

kemudian diklasifikasikan dan disusun secara sistematis. Selanjutnya, dilakukan proses menentukan kesimpulan dengan menggunakan logika berfikir.



BAB II

Belt and Road Initiatives di Sri Lanka

Guna menjawab rumusan masalah dengan perspektif dari teori dependensi maka keterkaitan teori atau landasan konseptual tersebut digunakan penulis dalam meneliti *Belt and Road Initiatives* di Sri Lanka. Penjelasan berikut akan berdasarkan data atau temuan yang didapatkan oleh penulis untuk nantinya mengatarkan para pembaca menuju bab selanjutnya sekaligus mengetahui penjelasan dari penulis selama proses perangkaian konsep atau kerangka kerja dalam pelaksanaan program BRI Tiongkok di Sri Lanka dengan perspektif teori dependensi.

The Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road secara kolektif disebut sebagai “*One Belt, One Road*” tetapi pada

akhirnya menjadi “*Belt and Road Initiative*”. Makna dari ‘Belt’ meliputi penciptaan koridor ekonomi dan perdagangan yang membentang dari barat wilayah perbatasan Tiongkok melalui Asia Tengah dan berakhir di wilayah Eropa di dalam jalur daratnya. Strategi pertama yang dilakukan pemerintahan Tiongkok adalah menghubungkan negara – negara yang berada di Asia Tengah dengan ekonomi Tiongkok lebih luas dan inisiatif jarak jauh yang mencakup jalur kereta api dari Tiongkok hingga negara – negara Eropa agar lebih luas lagi. Inisiatif dari ‘Belt’ sendiri dikabarkan oleh pemerintahan Tiongkok proses integrasi massa yang tinggal di Eurasia ke dalam area ekonomi yang terpadu. Inisiatif ‘*Maritime Silk Road*’ sendiri menambah jumlah pelabuhan untuk tempat transit kapal – kapal dagang yang telah terintegrasi dalam BRI serta mampu menghubungkan Tiongkok di seluruh kawasan maritim Indo-Pasifik. Hal tersebut menjadi tujuan penting dalam inisiatif jalur maritim tersebut.

Pembangunan dan pembelian untuk fasilitas pelabuhan dan zona ekonomi yang berada dalam wilayah otoritas maritim di Australia, Bangladesh, Djibouti, Indonesia, Kenya, Malaysia, Myanmar, Oman, Pakistan, Sri Lanka dan Tanzania bertujuan untuk memberi Tiongkok akses dagang di jalur maritim serta mampu memberikan manfaat di bidang ekonomi di seluruh kawasan Samudra Hindia. Pembangunan dan pembelian untuk fasilitas pelabuhan tersebut bersumbu atau berujung di Piraeus, pelabuhan utama Yunani yang telah dibeli oleh perusahaan

Tiongkok yang menyediakan jasa pengiriman dan logistic bernama COSCO (*China Ocean Shipping Company*) (Sobotka, 2019).

Presiden Xi telah mempromosikan visi Tiongkok yang lebih tegas sementara pertumbuhan ekonomi domestik yang melambat memberi tekanan pada kepemimpinan negara kolega BRI. Proses ketika membuka pasar baru untuk beberapa komoditas khususnya pada sektor konsumsi dalam kapasitas industri yang lebih dari cukup. Pendekatan agresif yang disusun oleh Presiden Xi adalah terapan dari pendahulunya yang mengikuti kata – kata pepatah Deng yaitu, “*hide your strength, bide your time.*” Bagi beberapa orang, BRI merupakan tanggapan Tiongkok terhadap perhatian baru Amerika Serikat di pasar Asia yang diumumkan oleh Barack Obama pada tahun 2011. Kebanyakan masyarakat di Beijing membaca tanggapan tersebut sebagai usaha Amerika Serikat untuk menahan Tiongkok dalam memperluas hubungan ekonomi dan pengaruhnya di kawasan Asia Tenggara. Pensiunan Jenderal Tiongkok Qiao Liang pada tahun 2015 dalam pidato mengilustrasikan BRI sebagai strategi untuk menghindari pergerakan Amerika Serikat di Timur dalam bidang ekonomi. Pada waktu yang bersamaan, Tiongkok terdorong untuk meningkatkan hubungan ekonomi globalnya ke Barat sebab secara nilai historisnya telah diabaikan oleh peradaban Barat.

Secara resmi, program BRI menekankan pada lima poin dalam menjalin kerja sama antara lain yaitu koordinasi kebijakan pembangunan; pembangunan infrastruktur yang bertahap dan terkoneksi

serta memperbarui fasilitas jaringan; memperkuat investasi dan hubungan dagang lebih leluasa; meningkatkan dan mengintegrasikan kerja sama finansial dan menambah pertukaran sosial dan budaya guna mempererat hubungan warga antar negara (European Bank, n.d.).

Sekaligus menambah peluang pasar Tiongkok mendapat akses langsung ke pasar Eropa. Salah satu visi Presiden Xi yaitu menciptakan jalur kereta api dengan jaringan yang ekstensif, jalur pipa energi, jalan raya serta penyeberangan perbatasan antar negara yang efisien yang melalui Barat – melalui area otoritas Federasi Rusia yang memiliki sifat tanah bergunung – gunung dan berbukit – bukit— sampai ke wilayah selatan di India, Pakistan, Sri Lanka dan negara – negara di kawasan Asia Tenggara (Chilton, 2019).

Belt and Road Initiative diharapkan nantinya mampu melibatkan lebih dari \$ 1.000.000.000.000,00 (satu triliun dolar Amerika Serikat) dalam investasinya. Sebagian dari investasi dalam jumlah fantastis tersebut diperuntukan dalam pengembangan infrastruktur pada fasilitas pelabuhan, jalan raya, jalur kereta api dan bandara. Serta pembangkit listrik dan jaringan telekomunikasi. Cakupan secara geografi dalam program BRI terus berkembang dan selama prosesnya mencakup lebih dari 70 negara yang terlibat. Berdasarkan hasil riset dari *Asian Development Bank* diperkirakan bahwa 70 negara yang terlibat dengan BRI tersebut mengalami kekurangan pendanaan infrastruktur tahunan hingga mencapai angka \$ 800.000.000.000,00 (delapan ratus miliar dolar Amerika Serikat). Tercatat lebih kurang 65 % dari populasi warga

global dan sekitar sepertiga dari PDB (Produk Domestik Bruto) dunia. Serangkaian asosiasi tersebut akan memperluas penggunaan mata uang Tiongkok secara internasional yang disebut “renminbi” atau lebih dikenal sebagai mata uang Tiongkok, Yuan.

Menurut Presiden Xi selama proses pembangunan dan pembelian infrastruktur baru di beberapa negara yang terlibat dalam program BRI dapat memutuskan hambatan dalam konektivitas di Asia. Ambisi Tiongkok secara keseluruhan untuk program BRI menghadirkan kejutan bagi negara koleganya. Selama program BRI berlangsung lebih dari 70 negara telah menyepakati proyek dan menunjukkan minatnya untuk melaksanakan agenda – agenda yang tersusun dalam program Presiden Xi tersebut. Para akademisi memprediksi jika investasi terbesar berada dalam *China-Pakistan Economic Corridor* bernilai \$ 68.000.000.000,00 (enam puluh delapan miliar dolar Amerika Serikat). Serangkaian agenda dalam BRI yang menghubungkan Tiongkok dengan Pelabuhan Gwadar wilayah Pakistan di area Laut Arab. Secara keseluruhan, Tiongkok sudah melakukan investasi sebesar \$ 200.000.000.000,00 (dua ratus miliar dolar Amerika Serikat) guna mendukung dalam keberhasilan susunan agenda BRI. Morgan Stanley memprediksi jumlah dana investasi Tiongkok selama berlangsungnya program BRI mencapai angka \$ 1,2 hingga 1,3 triliun dolar Amerika Serikat pada tahun 2027. Meskipun estimasi total dana investasi Tiongkok beragam, Presiden Xi dalam program BRI termotivasi oleh keadaan geopolitik dan ekonomi di inisiatif tersebut.

Melakukan promosi pembangunan ekonomi di barat area Provinsi Xinjiang terjadi peningkatan jumlah kekerasan separatis. Kasus tersebut menjadi perhatian yang lebih diutamakan penyelesaiannya terlebih dahulu seperti halnya mengamankan suplai energi jangka panjang dari Asia Tengah hingga Timur Tengah. Terutama rute untuk distribusi komoditas atau barang yang tidak dapat diganggu oleh militer Amerika Serikat. Dalam sudut pandang yang lebih luas, para pemimpin Tiongkok bertekad untuk menyusun ulang ekonomi untuk menghindari jebakan atau hambatan yang menyita pengeluaran yang tidak perlu. Dalam upaya tersebut telah meningkatkan hampir 90 % dari penghasilan negara kolega BRI. Standar upah yang naik dan kualitas hidup meningkat ketika keterampilan untuk manufaktur yang rendah, mengalami perubahan yang lebih baik. Akan tetapi, orientasi negara kolega BRI yang berjuang kemudian beralih untuk melakukan produksi barang dan jasa yang bernilai tinggi agar standar produksinya naik. Zhang Yunling dari *Chinese Academy of Social Sciences* selaku bagian dari *think tank* Pemerintahan Tiongkok berpendapat bahwa program BRI akan menawarkan pilihan ekspor dan impor untuk komoditas baru serta mampu menciptakan rantai produksi yang nantinya memacu perkembangan ekonomi Tiongkok di lingkup global.

Pada tahun 1950, meskipun Sri Lanka mengakui Tiongkok dan menandatangani Pakta *Sino-Lanka Rubber-Rice* di tahun 1952. Hubungan diplomatik resmi antara kedua negara tersebut didirikan pada tahun 1957. Ikatan persahabatan yang telah lama terjalin ketika antara

kedua negara saling percaya untuk bekerja sama. Akan tetapi, hubungan diplomatik dan kepercayaan yang tercipta tidak begitu nampak dalam kerja sama di bidang ekonomi dan sosial bahkan pada masa sekarang (Shabbir, 2017).

Selama mantan Presiden Rajapaksa memimpin dan melawan adanya pemberontakan yang dilakukan kelompok Tamil, serangkaian pelanggaran hak asasi manusia terjadi dalam masa pemberontakan tersebut. Dunia internasional menekan Pemerintahan Sri Lanka melalui beberapa sikap tegas melalui Dewan Keamanan PBB dan Dewan HAM PBB. Amerika Serikat menahan penjualan perlengkapan militer dan kerja sama ekonominya ke Sri Lanka secara khusus. Di sisi lain, Pemerintahan India juga mendapat tekanan dari warga yang hampir seluruhnya berasal dari Tamil di bagian selatan untuk mengambil tindakan tegas melawan Pemerintahan Sri Lanka. Hal tersebut menciptakan kekosongan diplomatik dan kekosongan tersebut segera diambil oleh Pemerintahan Tiongkok untuk memanfaatkan kesempatan tersebut. Dengan dukungannya di forum internasional, Tiongkok bertransaksi dalam penjualan perlengkapan militer. Pada tahun 2007, Tiongkok dan Sri Lanka menandatangani kesepakatan besar untuk kali pertama dalam pembelian perangkat keras militer. Dukungan secara politis dan strategi Tiongkok untuk Sri Lanka tersebut membuka jalan guna menguatkan kerja sama ekonomi pada masa mendatang.

Tiongkok telah memberikan dana investasinya untuk pelabuhan Hambantota yang bernilai tinggi di Sri Lanka. Sekitar \$

1.100.000.000,00 (satu miliar seratus juta dolar Amerika Serikat) hanya untuk pembangunan dan peningkatan fasilitas pelabuhan. Investasi yang fantastis tersebut diharapkan dapat membawa keuntungan yang berlipat ke Tiongkok dan Sri Lanka sendiri dalam bidang ekonomi strategis. Pada tahun 2014, beberapa proyek pembangunan infrastruktur lainnya diperkirakan lebih kurang 70% semua proyek infrastruktur di Sri Lanka tersebut mendapatkan dana dari bank – bank Tiongkok yang berasosiasi dengan BRI (Banda & Dharmadasa, 2019). Proyek dalam Hambantota menghadapi beberapa kendala termasuk protes yang meluas. Ketika ditelusuri oleh Sri Lanka bahwa protes tersebut terpicu karena adanya campur tangan India agar protesnya segera meluas. Tetapi Pemerintahan Sri Lanka berhasil mengendalikan protes tersebut di tahun 2017. Pemerintahan Tiongkok telah mengakuisisi 70% saham di Hambantota, melakukan proses manajemen secara komprehensif dan kontrak sewa selama 99 tahun. Ditambah lagi adanya zona ekonomi khusus seluas 15.000 ha juga merupakan bagian dari perjanjian dalam BRI yang lebih luas. Kedua belah pihak telah menyadari dan telah menyatakannya beberapa kali bahwa Hambantota mengambil posisi penting di peta rute *the 21st Century Maritime Silk Road*.

Terdapat dua acuan penting sebagai alasan Tiongkok memprakarsai BRI tersebut dalam lingkup perdagangan. Karena jalur dalam BRI menghubungkan benua Eropa hingga ke wilayah Tiongkok melalui negara – negara yang terbentang di sepanjang jalur darat dalam kawasan Eurasia. Program inisiatif milik Tiongkok tersebut juga menghubungkan

ke Afrika dan Oseania sekaligus melewati beberapa tempat perhentian kapal dagang atau pelabuhan dalam jalur maritimnya. Di tahun 2015 tepatnya pada bulan Maret, Pemerintahan Tiongkok mengeluarkan rencana dalam aksinya yang bertujuan agar terlaksananya program inisiatif tersebut. Selama proses koordinasi program *Belt and Road Initiative* tersebut oleh Komisi Pembangunan dan Reformasi Nasional Tiongkok sekaligus melibatkan Kementerian Luar Negeri dan Perdagangan di bawah kepemimpinan Presiden Xi. Sejarah mencatat bahwa jalur sutra di daratan tercipta ketika ekspansi ke barat di masa kekuasaan Dinasti Han yang diperkirakan telah terjadi pada tahun 206 SM hingga 220 M (COUNCIL on FOREIGN RELATIONS, 2019). Lalu, sekarang membentuk rute perdagangan di seluruh negara yang menjadi jaringan negara – negara Asia Tengah seperti Afghanistan, Kazakhstan, Kirgistan, Tajikistan, Turkmenistan dan Uzbekistan serta wilayah India modern dan Pakistan di rute selatan.

Rute – rute dalam jalur sutra tersebut menjangkau jarak yang luas hingga ke tanah Eropa. Lantaran rute dagangnya yang luas, kawasan Asia Tengah merupakan pusat dari salah satu gelombang globalisasi pertama yang menghubungkan pasar – pasar wilayah timur dan barat (PARLIAMENT of AUSTRALIA, n.d.). Di waktu jalur sutra masih menjadi jalur terbaik untuk membuat jaringan dagang antar bangsa, para saudagar mampu mendapatkan kemakmuran dan keuntungan yang berlipat serta masyarakat di sepanjang jalur sutra juga turut merasakan kemakmuran jalur sutra tersebut sekaligus terjadi proses asimilasi dan

akulturasi tradisi budaya dan agama. Komoditas yang menjadi barang dagangan Tiongkok adalah sutra yang berharga, rempah – rempah, batu giok dan komoditas yang lain bergerak ke Barat. Sementara, Tiongkok menerima emas dan macam – macam logam mulia lainnya, gading dan produk – produk keramik. Penggunaan rute jalur sutra darat meningkat selama milenium pertama di bawah kekuasaan Kaisar Romawi, Kekaisaran Bizantium dan Dinasti Tang yang diperkirakan pada tahun 618 hingga tahun 907 Masehi.

Proses yang tertunda karena berbagai alasan, pada akhirnya Pemerintahan Sri Lanka telah menyelesaikan *Colombo International Financial Center Project*, proyek dengan nilai \$ 1.400.000.000,00 (satu miliar empat ratus juta dolar Amerika Serikat). Dalam proyek tersebut melibatkan penghargaan untuk Pemerintahan Tiongkok seluas 20 ha lahan kota dengan kontrak sewa 99 tahun dan dapat diperpanjang untuk dikembangkan sebagai distrik keuangan dengan taraf internasional. Selain *center project* tersebut, Tiongkok bertujuan menjalin hubungan sosial dan ekonomi yang komprehensif dengan Sri Lanka dengan melakukan investasi di bidang energi, infrastruktur, pariwisata dan pertahanan. Pada tahun 2016, Tiongkok memberi pinjaman lunak kepada Sri Lanka sebesar \$ 3.300.000.000,00 (tiga miliar tiga ratus juta dolar Amerika Serikat). Sekitar 13% dari total stok utang luar negeri Sri Lanka. FDI (*Foreign Direct Investment*) dari Tiongkok untuk Sri Lanka berjumlah lebih dari \$ 800.000.000,00 (delapan ratus juta dolar Amerika Serikat) pada tahun 2016. Sementara volume perdagangan bilateral telah

mencapai angka \$ 4.500.000.000,00 (empat miliar lima ratus juta dolar Amerika Serikat). Baik Sri Lanka maupun Tiongkok berharap agar segera menyelesaikan perjanjian – perjanjian FTA (*Free Trade Agreement*) yang telah mengikat (Wijayasiri & Senaratne, 2018).



Ketergantungan Tiongkok dan Sri Lanka Sebagai Latar Belakang Implementasi *Belt and Road Initiatives* di Sri Lanka

Dalam sudut pandang penulis terdapat beberapa alasan atau aspek yang mampu menjelaskan bahwa terdapat korelasi antara teori ketergantungan atau *dependence theory* dalam pelaksanaan program *Belt and Road Initiative* (BRI) khususnya di Sri Lanka. Tiongkok yang menjadikan Sri Lanka negara mitranya dalam mewujudkan agenda – agenda BRI melalui penggunaan jalur darat atau jalur laut untuk memperluas jangkauan pasar Tiongkok serta hal lainnya terkait manfaat yang diperoleh masing – masing Sri Lanka dan Tiongkok.