sri Lanka Between A Dream and ANightmare. *The Diplomat*.
- Syaiful Anam, Ristiyani. Kebijakan Belt an Road Initiative (BRI) Tiongkok pada Masa Pemerintahan Xi Jinping.
- Raphael ZiroMwatela & Zhao Changfeng. Africa in Tiongkok"s One Belt One Road Initiative: A Critical Analysis. *IOSR Journal of Humanities and Social Science (IOSR-JHSS)* 21, 2 Ver 1, pp. 11. Desember2016.
- Syaiful Anam, Ristiyani. Kebijakan Belt an Road Initiative (BRI) Tiongkok pada Masa Pemerintahan Xi Jinping
- Wijayasiri, J., Senaratne, N. 2018. China's Belt and Road Initiative (BRI) and Sri Lanka. Diakses di www.juridicas.unam.mx.
- Chua, A. C. (2017). *One Belt One Road and opportunities*. Diakses https://centerforfinancialstability.org/research/Chua_OneBeltOneRoad_7_6_17.pdf
- Sarker, M. N. I., Hossin, M. A., Yin, X. H. and Sarker, M. K. (2018). *One Belt One Road initiative of China: Implication for future of global development*. *Modern Economy*, 9, 623-638.
- Uberoi, P. 2016. *Problem and prospects of the BCIM economic corridor*, *China Report*, 52, 19-44.
- Du, J. and Zhang, Y. 2017. *Does One Belt One Road Initiative Promote Chinese Overseas Direct Investment?*. *China Economic Review*, 40, 1-6
- Fallon, T. 201. *The new Silk Road: Xi Jinping's grand strategy for Eurasia*. *American Foreign Policy Interests*, 37, 140-147.
- Gray, K. and Murphy, C. N. 2015. Introduction: Rising powers and the future of global governance. *Third World Quarterly*, 34, 183-193.
- Sri Lanka Ports Authority. 2016. "Port of Hambantota."
- Singh, Anita Inder. 2021. "China's Port Investment in Sri Lanka Reflect Competition with India in the Indian Ocean." *China Brief*.
- Betigeri, Aarti. 2018. "Hambantota: "The Chinese Port."
- Otoritas Pelabuhan Sri Lanka. "Pelabuhan

Hambantota.”

http://www.flandersinvestmentandtrade.com/export/sites/trade/files/trade_proposals/Port%20of%20Hambantota%20RFP.pdf

“Port of Hambantota, Sri Lanka”,
<http://www.shiptechnology.com/projects/port-ofhambantota/>

Smruti S Pattanaik,” Controversy over Chinese investment in Sri Lanka”,
East AsiaForum,
<http://www.eastasiaforum.org/2015/06/05/controversy-over-chinese-investasi-dalam-sri-lanka/>

Brahma Chellaney, “Tiongkok's debt-trap diplomacy”, *Live Mint*, 27 Januari 2017,
<http://www.livemint.com/Opinion/21P46w1PXj00K8VUKMu9oN/Tiongkoks-debttrap-diplomacy.html>