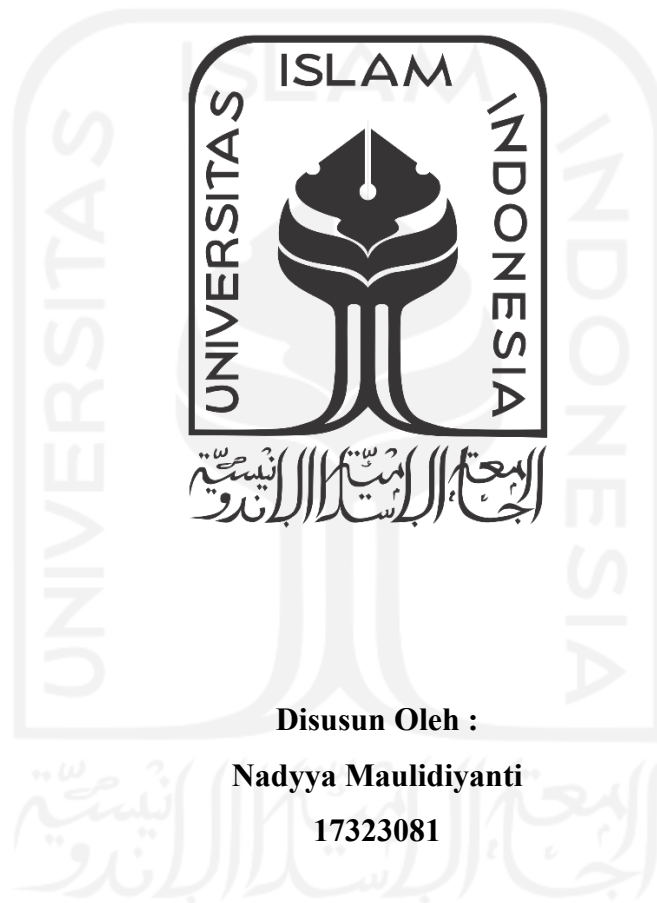


**Analisis Motif Akuisisi Pelabuhan Hambantota di Sri Lanka oleh Tiongkok
Melalui Kerjasama Belt and Road Initiative pada tahun 2017-2019
Berdasarkan Kekuatan Struktural Susan Strange**

SKRIPSI



Disusun Oleh :

Nadyya Maulidiyanti

17323081

**PROGRAM STUDI HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

2021

**Analisis Motif Akuisisi Pelabuhan Hambantota di Sri Lanka oleh Tiongkok
Melalui Kerjasama Belt and Road Initiative pada tahun 2017-2019
Berdasarkan Kekuatan Struktural Susan Strange**

SKRIPSI

Diajukan Kepada Program Studi Hubungan Internasional
Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia

Guna Memenuhi Sebagian Syarat Memperoleh

Derajat S1 Hubungan Internasional



Disusun Oleh :
Nadyya Maulidiyanti
17323081

**PROGRAM STUDI HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

2021

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul :

**Analisis Motif Akuisisi Pelabuhan Hambantota di Sri Lanka oleh Tiongkok
Melalui Kerjasama Belt and Road Initiative pada tahun 2017-2019
Berdasarkan Kekuatan Struktural Susan Strange**

Dipertahankan di Depan Penguji Skripsi Prodi Hubungan Internasional
Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia
Untuk Memenuhi Sebagian Dari Syarat-Syarat Guna Memperoleh
Derajat Sarjana S1 Hubungan Internasional

Pada Tanggal :

26 Januari 2021

Mengesahkan

Program Studi Hubungan Internasional
Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya
Universitas Islam Indonesia
Ketua Program Studi

(Hangga Fathana, S.I.P., B.Int.St., M.A.)



Dewan Penguji :

1. Muhammad Zulfikar Rahmat, B.A., M.A., Ph.D
2. Hangga Fathana S.IP., B.Int.St., M.A.,
3. Enggar Furi Herdianto, S.IP., M.A.
4. Hadza Min Fadhli Robby, S.IP., M.Sc.

Tanda Tangan

PERNYATAAN ETIKA AKADEMIK

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya :

Nama : Nadyya Maulidiyanti

No. Mahasiswa : 17323081

Program Studi : Hubungan Internasional

Judul Skripsi : Analisis Motif Akuisisi Pelabuhan Hambantota di Sri Lanka oleh Tiongkok Melalui Kerjasama *Belt and Road Initiative* pada tahun 2017-2019 Berdasarkan Kekuatan Struktural Susan Strange

Melalui surat ini saya menyatakan bahwa:

1. Selama melakukan penelitian dan pembuatan laporan penelitian skripsi, saya tidak melakukan tindakan pelanggaran etika akademik dan bentuk apapun, seperti penjiplakan, pembuatan skripsi dilakukan oleh orang lain, serta tindakan-tindakan pelanggaran akademik yang lainnya yang bertentangan dengan etika yang dijunjung tinggi oleh Universitas Islam Indonesia. Oleh karena itu, skripsi ini merupakan karya ilmiah saya sebagai penulis, bukan hanya karya jiplakan atau karya orang lain.
2. Apabila dalam ujian skripsi saya terbukti melakukan pelanggaran etika akademik, maka saya siapa menerima sanksi sebagaimana aturan yang berlaku di Universitas Islam Indonesia.
3. Apabila dikemudian hari, setelah saya lulus dari Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya, Universitas Islam Indonesia ditemukan bukti secara meyakinkan bahwa skripsi ini adalah jiplakan atau karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi akademik yang ditetapkan Universitas Islam Indonesia.

Yogyakarta 30 Desember 2020



Nadyya Maulidiyanti

HALAMAN PERSEMBAHAN



Alhamdulillah rabbilalamin

Karya sederhana ini kupersembahkan untuk :

Bapak dan Mama

Atas segala doa, dukungan, perjuangan, pengorbanan, nasehat, perhatian, semangat, cinta, dan kasih sayang yang telah diberikan.

Kakak dan Adik-adik

Atas semua doa, dukungan, serta dorongan yang diberikan kepada penulis

Semua Keluarga Besar

Terimakasih atas doa dan bantuan yang telah diberikan selama ini



HALAMAN MOTTO

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

“Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya”

(QS. Albaqarah – Ayat 286)

“Someone who bussier than you, are running right now”

(Unknown)

الجامعة الإسلامية
الاستاذ الدكتور

KATA PENGANTAR

Segala Puji bagi Allah *Subhanallahu wa ta'alla* Tuhan semesta alam, yang Maha Pengasih dan Maha Pemurah. Atas segala nikmat, serta rahmat dan karunia yang telah diberikan-Nya sehingga penulis bisa diberikan kesempatan untuk menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Tak lupa sholawat serta salam penulis sampaikan kepada Nabi Muhammad *Shallallahu 'ailaihi wa sallam*, keluarga, sahabat serta para pengikutnya.

Peneliti menyadari bahwa dalam penyelesaian ini terdapat banyak pihak yang telah memberikan bantuan, bimbingan, nasihat, dan dukungan. Oleh sebab itu, pada kesempatan ini, perkenankan penulis untuk mengucapkan terimakasih tak terhingga kepada :

1. Rektor Universitas Islam Indonesia, Bapak Fathul Wahid, ST., M.Sc., PhD.,
2. Bapak Dr. H. Fuad Nashori, S.Psi., M.Si., Psikolog selaku Dekan Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia.
3. Bapak Hangga Fathana S.IP., B.Int., M.A. selaku Kepala Program Studi Hubungan Internasional Universitas Islam Indonesia, serta selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah memberikan motivasi, nasihat, serta ilmu selama masa perkuliahan.
4. Bapak Muhammad Zulfikar Rahmat, B.A., M.A., Ph.D. selaku Dosen Pembimbing Skripsi yang telah memberikan arahan, masukan, serta waktu ditengah kesibukan beliau. Mohon maaf apabila dalam proses bimbingan skripsi terjadi kekhilafan baik yang sengaja maupun tidak disengaja. Semoga selalu diberikan kesehatan, dan kemudahan dalam setiap urusannya.
5. Kepada seluruh dosen Hubungan Internasional Universitas Islam Indonesia, yang telah memberikan banyak pelajaran, tidak hanya ilmu, akan tetapi banyak hal yang penulis dapatkan dari ibu-bapak dosen semua. Semoga ibu dan bapak dosen semua selalu diberikan kesehatan dan semoga Allah membalas semua kebaikan ibu dan bapak dosen.

6. Seluruh karyawan di lingkungan Universitas Islam Indonesia atas segala bantuan, kemudahan, serta kenyamanan dalam pelayanan yang diberikan selama masa perkuliahan.
7. Terimakasih kepada Mba Mardiatul Khasanah yang baik selaku staff prodi yang telah membantu dalam proses administrasi baik selama perkuliahan, sampai dengan proses menyelesaikan skripsi ini.
8. Terimakasih banyak penulis sampaikan kepada orang tua, Mama dan Bapak yang telah mempercayakan penulis dalam setiap proses yang penulis pilih. Terimakasih atas doa, dukungan, kasih sayang yang tak terhingga yang diberikan kepada penulis.
9. Kepada kakak dan adik-adikku, terimakasih atas semua kepercayaan yang telah diberikan kepada penulis.
10. Kepada teman-teman terdekatku selama proses perkuliahan ini, Indah teman baikku sejak Serumpun dan kita selalu bersama sampai proses akhir perkuliahan ini. Nirmala yang selalu ada ketika dibutuhkan. Nindy yang bahkan sudah menjadi partner dalam segala partner. Serta Asti yang selalu percaya bahwa penulis pasti bisa melewati semua tantangan. Indah, Nirmala, Nindy, dan Asti terimakasih karena menjadi saksi dalam perjalanan penulis selama di HI UII baik untuk senang, sedih, susah, dan semuanya. Semoga kalian selalu diberikan kelancaran dalam setiap hal yang kalian perjuangkan.
11. Terimakasih kepada teman-teman FPCI UII, terutama teman-teman *Research and Development* yaitu Kak Ibe, Bang Ari, Agus, Serta Santika (rekan terbaik dalam organisasi ataupun pertutoran). Penulis bersyukur mengenal kalian orang-orang hebat dengan humor yang receh. Masa-masa rapat di Praja akan selalu penulis ingat.
12. Terimakasih kepada KOMAHI UII 2020 yang telah menjadi wadah bagi penulis untuk meningkatkan rasa percaya akan kemampuan diri penulis. Serta terkhususkan kepada para Staff penulis di *Research and Development* Arin sebagai sekdiv terbaik dengan pemikiran yang hebat, Nirmala & Nindy dua teman baik yang mau membantu penulis dengan ikut bergabung di KOMAHI, Vava & Haidar sudah baik sekali kepada penulis dan telah

percaya kepada penulis dalam setiap prosesnya, serta Siti, Ayya, dan Diva terimakasih telah mau untuk berproses bersama-sama di RAD KOMAHI UII. Menjadi bagian dari kalian merupakan salah satu hal yang penulis syukuri dalam masa perkuliahan ini. Semoga kalian selalu diberikan kebahagiaan dan sukses untuk kedepannya.

13. Kepada teman-teman grup Heuu ada Erva, Salsa, Ninin, Asti, Nirmala, Indah, dan Nindy. Terimakasih telah menjadi teman yang baik selama perkuliahan ini.
14. Kepada teman-teman grup Koentji Surga ada Ichi, Aisyah, Iit, Kamila, Awe, dan Nirmala (lagi) terimakasih atas jokes-jokes kalian. Semoga kedepannya kalian tidak kehabisan jokes-jokes aneh lagi.
15. Terimakasih kepada teman-teman HI UII angkatan 2017 yang tidak bisa disebutkan satu per satu. Masa-masa perkuliahan di HI UII yang penuh perdebatan dan canda tawa akan selalu menjadi kenangan yang akan dirindukan. Semoga kalian sukses kedepannya.
16. Kepada teman-teman penulis di HI UII, yang terlalu spesial untuk disebutkan. Kalian semua hebat.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
PERNYATAAN ETIKA AKADEMIK	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iv
HALAMAN MOTTO	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR SINGKATAN.....	xiii
BAB 1	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Tujuan Penelitian	4
1.4 Signifikansi.....	4
1.5 Cakupan Penelitian	5
1.6 Tinjauan Pustaka.....	6
1.7 Landasan Konseptual.....	10
1.8 Metode Penelitian	14
a. Jenis Penelitian.....	14
b. Subjek dan Objek Penelitian	14
c. Metode Pengumpulan Data.....	14
d. Proses Penelitian	15
BAB 2	16
Hubungan Kerjasama Tiongkok dan Sri Lanka : Belt and Road Initiative	16
2.1 Sejarah Hubungan Sri Lanka dan Tiongkok.....	16
2.2 Belt and Road Initiative di Sri Lanka	18
2.3 Belt and Road Initiative di Pelabuhan Colombo	20
2.4 Belt and Road Initiative di Pelabuhan Hambantota	21

BAB 3	27
Motif Akuisisi Pelabuhan Hambantota di Sri Lanka oleh Tiongkok Melalui Kerjasama Belt and Road Initiative.....	27
3.1. Pemanfaatan Kendali atas Sumber Keuangan Tiongkok di Pelabuhan Hambantota.....	28
3.2 Kerjasama BRI di Hambantota sebagai penguat posisi di Indian Ocean Region : Guna Meningkatkan Kendali atas Produksi.....	33
3.2.1 Kerjasama BRI di Sri Lanka Guna Menciptakan Jalur Maritim Silk Road 	34
3.2.2 Kerjasama BRI di Sri Lanka Guna Mengamankan Jalur Energi Tiongkok 	36
3.3 Meningkatkan Pengaruh Militer Tiongkok di <i>Indian Ocean Region</i> : Guna Meningkatkan Kendali atas Keamanan	39
3.4 Perkembangan Pelabuhan Hambantota Pasca di Akuisisi Tiongkok.....	43
3.5 Hasil Analisis	46
BAB 4	49
PENUTUP	49
4.1 Kesimpulan.....	49
4.2 Rekomendasi	52
DAFTAR PUSTAKA.....	53

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Kekuatan Struktural Susan Strange	11
Tabel 3.1 Motif Tiongkok dalam mengakusisi Pelabuhan Hambantota dengan memanfaatkan kekuatan struktural	46



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 : Rute jalur perdagangan maritim Asia dan Eropa	18
Gambar 2.2 : Data jumlah kargo per tahun di Pelabuhan Sri Lanka.....	19
Gambar 2.3 : Rute jalur perdagangan maritim Asia dan Eropa	21
Gambar 3.1 : Rute jalur perdagangan maritim Asia dan Eropa	34
Gambar 3.2 : Jalur <i>Maritim Silk Road</i>	35



DAFTAR SINGKATAN

- BRI : *Belt and Road Initiative*
- MRI : *Maritime Road Initiative*
- LIBOR : *London InterBank Offered Rate*
- EXIM Bank : *Export-Import Bank of China*
- IOR : *Indian Ocean Region*



ABSTRAK

Beberapa tahun terakhir muncul perdebatan terkait dengan kerjasama ekonomi Tiongkok yaitu *Belt and Road Initiative* sebagai jebakan utang berdasarkan apa yang terjadi di Sri Lanka, Pakistan, serta negara-negara lain yang gagal dalam membayar utang kepada Tiongkok. Sri Lanka menjadi salah satu korban yang gagal membayar utang negaranya kepada Tiongkok, sehingga harus menyerahkan salah satu pelabuhannya yaitu Pelabuhan Hambantota. Pelabuhan Hambantota yang dicanangkan menjadi pelabuhan global, ternyata menyebabkan kerugian sehingga semakin mendorong Sri Lanka dalam keadaan krisis utang. Banyak pihak yang menyebut bahwa, investasi Tiongkok dalam pembangunan pelabuhan ini merupakan jebakan agar Tiongkok dapat menguasai negara tersebut.

Dalam penelitian ini akan membahas terkait dengan motif apa sebenarnya yang dibawa oleh Tiongkok hingga akhirnya setuju untuk mengakuisisi Pelabuhan Hambantota yang ada di Sri Lanka. Hal ini guna menunjukkan bahwa ketika suatu negara melakukan kerjasama, akan terdapat kepentingan yang dibawa oleh negara tersebut. Dalam menganalisis permasalahan tersebut penelitian ini akan menggunakan konsep dari Susan Strange terkait dengan kekuatan struktural.

Kata Kunci : BRI, Tiongkok, Sri Lanka, Pelabuhan Hambantota, Kekuatan struktural

ABSTRACT

Several years Tiongkok emerged as a result of economic cooperation, namely the Belt and Road Initiative as a debt trap based on what happened in Sri Lanka, Pakistan, and other countries that failed to pay debts to Tiongkok. Sri Lanka became one of the victims who failed to pay off their country's debt to Tiongkok, so that one must surrender one of the ports, namely the Hambantota Port. The Hambantota Port, which was declared to be a global port, actually caused losses which further pushed Sri Lanka into a state of debt crisis. Many people say that Tiongkok investment in the construction of this port is a trap so that Tiongkok can control the country.

This research will be explain motivated brought by Tiongkok until finally agreeing to acquire the Hambantota Port in Sri Lanka. This is to show that when a country cooperates, there will be interests brought by that country. In analyzing these problems this study will use the concept of Susan Strange related to structural power.

Keyword : BRI, Tiongkok, Sri Lanka, Hambantota Port, Structural Power

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kejayaan Tiongkok di masa lalu karena adanya Jalur Sutra yang membentang sepanjang benua Asia menjadikan Xi Jinping sebagai Presiden dari Tiongkok pada saat ini ingin untuk mengulang kembali masa kejayaan tersebut. Jalur Sutra merupakan jalur perdagangan kuno pada masa pemerintahan Dinasti Han (206 SM-220 M). Jalur Sutra ini menghubungkan antara Timur dan Barat, dan menjadi salah satu jalur perdagangan terbesar pada saat itu. Penamaan Jalur Sutra sebenarnya tidak pernah ada dalam transkrip sejarah Tiongkok, Jalur Sutra merupakan nama yang diberikan oleh Ferdinand von Richthofen, seorang peneliti Prancis pada abad ke 18 (Waugh, 2007)

Pada masa pemerintahan Xi Jinping ini, Tiongkok kemudian memanfaatkan posisi perekonomiannya yang sudah maju untuk membuat kerjasama *Belt and Road Initiative* (BRI) sebagai bentuk modern dari Jalur Sutra di abad ke 21 sekarang ini. BRI diumumkan pertama kali pada tahun 2013, berisi proyek Tiongkok yang berskala global untuk menciptakan *network* dan *region*.

Adanya *Network* dan *Region* kemudian menjadi penting, dikarenakan dengan adanya network atau jaringan akan menghubungkan antara satu wilayah dan wilayah lainnya sehingga memberi kemudahan, jaringan sendiri membutuhkan *region* atau wilayah sebagai tempat tempat untuk pembentukan jaringan (Woon, 2017). Dengan adanya *network* dan *region* tersebut diharapkan mampu untuk menghubungkan Tiongkok dengan wilayah-wilayah lain seperti Asia Tenggara,

Asia Tengah, Asia Selatan, Eropa bahkan sampai ke Afrika. Selain itu *network* yang dibangun juga melalui jalur maritim guna menjangkau wilayah yang lebih luas.

Berdasarkan data, dari tahun 2013 sampai pada tahun 2019, Tiongkok telah menjalin kerjasama dengan berbagai negara yang tersebar di seluruh dunia. Kerjasama Tiongkok dengan negara tujuan juga terbagi dalam berbagai bentuk, mulai dari pengembangan pelabuhan, energi, transportasi dan sebagainya yang menjadi proyek dari BRI itu sendiri. Apabila melihat data yang ada, kerjasama BRI ini sendiri pada suatu negara tidak hanya berfokus pada satu bidang saja tetapi negara yang menjadi *partner* kerjasama ini akan mendapatkan bantuan dalam bidang-bidang lainnya juga, misalnya di Sri Lanka sendiri, Tiongkok memiliki setidaknya tiga proyek besar yaitu di Colombo South Harbour, Port City Colombo, serta di Hambantota Port (Belt and Road Initiative, n.d.)

Kerjasama Tiongkok dengan Sri Lanka sebenarnya dalam pengembangan pelabuhan baru di Hambantota sudah dimulai sejak tahun 2008. Dalam pengembangan pelabuhan Hambantota yang diklaim akan menjadi pelabuhan terbesar kedua setelah Pelabuhan Colombo, Tiongkok kemudian hadir untuk mengembangkan pelabuhan tersebut melalui perusahaan Tiongkok Harbour Engineering Company dan Sinohydro Corporation, 2 tahun kemudian pelabuhan tersebut diresmikan tepatnya pada tahun 2010. Dalam perkembangan setelah pelabuhan dibuka, pemerintah Sri Lanka sendiri banyak menolak kerjasama perusahaan baik perusahaan lokal sampai perusahaan asing seperti Tiongkok di sana, dan mencoba mengendalikan sendiri pelabuhan tersebut. Dalam perkembangannya, hal tersebut malah menyebabkan pelabuhan tersebut mengalami kerugian Rs 18,8 miliar. Untuk menyelesaikan permasalahan tersebut, Sri Lanka

kemudian menjalin kerjasama dengan perusahaan Tiongkok guna merevitalisasi Pelabuhan Hambantota tersebut. Perusahaan Tiongkok tersebut kemudian berinvestasi sebanyak US\$1,12 miliar untuk Pelabuhan tersebut (Hiru News, 2016).

Kerjasama yang pada awalnya bukan merupakan program dari BRI, kemudian berlanjut ketika Tiongkok meluncurkan kerjasama kerjasama BRI pada 2013. Dalam perkembangannya, Sri Lanka menerima bantuan berupa peminjaman dana dari Tiongkok sebagai bentuk realisasi dari BRI. Namun dalam perkembangan selanjutnya kerjasama antara Sri Lanka dan Tiongkok ini mulai berubah menjadi sesuatu yang merugikan bagi Sri Lanka sendiri. Hal tersebut bisa terlihat dari ketidakmampuan Sri Lanka dalam mengembalikan pinjaman dana yang diberikan oleh Tiongkok dalam kerjasama BRI ini. Akibat adanya ketidakmampuan Sri Lanka untuk mengembalikan dana pinjaman tersebut mendorong adanya pertukaran bentuk pembayaran oleh Sri Lanka. Sri Lanka menawarkan kepada Tiongkok untuk mengakuisisi Pelabuhan Hambantota selama 99 tahun sebagai bentuk pembayaran utang. Tiongkok pada awalnya menolak, namun pada akhirnya setuju atas penawaran tersebut. Hal tersebut kemudian mendorong perdebatan bahwa Tiongkok menjebak Sri Lanka melalui pinjaman yang diberikan guna mendapatkan kepentingannya. Sehingga, dengan melihat perdebatan tersebut, penulis akan meneliti terkait dengan motif apa saja yang dimiliki oleh Tiongkok di Pelabuhan Hambantota Sri Lanka, sehingga setuju dalam mengakuisisi pelabuhan tersebut.

1.2 Rumusan Masalah

Bagaimana motif Tiongkok dalam mengakuisisi Pelabuhan Hambantota di Sri Lanka dengan memanfaatkan kekuatan struktural?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

- a) Mengetahui bagaimana awal kerjasama antara Tiongkok dan Sri Lanka dalam kerjasama *Belt and Road Initiative*.
- b) Mengetahui apa saja yang memotivasi Tiongkok sehingga mengakuisisi Pelabuhan Hambantota
- c) Memberikan gambaran atau contoh dari dampak kerjasama *Belt Road Initiative* Tiongkok berdasarkan apa yang terjadi di Pelabuhan Hambantota, Sri Lanka.

1.4 Signifikansi

Signifikansi dari penelitian ini adalah:

Sejak pertama kali BRI ini diluncurkan, muncul banyak reaksi terhadap program kerjasama yang dikeluarkan oleh Tiongkok ini. Ketika pertama kali diluncurkan, banyak negara yang menyambut baik BRI dan tidak sedikit jugayang menganggap bahwa kerjasama ini merupakan cara Tiongkok untuk memperkuat hegemoninya, meskipun Tiongkok sendiri mengklaim bahwa BRI ini murni merupakan kerjasama ekonomi saja. Seiring berjalannya waktu, dan semakin banyaknya jumlah negara yang melakukan kerjasama dalam kerangka BRI, dampak positif maupun negatif mulai dirasakan oleh negara partner dari kerjasama. Sri

Lanka merupakan salah satu contoh negara yang mengalami permasalahan pasca melakukan kerjasama BRI. Sri Lanka dilaporkan gagal membayar pinjaman yang diberikan oleh Tiongkok dan harus menyerahkan saham dari salah satu pelabuhan yang dibangun. Sehingga dengan adanya fenomena seperti ini yang dilain sisi juga posisi dari BRI yang sedang ngetrend atau naik daun menjadi menarik untuk mengetahui bagaimana kerjasama ini berjalan di Sri Lanka. Sehingga penelitian ini penting untuk dilakukan agar kita bisa mengetahui faktor-faktor apa yang menyebabkan sehingga Sri Lanka mengalami kerugian akibat dari kerjasama BRI.

Sudah ada beberapa penelitian yang membahas kerjasama BRI Tiongkok di Sri Lanka, namun dalam penelitian-penelitian tersebut menganggap bahwa kerugian yang dihadapi oleh Sri Lanka bukan merupakan jebakan yang dilakukan oleh Tiongkok. Dari beberapa penelitian yang sudah ada, masih berfokus membahas kerjasama BRI secara umum di Sri Lanka, dan masih sedikit yang langsung berfokus membahas secara langsung terkait kerjasama BRI dengan Pelabuhan Hambantota. Maka dari itu penulis mencoba untuk menganalisis faktor-faktor yang menyebabkan Tiongkok mengakuisisi Pelabuhan Hambantota di Sri Lanka.

1.5 Cakupan Penelitian

Adapun cakupan penelitian ini adalah:

Berdasarkan topik yang diangkat, maka penelitian ini akan berfokus membahas motivasi kerjasama BRI di Sri Lanka sehingga menyebabkan diakuisisinya Pelabuhan Hambantota oleh Tiongkok. Untuk mempermudah dalam melihat alasannya, penulis berfokus untuk membahas motivasi Tiongkok

mengkuisisi Pelabuhan Hambantota pada tahun 2017-2019. Pemilihan tahun 2017 dilatarbelakangi karena kerjasama Sri Lanka dengan Belt and Road Initiative secara resmi dimulai pada tahun 2017 dengan ditandatanganinya program untuk mengkuisisi dalam manajemen pengurusan selama 99 tahun oleh perusahaan Tiongkok. Batas analisis sampai tahun 2019 berguna untuk melihat bagaimana perkembangan dari kerjasama kedua negara dalam membangun Pelabuhan Hambantota. Sehingga dengan berfokus dengan awal mula kerjasama Belt and Road Initiative di Pelabuhan Hambantota dan keadaan terbaru, diharapkan mampu untuk menjawab rumusan masalah.

Cakupan penelitian tersebut bertujuan agar penelitian ini dapat berfokus pada tujuan dengan hasil akhir untuk menjawab rumusan serta tujuan-tujuan penelitian yang sudah dipaparkan di atas.

1.6 Tinjauan Pustaka

Kerjasama BRI Tiongkok di Sri Lanka merupakan fokus utama dari penelitian ini. Sri Lanka yang mempunyai posisi sebagai negara yang terhitung sebagai partner awal kerjasama dari BRI ini menjadi pilihan yang tepat untuk melihat motivasi dari Tiongkok mengkuisisi pelabuhan Hambantota ini sebagai bentuk penggantian utang yang dimiliki oleh Sri Lanka. Terkait dengan tujuan penelitian, terdapat literatur yang juga membahas terkait dengan BRI di Sri Lanka. Dimulai dari tulisan Thomas Ameyaw-Brobbe (2018) dengan judul *The Belt and Road Initiative: Debt Trap and Its Implication on International Security*, berisi terkait dengan sisi lain dari *Belt and Road Initiative* Tiongkok berdasarkan fenomena yang terjadi sekarang ini. Thomas sendiri melihat bahwa BRI bertujuan untuk menjembatani gap infrastruktur global saat ini, sehingga kerjasama ini

bertujuan untuk meningkatkan pembangunan ekonomi bagi negara-negara partner. Namun seiring berjalannya waktu, Thomas melihat bahwa kerjasama ini berubah menjadi *debt trap* bagi negara-negara partner kerjasama misalnya di Djibouti, Pakistan, dan juga di Sri Lanka. Dalam tulisannya, Thomas menganggap bahwa permasalahan yang terjadi di Djibouti dan Pakistan merupakan sesuatu yang serius, disisi lain Thomas juga menilai bahwa apa yang terjadi di Sri Lanka merupakan bentuk kolonialisme modern yang dilakukan oleh Tiongkok sekarang ini. Thomas juga menilai bahwa masalah diakuisisinya Pelabuhan Hambantota bisa menyebabkan adanya perang sipil dan konflik dalam negeri akibat adanya pertentangan. Sayangnya dalam tulisannya Thomas lebih banyak membahas terkait dengan apa yang terjadi di Djibouti dan Pakistan dibandingkan dengan apa yang terjadi di Sri Lanka (Brobbey, 2018). Sehingga dengan adanya penelitian ini penulis akan membahas lebih mendalam terkait dengan apa yang terjadi di Pelabuhan Hambantota, Sri Lanka.

Janaka Wijayasiri dan Nuwanthi Senaratne (2018) menulis sebuah jurnal berjudul *China's Belt and Road Initiative (BRI) and Sri Lanka*. Dalam jurnal tersebut dijelaskan jelas bagaimana awal kerjasama dari kedua negara ini, bahkan dalam jurnal tersebut dijelaskan bagaimana awal hubungan ekonomi antara kedua negara hingga bekerjasama dalam kerangka BRI. Jurnal ini juga menyajikan data bahwa sejak tahun 2011-2015 15% dari *Foreign Domestic Aid* (FDI) Sri Lanka berasal dari Tiongkok, sehingga posisi Tiongkok di Sri Lanka cukup kuat. Jurnal yang ditulis pada 2018 ini juga memberikan gambaran keuntungan yang didapatkan Sri Lanka dalam kerjasama ini seperti dalam bidang perdagangan, wisatawan, investasi dan sebagainya antara kedua negara. Tulisan dari Wijayasiri dan

Senaratne ini juga memberikan data terkait dampak kerjasama BRI yaitu salah satunya adanya pertumbuhan utang Sri Lanka ke Tiongkok, serta didukung posisi Tiongkok sebagai kreditor terbesar disana. Namun sayangnya, meskipun sudah menyajikan dampak yang akan didapatkan oleh Sri Lanka penulis menganggap bahwa hal tersebut merupakan suatu hal yang wajar dan bukan sebagai jebakan utang Tiongkok (Senaratne, 2018).

Ashok K. Behuria (2018) dalam tulisannya yang berjudul *How Sri Lanka Walked Into a Debt Trap, and the way Out* menjelaskan bahwa hubungan kerjasama antara Tiongkok dan Sri Lanka sendiri sudah terjalin jauh sebelum BRI ini keluar. Bentuk ketergantungan dan butuhnya Sri Lanka sendiri jugasudah ditunjukkan jauh dari sebelumnya. Dalam jurnal ini, Ashok menunjukkan bahwa permasalahan yang ada di Sri Lanka itu banyak mulai dari krisis ekonomi dan politik, isolasi dunia internasional sampai dengan utang karena terlalu bergantung kepada Tiongkok dalam pembangunan. Dimulai pada tahun 2008, ketika Rajapaksa (Perdana Menteri Sri Lanka saat itu) menandatangani kerjasama berupa pinjaman dari Tiongkok untuk pembangunan Pelabuhan Hambantota. Kerjasama yang diharapkan bersifat *win-win* ini ternyata menjadi kerjasama yang merugikan bagi Sri Lanka karena gagal membayar utang kepada Tiongkok. Kerugian yang didapatkan Sri Lanka menurut Ashok sendiri karena telah kalah dalam permainan jebakan utang yang dilakukan oleh Tiongkok (Behuria, 2018).

Jatuhnya Pelabuhan Hambantota ke tangan Tiongkok kemudian ditulis oleh Maria Adele Carrai (2019) yaitu *China's Malleable Sovereignty Along The Belt and Road Initiative : The Case Of The 99-Year Chinese Lease Of Hambantota Port* dengan penelitian yang keluar pada tahun 2019, jurnal ini membahas terkait dengan

posisi Sri Lanka sendiri pasca diakuisisinya sebagian besar saham dari Pelabuhan Hambantota oleh Tiongkok karena gagalnya Sri Lanka membayar utang kepada Tiongkok. Maria dalam jurnalnya menyajikan data terkait bagaimana posisi dari Pelabuhan Hambantota yang strategis sebagai hub dan tempat transshipment bagi pergerakan barang di Asia Selatan dan Afrika Timur. Namun dalam jurnal ini hanya memandang jatuhnya Pelabuhan Hambantota ketangan Tiongkok sebagai bentuk dari perluasan kekuasaan dan kepentingan Tiongkok dan berdasarkan hukum internasional sendiri penyewaan seperti kasusnya Pelabuhan Hambantota ini merupakan suatu yang legal dan diperbolehkan serta kedaulatan menjadi abu-abu di wilayah tersebut (Carrai, 2019). Tulisan dari Maria, sudah memberikan gambaran bahwa Tiongkok memiliki motif dalam melakukan kerjasama dengan Sri Lanka, namun sayangnya jurnal ini tidak membahas lebih dalam terkait dengan tujuan Tiongkok diakuisisinya Pelabuhan Hambantota.

Dr. Raneer Jayamaha pada tahun 2017 lalu mempublikasikan hasil penelitiannya yang berjudul *Potential Economic Benefits and Opportunities For Sri Lanka* memuat terkait dengan keuntungan dan manfaat dari *Belt and Road* ini baik bagi Tiongkok dan Sri Lanka. Raneer menuliskan bahwa BRI akan menjadi penguat ekonomi serta penguat bagi kerjasama regional, sehingga kerjasama ini harus dimanfaatkan dengan sebaiknya. Sayangnya, menurut Raneer kerjasama BRI di Sri Lanka malah mengalami kegagalan. Kegagalan-kegagalan proyek itu sendiri menurut Raneer diakibatkan karena kurangnya konsensus serta tidak konsistennya pemerintahan Sri Lanka yang terus merubah kebijakan mereka (Jayamaha, 2017). Berdasarkan hal tersebut, Raneer yang memang berasal dari Sri Lankamenekannya

agar pemerintah harus fokus dan serius terhadap kerjasama ini agar dapat meraih hasil maksimal.

Dari beberapa jurnal yang telah ada, para peneliti sebelumnya menyadari bagaimana resiko dan keuntungan dari kerjasama BRI Tiongkok. Sri Lanka yang menjadi objek dalam penelitian ini menjadi salah satu bukti bahwa ada sisi lain dari Belt and Road Initiative ini yang harus kita ketahui. Sayangnya, meskipun para peneliti sebelumnya menyadari resiko dari kerjasama ini khususnya apa yang terjadi di Pelabuhan Hambantota Sri Lanka, sebagian besar masih menganggap bahwa hal tersebut terjadi karena ketidakstabilan politik dan pemerintahan di Sri Lanka. Padahal disisi lain kita juga perlu melihat sebenarnya bagaimana peran dan mengetahui bagaimana cara kerjasama Tiongkok dalam kerangka BRI ini, sehingga banyak negara menjadi korban *debt trap* BRI. Sehingga dalam penelitian yang akan penulis lakukan akan berfokus untuk melihat motivasi Tiongkok sehingga menyebabkan diakuisisinya Pelabuhan Hambantota oleh Tiongkok.

1.7 Landasan Konseptual

Dalam menganalisis motif dari Tiongkok dalam mengakuisisi Pelabuhan Hambantota di Sri Lanka, penulis memilih untuk melihat melalui konsep kekuatan struktural yang ditulis oleh Susan Strange. Susan Strange dalam bukunya yang berjudul *States and Market* menjelaskan bahwa kekuatan struktural merupakan keadaan dimana adanya kemampuan untuk membentuk struktur hubungan antar aktor (Strange, 1998). Selain itu, dalam bukunya tersebut, Susan menyebut ada empat sumber kekuatan yaitu:

Tabel 1.1 Kekuatan Struktural Susan Strange

No	Sumber Kekuatan	Deskripsi
1	Kendali Atas Jaminan Keamanan	<i>Merupakan keadaan dimana yang mampu memberi perlindungan pada orang lain terhadap ancaman tindak kekerasan akan bisa menerapkan kekuasaannya atas orang tersebut dalam hal-hal lain (seperti distribusi barang dan jasa).</i>
2	Kendali atas produksi	<i>Merupakan keadaan dimana yang mampu mendominasi produksi barang atau jasa akan bisa menerapkan kekuasaan terhadap pihak lain yang memerlukannya.</i>
3	Kendali atas keuangan	<i>merupakan keadaan dimana yang diinvestasikan oleh negara maju bukanlah uang, tetapi kredit dan kredit bisa diciptakan. yang dipercaya untuk menciptakan kredit, dipercaya bisa menguasai ekonomi kapitalis</i>
4	Kendali atas pengetahuan, keyakinan dan gagasan	<i>Merupakan keadaan dimana yang mampu mengembangkan atau memperoleh pengetahuan dan bisa mencegah pihak lain agar tidak bisa memperoleh pengetahuan yang diperlukan.</i>

Sumber : (Strange, 1998)

Apabila melihat struktur dunia pada saat ini, Tiongkok secara cepat menjadi negara yang hegemon dan besar. Perkembangan ekonomi yang pesat mendorong kemajuan dalam bidang-bidang lainnya di negara tersebut. Sehingga, apabila kita melihat empat sumber kekuatan menurut Susan Strange, Tiongkok mulai menguasai sumber-sumber kekuatan yang dianggap mampu menjadikan negara untuk bisa mengontrol negara lain. Tiongkok yang menyadari adanya kesempatan dari kekuatan yang dimiliki, kemudian memulai kerjasama ekonomi mereka yaitu BRI. Kerjasama dari BRI ini merupakan kerjasama pembangunan baik di darat dan maritim dengan cara pemberian dana pinjaman atau kredit kepada negara partnernya.

Pada awalnya BRI Tiongkok hanya menargetkan investasi atau pinjaman sebanyak \$1 Triliun, namun kemudian bertambah menjadi \$4 Triliun dengan alasan bahwa luasnya pasar yang dimiliki oleh Tiongkok sehingga membutuhkan modal yang lebih banyak (Sebayang W. S., n.d.). Sri Lanka sendiri pada awalnya mendapatkan investasi dari Tiongkok sebanyak \$1.5 Juta untuk pembangunan Pelabuhan Hambantota, akan tetapi sepanjang 2010-2015 kemudian bertambah menjadi \$4.8 Juta, dan pada tahun 2016 bertambah menjadi \$6 Juta (Wibisono, 2019). Pemberian pinjaman atau investasi yang dilakukan oleh Tiongkok tersebut dilakukan tanpa adanya persiapan dari Sri Lanka terkait bagaimana rencana pembayaran kedepannya. Sehingga, ketika Sri Lanka gagal untuk membayar pinjaman yang diberikan, terjadilah pengambilalihan Pelabuhan Hambantota. Adanya fakta seperti ini menunjukkan bahwa Tiongkok telah berhasil memanfaatkan kekuatannya dalam kendali terhadap keuangan yakni dengan memanfaatkan kredit

yang negaranya berikan, kemudian mampu untuk membuat Tiongkok untuk mengakuisisi pelabuhan yang ada di Sri Lanka tersebut.

Apabila melihat apa yang terjadi di Sri Lanka, dimana Sri Lanka gagal dalam mengembalikan dana pinjaman yang diberikan oleh Tiongkok, disini penulis melihat bahwa sejak awal Tiongkok telah memanfaatkan uang yang mereka miliki. Hal tersebut dikarenakan Tiongkok yang terus memberikan Sri Lanka dana pinjaman tanpa melihat bagaimana keadaan dari Sri Lanka sendiri, apakah akan mampu untuk membayar atau tidak. Tiongkok seakan sengaja apabila melihat rentang tahun awal kerjasama yang belum terlalu lama, kemudian rentang tahun kenaikan jumlah pinjaman yang diberikan, sampai dengan munculnya pemberitaan jatuhnya pelabuhan Hambantota ke tangan Tiongkok karena kegagalan Sri Lanka dalam membayar utang.

Sehingga, apabila dilihat menggunakan konsep kekuatan struktural yaitu kendali atas keuangan, dengan memanfaatkan uang yang mereka miliki Tiongkok berhasil mendapatkan Pelabuhan Hambantota yang merupakan pelabuhan strategis dan akan mempermudah perdagangan dari Tiongkok sendiri. Selain memanfaatkan kendali atas keuangan, dalam penelitian ini juga akan membahas terkait dengan bagaimana Tiongkok menggunakan sumber kendali yang lainnya. Penelitian ini kemudian akan melihat bagaimana Tiongkok menggunakan sumber dalam kerjasama ini dan berujung pada pengambilalihan Pelabuhan Hambantota selama 99 tahun menggunakan model kekuatan struktural Susan Strange guna mengetahui motif kerjasama Tiongkok melalui bagaimana kerjasama ini berjalan.

1.8 Metode Penelitian :

a. Jenis Penelitian

Dalam penelitian yang akan penulis lakukan, penulis memilih untuk menggunakan jenis penelitian kualitatif dalam mencari data-data penelitian. Penelitian kualitatif merupakan penelitian berbasis literatur sehingga bersifat deskriptif dan analisis (Rahmat, 2009). Dengan penelitian kualitatif akan membantu penulis untuk membandingkan penelitian satu dengan penelitian lain yang relevan dengan penelitian yang dilakukan karena dalam ilmu sosial sendiri juga bersifat dinamis atau berubah dari waktu ke waktu, sehingga penggunaan penelitian kualitatif merupakan pilihan yang tepat dalam penelitian ini.

b. Subjek dan Objek Penelitian

Dalam pembuatan penelitian, penentuan subjek dan objek dalam penelitian merupakan satu hal yang penting untuk memudahkan pembaca dalam memahami penelitian yang akan dilakukan. Dalam penelitian yang akan penulis buat ini, subjek penelitiannya merupakan Tiongkok sebagai negara yang membawa kerjasama dan Pelabuhan Hambantota di Sri Lanka sebagai sebagai negara tujuan kerjasama dari Tiongkok. Sedangkan objek dari penelitian ini yaitu BRI, tepatnya untuk mengetahui apa saja motif Tiongkok dalam mengakuisisi Pelabuhan Hambantota.

c. Metode Pengumpulan Data

Dalam mencari data penelitian yang berdasarkan literatur dan sebagainya, penulis akan mencari data-data primer melalui website-website resmi baik dari pemerintah Sri Lanka maupun dari pemerintahan Tiongkok. Untuk data sekundernya sendiri, saat ini ada beberapa literatur yang membahas BRI dalam penelitiannya sampai dengan secara spesifik membahas BRI di Sri Lanka, dari

penelitian-penelitian tersebut akan dijadikan rujukan dalam penulisan penelitian ini. Selain sumber sekunder yang berdasarkan dari penelitian terdahulu, penulis juga akan menggunakan informasi-informasi yang dimuat dalam media massa, berita, internet dan sebagainya dengan sumber dapat dipertanggung jawabkan.

d. Proses Penelitian

Dalam penelitian ini, proses pengumpulan data akan dilakukan melalui proses pemilihan data berdasarkan dengan sumber yang dapat dipertanggung jawabkan. Data yang didapatkan akan diseleksi apakah sesuai dengan tujuan penelitian, sampai dengan apakah memiliki sumber yang jelas. Dalam proses pengumpulan data sendiri bisa bersumber dari data primer seperti laporan resmi pemerintahan Sri Lanka dan Tiongkok dan data sekunder yang bisa didapatkan di media massa, laporan penelitian dan sebagainya. Dari data-data yang dipilih tentu harus sesuai dengan tujuan penelitian sehingga mampu menjawab rumusan masalah dari penelitian ini.

BAB 2

Hubungan Kerjasama Tiongkok dan Sri Lanka : Belt and Road Initiative

Kedekatan letak geografis antar satu negara menjadi salah satu aspek penting yang mendorong antar negara untuk membentuk kerjasama. Kedekatan letak geografis dengan kawasan Asia Selatan menjadi faktor pendorong gencarnya pergerakan Tiongkok dalam membangun hubungan dengan negara-negara di kawasan tersebut. Selain karena letak geografis yang dekat, upaya Tiongkok untuk membangun hubungan kerjasama dengan negara-negara di kawasan Asia Selatan juga didorong karena tidak harmonisnya hubungan antara Tiongkok dengan India. Di kawasan Asia Selatan, India memiliki posisi yang penting, dikarenakan memiliki ekonomi dan pembangunan yang paling maju di kawasan tersebut, sehingga sebagai negara terbesar dalam di kawasan Asia Selatan juga menjadi pendorong untuk Tiongkok agar menjalin hubungan dengan negara-negara Asia Selatan guna membendung pengaruh dari India yang semakin besar.

2.1 Sejarah Hubungan Sri Lanka dan Tiongkok

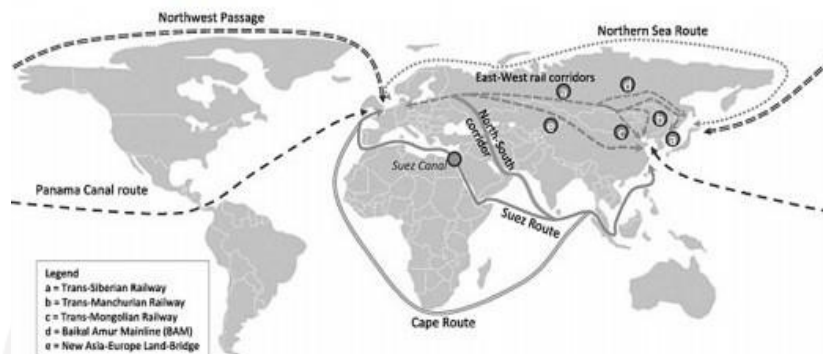
Sri Lanka menjadi salah satu negara tujuan kerjasama Tiongkok. Apabila melihat sejarah, hubungan antara kedua negara sudah terbentuk sejak zaman kerajaan, meskipun pada saat itu Sri Lanka sebenarnya banyak tumbuh dengan pengaruh dari India, akan tetapi posisi strategis yang dimiliki Sri Lanka menjadi daya tarik bagi bangsa-bangsa lain, termasuk Tiongkok untuk melakukan kerjasama (Jayarathne, 2017).

Sebelum merdeka pada tahun 1948, Sri Lanka pernah berada dibawah kekuasaan Portugis, Belanda, serta dibawah kekuasaan Kerajaan Britania. Sampai

sebelum merdeka, Sri Lanka menjadi salah satu negara yang berada dibawah kekuasaan Kerajaan Britania bersama dengan India dan negara-negara lainnya. Sampai pada tahun 1972, Sri Lanka kemudian menjadi negara republik, dan menerapkan bentuk pemerintahan dipimpin oleh presiden sebagai eksekutif pada tahun 1978 serta terdapat perdana menteri yang ditunjuk oleh presiden guna membantu dalam menjalankan pemerintahan (Jayarathne, 2017). Pasca menjadi negara yang merdeka, Tiongkok kemudian mulai mendekati Sri Lanka, dan mulai membentuk hubungan sejak tahun 1957. Pasca naiknya Srimavo Bandaranayake menjadi Perdana Menteri di Sri Lanka, ia kemudian mendorong kerjasama dengan Tiongkok guna mengatasi krisis pada saat itu. Hingga akhirnya pada tahun 1962, kedua negara resmi menandatangani kerjasama.

Posisi strategis yang dimiliki oleh Sri Lanka didukung karena letak geografisnya yang berada di *Indian Ocean Region* (IOR). Sejak dulu, *IOR* telah menjadi salah satu jalur penting bagi perdagangan Tiongkok, serta letak strategis yang dimiliki Sri Lanka menjadikan posisi negaranya menjadi krusial. Berdasarkan data, lebih dari 2/3 perdagangan minyak dan setengah dari perdagangan kontainer melewati bagian selatan dari Sri Lanka. Sehingga hal tersebut menjadikan posisi Sri Lanka menjadi penting di jalur perdagangan maritim (Samaranayake, 2011).

Figure 1. Main Shipping Routes between Europe and Asia



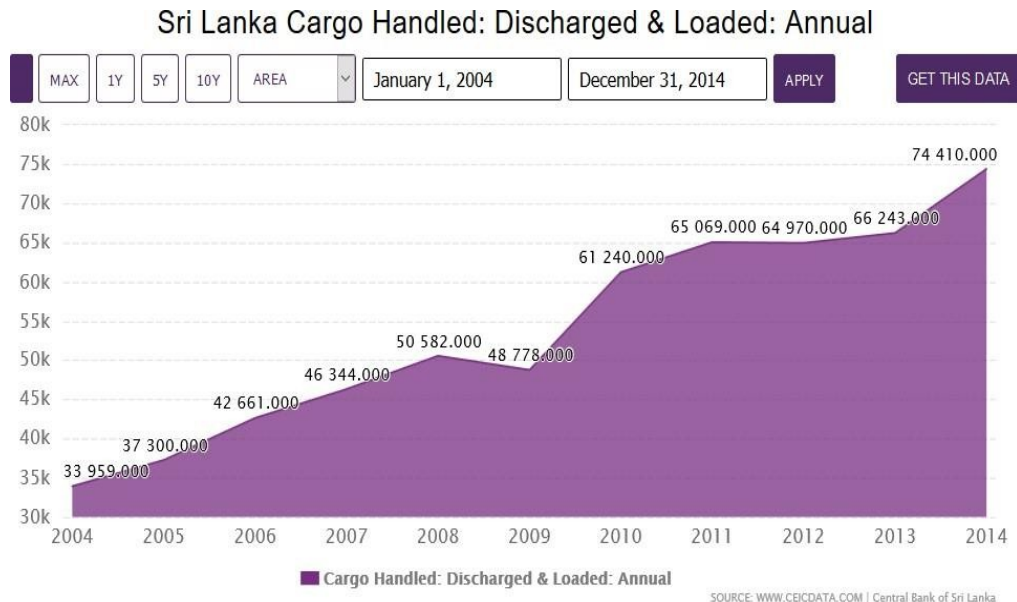
Gambar 2.1 : Rute jalur perdagangan maritim Asia dan Eropa (Notteboom, 2012)

2.2 Belt and Road Initiative di Sri Lanka

Dari 126 negara, dan sebagai salah satu mitra yang sudah lama bekerja sama dengan Tiongkok, Sri Lanka juga bergabung dengan kerjasama ini. Secara garis besar, kerjasama BRI ini berfokus pas dua sektor yaitu pembangunan dalam sektor darat serta pembangunan dalam sektor maritim.

Kerjasama antara BRI dan Sri Lanka berfokus dalam pembangunan di sektor maritim, yaitu untuk membangun pelabuhan yang sudah ada di Sri Lanka. Adanya kerjasama dalam pembangunan di sektor maritim tersebut tentu saja terjalin karena adanya posisi strategis yang dimiliki oleh Sri Lanka. Posisi Sri Lanka yang berada di Samudera Hindia dan menjadi jalur penting perdagangan dunia mendorong hadirnya Tiongkok untuk membangun kembali pelabuhan yang ada di Sri Lanka. Selain karena lokasi yang strategis, sebagai jalur perdagangan internasional, Tiongkok melihat kerjasama dalam bidang maritim khususnya

pembangunan pelabuhan akan menjadi strategi untuk membantu akses dari perdagangan Tiongkok sendiri.



Gambar 2.2 : Data jumlah kargo per tahun di Pelabuhan Sri Lanka (CEIC Data)

Berdasarkan data yang dihimpun oleh CEIC Data dari Bank Pusat Sri Lanka, bahwa sejak tahun 2004 sampai dengan tahun 2014 pelabuhan-pelabuhan yang ada di Sri Lanka mengalami kenaikan yang pesat dalam mengirim atau menerima kapal-kapal kargo. Bahkan dalam rentang waktu 10 tahun telah terjadi kenaikan jumlah kapal kargo lebih dari 100% (CEIC Data). Sehingga, tidak menutup kemungkinan bahwa pada tahun-tahun selanjutnya akan terjadi kenaikan untuk jumlah kapal-kapal kargo baik yang melewati, masuk ke pelabuhan, hingga kapal-kapal kargo yang keluar dari pelabuhan. Sehingga, atas dasar hal tersebut Sri Lanka kemudian menjalin kerjasama dengan Tiongkok dalam membangun kembali Pelabuhan Colombo yang merupakan pelabuhan terbesar di Sri Lanka, serta kerjasama dalam membangun Pelabuhan Hambantota.

2.3 Belt and Road Initiative di Pelabuhan Colombo

Pembangunan di Pelabuhan Colombo menjadi kerjasama utama antara Sri Lanka dan BRI. Tepatnya pada bulan September 2014, Sri Lanka resmi menjalin kerjasama untuk pembangunan di Pelabuhan Colombo. Dalam kerjasama ini, akan terdapat dua sektor yang menjadi fokus kerjasama BRI di Pelabuhan Colombo, yaitu pembangunan untuk menjadikan Pelabuhan Colombo sebagai hub transportasi di kawasan *Indian Ocean Region*, serta pembangunan reklamasi pantai untuk menjadikan wilayah tersebut sebagai wilayah urban atau perkotaan yang modern di Sri Lanka (Business Reporting Desk, 2019).

Berdasarkan data, kerjasama antara Sri Lanka dan BRI di Pelabuhan Colombo menjadi kerjasama dengan bantuan luar negeri terbesar yang dilakukan oleh Sri Lanka. Terdapat alokasi dana sebesar \$1,4 juta untuk pembangunan di Pelabuhan tersebut dengan estimasi pelaksanaan sampai tahun 2025. Dengan alokasi dana sebanyak itu, rencananya hasil dari pembangunan di kawasan tersebut akan membuka lebih dari 80,000 pekerjaan dan menjadikan Sri Lanka sebagai kawasan bisnis dan hub keuangan (Business Reporting Desk, 2019).

Dalam pembangunan yang ditargetkan selesai pada tahun 2025, pada tahun 2019 lalu dilaporkan bahwa pembangunan reklamasi pantai di Pelabuhan Colombo telah terbentuk sekitar 269 hektar dan dengan pembangunan yang masif, pembangunan pelabuhan ini akan selesai pada bulan juli 2020. Dengan adanya target seperti itu, promosi terus dilakukan untuk menarik investasi di kota dan pelabuhan tersebut (Chinadaily.com, 2019).

2.4 Belt and Road Initiative di Pelabuhan Hambantota

Selain kerjasama untuk membangun hub dan wilayah urban di Pelabuhan Colombo, BRI juga menjalin kerjasama untuk membangun kembali Pelabuhan Hambantota. Pelabuhan Hambantota merupakan salah satu pelabuhan penting yang ada di Sri Lanka. Letak geografis dari pelabuhan ini yang berada di sisi paling selatan dari Sri Lanka, menjadi alasan dibalik pentingnya pelabuhan ini.



Gambar 2.3 : Rute jalur perdagangan maritim Asia dan Eropa (Notteboom, 2012)

Apabila melihat rute dari perdagangan di maritim yang dimuat oleh Theo Notteboom dalam jurnalnya menunjukkan bahwa rute dari perdagangan internasional melewati bagian selatan dari Sri Lanka (Notteboom, 2012). Hal ini menjadi keuntungan bagi Sri Lanka karena rute tersebut merupakan salah satu rute perdagangan maritim tersibuk karena berdekatan dengan Selat Malaka yang menjadi jalur penting dalam rute perdagangan internasional. Rute ini juga merupakan rute yang dilalui oleh Tiongkok apabila mengimpor minyak bumi dari

negara-negara di Timur Tengah, sehingga rute ini merupakan rute yang penting bagi Tiongkok sendiri (Plumer, 2017).

Sebelumnya, Pelabuhan Colombo menjadi pelabuhan utama bagi Sri Lanka, akan tetapi sejak tahun 1970 an pembangunan pelabuhan baru mulai dilakukan, Pelabuhan Hambantota merupakan salah satunya meskipun dalam pelaksanaannya ditunda (Ship Technology). Setelah lama mengalami penundaan dalam pembangunan, ketika Mahinda Rajapaksa yang berasal dari Hambantota terpilih menjadi presiden Sri Lanka, ia kemudian memulai pembangunan dari pelabuhan ini guna membangun daerah asalnya. Pada tahun 2008, pembangunan Pelabuhan Hambantota tahap pertama mulai dilaksanakan. Dalam pembangunan pelabuhan ini, sebagai negara yang memiliki kedekatan dengan India, Sri Lanka meminta bantuan dana untuk pembangunan akan tetapi ditolak karena menganggap pembangunan pelabuhan ini tidak komersial. Sehingga Sri Lanka kemudian beralih meminta bantuan kepada Tiongkok, namun karena pada saat itu Tiongkok telah memiliki beberapa project sehingga harus menolak permintaan dari Sri Lanka. Sri Lanka kemudian mencoba untuk melakukan negosiasi untuk dengan London InterBank Offered Rate (LIBOR), namun kerjasama pembangunan kemudian dilakukan dengan Tiongkok yaitu Export-Import Bank of China (EXIM Bank).

Penawaran investasi Pelabuhan Hambantota kepada Tiongkok bukanlah sesuatu yang mudah bagi Sri Lanka. Penolakan Tiongkok dalam melakukan investasi diakibatkan jumlah investasi Tiongkok di Sri Lanka sendiri sudah terhitung dalam jumlah yang banyak diantaranya terdapat pembangunan pabrik Batu Bara di Norochcholai dan dimulai pada tahun 2006 (Dreher A. F., 2016). Akan tetapi pembangunan tersebut dilakukan dengan pinjaman preferensial dari

Tiongkok. Sehingga kuota yang didapatkan Sri Lanka untuk pinjaman preferensial dari Tiongkok telah habis. Akan tetapi karena adanya ambisi Sri Lanka untuk membangun pelabuhan baru, kemudian mendorong mereka terus menawarkan kepada Tiongkok agar mau berinvestasi di Pelabuhan Hambantota. Bahkan, karena ambisi untuk membangun pelabuhan baru, Sri Lanka memutuskan untuk meminta pinjaman komersial kepada Tiongkok. Keputusan untuk melakukan pinjaman komersial ketika negara sedang tidak stabil, seperti yang terjadi di Sri Lanka pada tahun 2007 akan menimbulkan ancaman kerugian keuangan kedepannya. Dengan adanya tawaran seperti itu serta dengan pertimbangan hubungan kedua negara, Tiongkok melalui EXIM Bank menawarkan kepada Sri Lanka bahwa pinjaman bisa diberikan dengan pilihan dua pilihan yaitu pertama adanya pinjaman dengan suku bunga tetap sebanyak 6,3 %, atau pilihan kedua adanya pinjaman dengan bunga sekitar 5% berdasarkan LIBOR akan tetapi akan terdapat kemungkinan untuk naik kedepannya. Hingga akhirnya, Sri Lanka menilai bahwa bunga tetap sebanyak 6,3% merupakan pilihan yang lebih baik untuk menghindari adanya kenaikan tarif suku bunga kedepannya (Xinhua, 2015).

EXIM Bank yang setuju untuk membiayai 85% dari pembangunan pelabuhan dengan pinjaman selama 15 tahun sejumlah \$307 juta dengan bunga sebanyak 6.3% dan biaya manajemen sebanyak 0.3% awalnya mendapatkan perdebatan. Pemberian bunga yang tinggi pada saat itu dipengaruhi oleh keadaan domestik Sri Lanka yang tidak stabil karena adanya perang sipil (Wenhong, 2019). Namun, apabila dibandingkan dengan bank-bank pembangunan lainnya yang memberikan bunga sekitar 2-3% bahkan sampai 0%, bunga yang diberikan Tiongkok terhadap Sri Lanka terhitung cukup tinggi. Ambisi Sri Lanka untuk

membangun pelabuhan ini mendorong diterimanya penawaran dari Tiongkok, disusul tidak adanya penawaran dari pihak lain karena tidak melihat keuntungan komersial dari proyek ini (Hillman, 2018). Pembangunan pelabuhan ini sebenarnya tidak hanya didorong karena ambisi dari Sri Lanka untuk membangun pelabuhan baru seperti Pelabuhan Colombo, akan tetapi Tiongkok juga terlihat memiliki ambisi untuk membangun pelabuhan ini meskipun secara data pergerakan ekonomi di pelabuhan ini rendah. Sehingga, kesimpulan dari awal kerjasama ini bahwa pembangunan Pelabuhan Hambantota tidak diinisiasi oleh Tiongkok, serta Tiongkok hadir untuk membantu dalam pembangunan (Hameiri, 2020).

Pada November 2010 ketika Rajapaksa berulang tahun ke 65, pelabuhan ini kemudian diresmikan. Akan tetapi, Pelabuhan Hambantota yang diharapkan mampu untuk menarik lebih banyak kapal-kapal kargo ternyata kurang menarik sehingga mengalami masalah komersial dan aktivitas industri yang rendah. Hal tersebut juga didukung karena buruknya manajemen dari pemerintah Sri Lanka dalam mengatur pelabuhan ini. Pasca pelabuhan dibuka, pemerintah Sri Lanka memilih untuk mengatur pelabuhan ini tanpa campur tangan asing melalui The State-run Sri Lanka Ports Authority (SLPA), dan banyak menolak tawaran investasi dari perusahaan asing. Namun, karena adanya manajemen yang buruk dalam pengelolaan, pada tahun 2016 Sri Lanka mengalami kerugian sebanyak \$304 juta pada tahun 2016 (Kee, 2018). Hingga akhirnya, pasca turunnya Rajapaksa dan digantikan oleh Maithripala Sirisena mulai terjadi perubahan dalam manajemen pengaturan, meskipun pada saat itu pilihan yang tersedia terbatas. Pasca menjadi presiden, Maithripala mengkaji ulang kesepakatan pembangunan dan menghentikan pembangunan yang di laksanakan di pelabuhan tersebut. Namun,

kebijakan yang dilakukan malah semakin menyebabkan kerugian bagi Sri Lanka dan gagal membayar utang kepada Tiongkok. Sri Lanka sebenarnya sudah berupaya untuk membayar utangnya kepada Tiongkok, dengan menghabiskan hampir 95% pendapatan tahunan mereka untuk membayar utang, namun dengan jumlah utang yang besar, Sri Lanka masih belum mampu untuk melunasi semua utangnya.

Untuk mengatasi krisis yang dihadapi, Sri Lanka dengan pemimpin yang baru awalnya mencoba untuk memperkuat hubungan kerjasama ekonomi dengan India, Jepang, dan negara-negara Barat. Akan tetapi mereka kemudian menyadari bahwa, dalam ekonomi hanya Tiongkok yang mampu membantu mereka untuk keluar dari krisis yang tengah dialami (Abi-Habib, 2018). Pada tahun 2016, Sri Lanka kemudian mencoba melakukan perundingan dengan Tiongkok yaitu dengan menawarkan untuk berinvestasi kembali dalam pembangunan tahap kedua di pelabuhan tersebut. Tiongkok yang saat itu memang memiliki kepentingan karena perairan Sri Lanka merupakan jalur dari Maritime Silk Road mempertimbangkan untuk berinvestasi kembali. Dalam perundingan terkait investasi kembali, Tiongkok akan setuju untuk berinvestasi dengan syarat bahwa perusahaan Tiongkok akan mengelola pelabuhan tersebut, sehingga tidak hanya akan memberikan investasi uang kepada Sri Lanka (Abi-Habib, 2018).

Hingga akhirnya pada 2017, perundingan antara Sri Lanka dan Tiongkok memuncak dan menghasilkan kesepakatan bahwa diakuisisinya hampir 85% saham dari Pelabuhan Hambantota selama 99 tahun oleh perusahaan milik Tiongkok yaitu *China Merchant Port Holdings Company Limited* (Hillman, 2018).

Perdebatan kemudian muncul mengenai diakuisisinya Pelabuhan Hambantota oleh Tiongkok. Pemerintah Sri Lanka sendiri banyak menerima kritikan atas keputusan yang diambil, namun Sri Lanka sendiri memang tidak memiliki pilihan lain untuk membayar utang-utangnya kepada Tiongkok. Melihat masalah yang terjadi pada Sri Lanka, tentu tidak bisa menyalahkan satu sisi saja. Melihat bagaimana Tiongkok berperan dengan memberikan jumlah bantuan yang besar untuk pembangunan pelabuhan tanpa melihat kondisi Sri Lanka, dan seakan menjadi salah satu bentuk manipulasi Tiongkok dengan memanfaatkan sumber daya yang mereka miliki.

Berdasarkan hal tersebut, pada bab selanjutnya penulis akan menganalisis motif Tiongkok sehingga mengakuisisi Pelabuhan Hambantota menggunakan konsep kekuatan struktural dari Susan Strange.

BAB 3

Motif Akuisisi Pelabuhan Hambantota di Sri Lanka oleh Tiongkok Melalui Kerjasama Belt and Road Initiative

Setelah memahami faktor-faktor utama dari kekuatan struktural menurut Susan Strange, serta memahami bagaimana BRI hadir dan bagaimana kerjasama itu berjalan di Sri Lanka, maka pada bab ini penulis akan mengelaborasi faktor yang memotivasi Tiongkok mengakuisisi Pelabuhan Hambantota dengan konsep yang dibawa oleh Susan Strange. Pada bagian ini, penulis akan melanjutkan materi yang telah disajikan pada bagian sebelumnya, sehingga dengan adanya analisis di bagian ini mampu untuk menjawab rumusan masalah.

Chinese Dream merupakan salah satu upaya Xi Jinping untuk menjadikan Tiongkok sebagai negara besar. Namun, untuk menjadi negara yang besar maka banyak langkah yang harus dilalui oleh Tiongkok. Salah satunya dengan meningkatkan pengaruhnya di seluruh dunia, terutama di kawasan sekitarnya. Guna mencapai *Chinese Dream*, terbentuklah *Belt and Road Initiative* untuk menciptakan koridor perdagangan guna mendukung kegiatan ekspor-impor Tiongkok. Dalam menciptakan koridor perdagangan, maka perlu adanya kerjasama dengan negara-negara lain untuk memaksimalkan tujuan tersebut.

Dalam tulisan Susan Strange di bukunya yang berjudul *States and Market*, ia menyebutkan bahwa kekuatan ekonomi yang dimiliki oleh suatu negara bisa menjadi sumber kekuatan. Dalam bukunya tersebut, ia menyebutkan bahwa ada 4 sumber kekuatan khususnya untuk kekuatan struktural yaitu adanya kontrol terhadap keamanan, kontrol terhadap sumber keuangan, kontrol terhadap ilmu pengetahuan, serta kontrol terhadap produksi. Melalui sumber kekuatan yang

disebutkan oleh Susan, dalam memulai kerjasama BRI, Tiongkok percaya diri karena telah memiliki dan akan memanfaatkan serta meningkatkan kekuatan struktural yang dimiliki (Strange, 1998).

3.1. Pemanfaatan Kendali atas Sumber Keuangan Tiongkok di Pelabuhan Hambantota

Posisi Tiongkok sebagai negara dengan PDB (produk domestik bruto) terbesar kedua mendorong Xi Jinping untuk membentuk BRI sebagai diplomasi ekonomi Tiongkok, guna mendorong Tiongkok menjadi pemimpin ekonomi global (Bednarz, 2019). BRI membawa konsep sebagai kerjasama yang memberikan investasi bagi negara-negara berkembang untuk mengembangkan infrastruktur di negara masing-masing, terutama pembangunan infrastruktur untuk rute perdagangan baik di darat serta di maritim.

Berdasarkan konsep kekuatan struktur Susan Strange, dalam bukunya Susan menyebutkan bahwa kemampuan suatu negara untuk menciptakan kredit atau utang akan menjadi kekuatan bagi suatu negara untuk mengatur negara penerima kredit, hal tersebut dimulai dengan hak bagi negara pemberi kredit untuk memberikan kredit dan hak untuk mendapatkan bayaran untuk kredit yang diberikan kedepannya (Strange, 1998). Hal tersebut sebagaimana yang dilakukan oleh Tiongkok melalui kerjasama BRI ini. Dalam buku tersebut, Susan juga menyebutkan bahwa tidak akan ada pembangunan ekonomi yang maju pada saat ini tanpa memanfaatkan sistem kredit atau pinjaman yang tersedia. Hal tersebut kemudian dimanfaatkan oleh Sri Lanka untuk bekerjasama dengan Tiongkok dalam mengatasi krisis utang yang sudah ada sejak sebelumnya.

Kerjasama investasi Tiongkok yang sudah ada sejak sebelum BRI di Sri Lanka menjadi salah satu pengikat hubungan kedua negara ini. Utang yang timbul akibat ambisi dari Presiden Mahinda Rajapaksa, menjadikan Sri Lanka terjebak dalam kondisi krisis. Pelabuhan Hambantota yang diharapkan menjadi pelabuhan besar ternyata tidak memberikan hasil yang memuaskan. Krisis utang yang berkelanjutan mendorong Presiden Maithripala Sirisena pada 2017 untuk membuat kesepakatan dengan Tiongkok.

Pada tahun 2017, muncul banyak reaksi baik dari publik di Sri Lanka bahkan publik internasional karena keputusan kontroversial yang diambil oleh Presiden Sri Lanka Maithripala Sirisena. Sirisena merupakan Presiden dari partai koalisi menggantikan Mahinda Rajapaksa yang sebelumnya membangun Pelabuhan Hambantota. Sebelum Mahinda turun dari posisinya sebagai Presiden, Pelabuhan Hambantota yang dicanangkan sebagai pelabuhan global ternyata tidak mencapai target dan membawa kerugian bagi Sri Lanka karena adanya manajemen yang buruk. Sirisena yang pada saat itu tidak memiliki pilihan karena posisi terdesak yang dimiliki oleh Sri Lanka akibat adanya utang sebanyak hampir US\$603 juta terhadap Tiongkok, akhirnya mendorong ia membuat kerjasama kembali dengan Tiongkok untuk pemberian hak eksklusif dalam pembangunan, pengoperasian, serta mengatur Pelabuhan Hambantota selama 99 tahun (Carrai, 2019). Melalui kesepakatan kedua negara ini, Sri Lanka mendapatkan hampir US\$ 1 Miliar guna membayar utangnya kepada Tiongkok (Abi-Habib, 2018). Sedangkan Tiongkok, melalui adanya pemberian hak eksklusif untuk membayar utang-utang yang dimiliki Sri Lanka kepada Tiongkok, disertai dengan adanya pemberian saham sebanyak 85% kepada Tiongkok serta pemberian dana investasi

sebesar US\$ 1,12 juta (Nusantara Maritime News, 2017). Adanya fakta-fakta tersebut mendorong banyak kecaman bahwa kerjasama BRI Tiongkok merupakan sebuah jebakan utang. Kecaman bahwa kerjasama ini merupakan sebuah jebakan utang disusul dengan tidak adanya publikasi terkait dengan isi dari kesepakatan diambil alihnya Pelabuhan Hambantota dengan dalih untuk menjaga integritas dari Sri Lanka.

Untuk kasus yang terjadi di Sri Lanka, yaitu dengan pemberian hak atau menyewakan Pelabuhan Hambantota selama 99 tahun merupakan kasus yang legal apabila ditinjau dari hukum internasional. Dengan pemberian hak sewa kepada Tiongkok, maka Tiongkok memiliki hak untuk mengatur pelabuhan tersebut. Terdapat hal-hal lainnya juga yang menjadi hak yang akan didapatkan oleh Tiongkok, seperti hak untuk yurisdiksi, hak untuk kendali penuh atas wilayah dan sumber daya yang ada di pelabuhan tersebut, hak untuk membayar pajak dan mengatur penggunaan pelabuhan (Carrai, 2019). Dengan adanya hak-hak, serta target untuk menjadikan Pelabuhan Hambantota sebagai pelabuhan kelas dunia, maka Tiongkok akan mendapatkan banyak keuntungan untuk kedepannya, dan Sri Lanka masih harus menunggu 99 tahun lagi untuk mendapatkan keuntungan maksimal dari pelabuhan ini.

Namun apabila dilihat dari bagaimana kerjasama antara Tiongkok dan Sri Lanka dalam membangun pelabuhan ini, masalah utamanya terdapat pada ambisi dari Sri Lanka yang tidak memperhatikan bagaimana kondisinya. Pada tahun 2007, ketika EXIM Bank Tiongkok yang hadir sebagai satu-satunya investor menawarkan pinjaman sebanyak US\$ 307 Juta kepada Sri Lanka dengan bunga yang lebih besar daripada bunga Bank pembangunan lainnya yaitu sebanyak 6%.

Dengan begitu, sampai dengan tahun 2014, kenaikan jumlah utang Sri Lanka terhadap Tiongkok naik hampir dua kali lipat menjadi US\$603 Juta (Dreher, 2017). Sri Lanka sebenarnya telah berupaya untuk membayar utang-utang negaranya dengan mengandalkan pendapatan dari pelabuhan utama mereka yaitu Pelabuhan Colombo, hal ini kemudian menyebabkan adanya perlambatan dalam pertumbuhan ekonomi negara mereka, disusul dengan adanya data bahwa jumlah utang yang dimiliki oleh Sri Lanka ternyata hampir 100% dari PDB negara mereka, selain itu hampir 70% pendapatan negara juga dihabiskan untuk membayar bunga yang sangat tinggi dari utang-utang yang ada. Dengan adanya fakta tersebut, hal tersebut terindikasi bahwa Sri Lanka akan menghadapi krisis ekonomi karena adanya adanya jeratan utang (Nusantara Maritime News, 2017).

Sri Lanka tidak bisa menyangkal bahwa adanya jeratan utang ini akibat dari kurangnya analisis mereka terhadap prospek kedepan, baik atas Pelabuhan Hambantota yang seharusnya menjadi pelabuhan global akan tetapi malah tidak memberikan hasil yang optimal, sampai dengan tidak kompetennya pemerintah Sri Lanka pada saat itu yang dipenuhi dengan ambisi sehingga menerima dengan senang hati bantuan dana yang diberikan oleh Tiongkok tanpa melihat kondisi dan kemampuan negaranya.

Akan tetapi dalam permasalahan ini, Tiongkok juga bertanggung jawab dalam menyebabkan jebakan utang terhadap Sri Lanka. Pada tahun 2007, Sri Lanka berada dalam keadaan yang tidak stabil karena adanya perang sipil antara pemerintah dengan Kelompok Tamil. Sehingga dengan melihat adanya ketidakstabilan dalam politik domestik, harusnya Tiongkok menyadari resiko dari pinjaman yang akan diberikan. Dalam hal ini, Tiongkok seakan sengaja

memberikan bantuan uang yang banyak kepada Sri Lanka dengan jumlah bunga yang tinggi agar bisa memperkuat posisinya. Dalam hal ini juga, kita bisa melihat bahwa sebagai negara yang hegemon dalam bidang ekonomi, Tiongkok memanfaatkan keuangan yang dimiliki guna mendapatkan keuntungan bagi negara. Misalnya saja dari segi tujuan dari pembentukan jalur perdagangan di maritim melalui BRI, dengan mengambil alih Pelabuhan Hambantota, Tiongkok setidaknya akan mendapatkan keuntungan karena kemudahan akses negara lain, contohnya dari Pelabuhan Hambantota menuju Utara Tiongkok hanya membutuhkan waktu kurang dari 12 hari, untuk mencapai Afrika Timur akan membutuhkan waktu 8 hari, dan kurang dari 5 hari untuk mencapai Dubai (News CGTN, 2018). Sehingga dengan optimistik menjadikan pelabuhan ini menjadi global, maka Tiongkok akan mendapatkan banyak keuntungan dari Pelabuhan Hambantota.

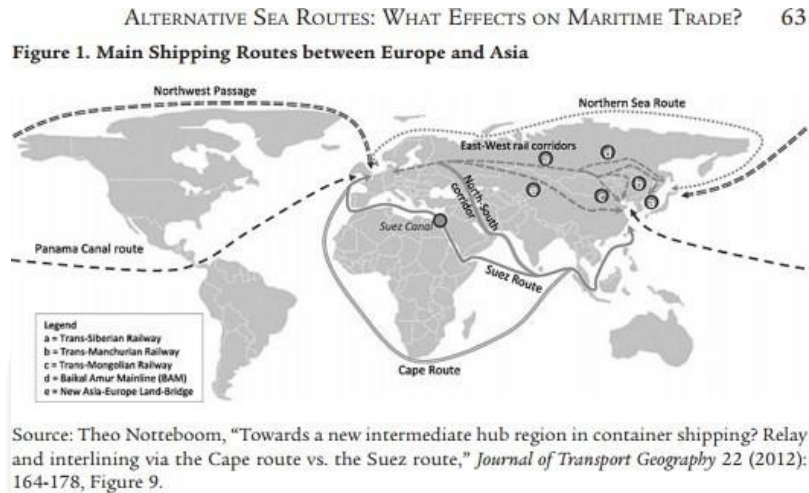
Berdasarkan konsep kekuatan struktural pada bagian kendali atas keuangan, pemberian dana oleh Tiongkok untuk pembangunan Pelabuhan Hambantota merupakan hal yang wajar dalam pembangunan oleh negara yang membutuhkan bantuan keuangan, akan tetapi hal ini tentu akan menjadi bermasalah ketika negara penerima kredit dalam konteks ini Sri Lanka yang hanya menerima tanpa adanya rencana pasti cara untuk mengembalikan dana pinjaman yang didapatkan.

Susan Strange menuliskan bahwa ketika suatu negara menggunakan kekuatan strukturalnya khususnya keuangan maka yang perlu ditekankan bahwa tidak selamanya pemberi kredit akan bersifat jujur dan dapat dipercaya (Strange, 1998). Sehingga berdasarkan teori tersebut, bisa dikatakan bahwa melalui sumber keuangan yang dimiliki Tiongkok berhasil mendapatkan keuntungannya.

3.2 Kerjasama BRI di Hambantota sebagai penguat posisi di Indian Ocean Region : Guna Meningkatkan Kendali atas Produksi

Sebagaimana disampaikan dalam bab sebelumnya, bahwa Tiongkok memiliki ambisi untuk terus mengamankan posisinya di Kawasan *Indian Ocean Region (IOR)*. Pentingnya akses di kawasan IOR ini didorong karena merupakan jalur yang dilewati oleh kapal impor minyak mereka dari negara-negara di Timur Tengah. Sehingga melalui adanya BRI yang juga berfokus dalam menciptakan jalur di maritim, maka setidaknya kerjasama ini bertujuan untuk meningkatkan efisiensi pada jalur perdagangan yang ada (Haralambides, 2020). Dalam bab-bab sebelumnya telah disebutkan bahwa Pelabuhan Hambantota merupakan bagian paling selatan dari Sri Lanka yang merupakan wilayah langsung dari Sri Lanka, sehingga dengan bekerjasama dengan Sri Lanka di Pelabuhan Hambantota, maka akan meningkatkan posisi Tiongkok di kawasan tersebut.

3.2.1 Kerjasama BRI di Sri Lanka Guna Menciptakan Jalur Maritim Silk Road



Gambar 3.1 : Rute jalur perdagangan maritim Asia dan Eropa (Notteboom, 2012)

Dalam rute gambar di atas, digambarkan bahwa bagian Selatan Sri Lanka merupakan jalur utama dari perdagangan maritim bagi kapal-kapal yang menuju dan akan ke wilayah Timur Tengah ataupun Tiongkok. Sri Lanka menyadari keuntungan dari letak geografis negaranya dan memanfaatkan Pelabuhan Colombo sebagai pelabuhan utama di negaranya. Namun seiring berkembangnya waktu, dan semakin ramainya jalur tersebut mendorong perlu adanya pelabuhan baru di Sri Lanka, dan mulailah adanya program pembangunan Pelabuhan Hambantota (Whelan, 2019). Pembangunan pelabuhan ini sejak awal sudah dibiayai dengan adanya investasi oleh Tiongkok, namun ketika pengoperasian pasca pelabuhan ini dibuka malah tidak memberikan hasil yang memuaskan, sehingga karena adanya kerugian terus menerus dan utang yang besar, Sri Lanka menawarkan Tiongkok untuk mengambil alih. Tiongkok yang melihat adanya peluang dari pembangunan pelabuhan baru di Sri Lanka kemudian setuju untuk menjadi partner kerjasama dari

Sri Lanka. Wilayah laut Sri Lanka memang menjadi salah satu jalur dari *Maritim Silk Road* guna mengamankan posisi Tiongkok di jalur maritim kegiatan perdagangannya.



Gambar 3.2 : Jalur *Maritim Silk Road* (Tarabay, 2018)

Maritime Silk Road sebagaimana tujuannya untuk membentuk jalur perdagangan khususnya bagi Tiongkok merupakan upaya untuk menciptakan kendali atas produksi baik barang atau jasa melalui kemudahan jalur yang ada. Dalam buku *States and Markets*, Susan menyebutkan bahwa ketika negara mampu mendominasi produksi barang dan jasa, maka akan menerapkan kekuasaan kepada pihak yang memerlukannya. Hal ini akan tercipta apabila adanya ketergantungan ekspor negara-negara lain, yang dimana hal tersebut akan tercipta juga ketika adanya kemudahan transaksi, sebagaimana yang disebutkan oleh Susan bahwa untuk mengendalikan faktor produksi, maka suatu negara harus mampu untuk menjamin adanya distribusi barang dan jasa yang saat ini bahkan sudah lintas

benua. Melalui jalur *Maritime Silk and Road* ini Tiongkok mencoba untuk meningkatkan kendali atas produksi mereka.

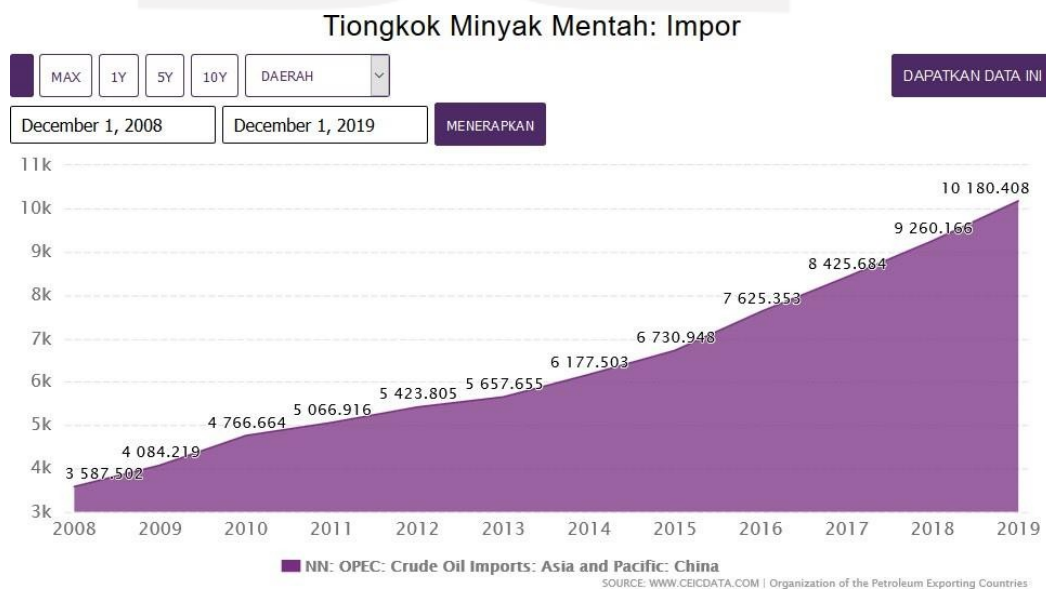
Dalam membangun Pelabuhan Hambantota, Sri Lanka maupun Tiongkok berambisi untuk menjadikan pelabuhan ini sebagai pusat dari global maritim dan menjadikan Pelabuhan Hambantota sebagai pelabuhan dengan kelas dunia dan akan menjadi penghubung global dalam maritim. Selain itu dalam website resmi Pelabuhan Hambantota disebutkan bahwa pelabuhan ini akan menjadi pusat maritim, Hambantota juga dicanangkan hadir sebagai pelayanan militer, zona pelabuhan industri, zona logistik serta bisnis. Sehingga dengan adanya akuisisi Pelabuhan Hambantota selama 99 tahun, Tiongkok dapat memanfaatkan pelabuhan tersebut kecuali dalam bidang militer. Meskipun begitu, ketika jalur-jalur perdagangan telah terbentuk, hal tersebut akan memberikan kestabilan dalam proses ekspor-impor dari Tiongkok yang melewati jalur maritim. Hal tersebut akan menciptakan kendali Tiongkok atas kendali dalam bidang produksi karena kemampuan untuk mengatur distribusinya.

3.2.2 Kerjasama BRI di Sri Lanka Guna Mengamankan Jalur Energi Tiongkok

Dalam konsep kekuatan struktural Susan Strange, ia tidak hanya mendefinisikan kendali atas produksi hanya sebatas siapa yang memproduksi dan untuk siapa barang tersebut diproduksi. Dalam bukunya, Susan juga menyoroti bagaimana barang tersebut diproduksi oleh suatu negara. Sehingga dengan begitu, kendali atas produksi akan menciptakan kekayaan di ekonomi politik karena adanya faktor-faktor yang jelas dan terstruktur.

Berdasarkan hal itu, selain berupaya untuk mengamankan distribusi barang dan jasa, Tiongkok juga berupaya untuk menjaga dan meningkatkan produksi mereka dengan mengamankan jalur-jalur yang akan dilewati oleh kapal importir dalam membawa barang terutama energi yang menjadi penggerak industri di Tiongkok. Dalam beberapa dekade terakhir, ketergantungan Tiongkok terhadap energi terus meningkat. Peningkatan permintaan terhadap energi baik itu minyak bumi, gas, ataupun batu bara merupakan dorongan dari adanya pertumbuhan ekonomi yang pesat di Tiongkok. Sehingga untuk menjaga kestabilan dalam industri, Tiongkok harus menjaga keamanan dari sumber energi ya (Öğütçü, 2019).

Pada awalnya, kebutuhan energi Tiongkok masih mampu untuk dipenuhi oleh produksi dalam negeri mereka, akan tetapi sejak tahun 1990-an menjadi menurun sehingga mendorong adanya impor energi terutama minyak bumi. Hampir setengah dari impor minyak bumi Tiongkok berasal dari negara-negara di Timur Tengah.



Gambar 3.3 : Data impor minyak mentah Tiongkok tahun 2008-2019 (CEIC Data, 2019)

Peningkatan jumlah impor dari minyak bumi selama beberapa tahun terakhir menjadikan keamanan energi menjadi salah satu tujuan utama dari terciptanya BRI. Melalui BRI, upaya Tiongkok untuk mengamankan kebutuhan energi mereka dimulai dengan adanya dukungan jalur yang lebih baik dan lebih singkat untuk mencapai Tiongkok. Meskipun jalur impor tersebut bisa melalui darat dan maritim, akan tetapi Tiongkok tetap mencoba untuk memaksimalkan kedua jalur tersebut sebagaimana pembagian dari BRI.

Sri Lanka yang berada di wilayah *Indian Ocean Region* menjadi salah satu target dari kerjasama BRI di bidang maritim. Sehingga ketika Sri Lanka menawarkan untuk adanya akuisisi Pelabuhan Hambantota guna menggantikan utang Sri Lanka, meskipun dalam beberapa tahun terakhir pelabuhan tersebut mengalami kerugian, Tiongkok setuju karena adanya kepentingan untuk mengamankan jalur tersebut.

Selain itu, adanya "*Malacca Dilemma*" atau ketakutan adanya suatu negara yang menguasai Selat Malaka, menjadi salah satu ketakutan Tiongkok. Dilema tersebut menunjukkan bahwa apabila terdapat satu negara yang menguasai Selat Malaka, maka negara tersebut akan mengendalikan kegiatan yang ada di Selat tersebut. Dengan adanya hal tersebut, maka akan mengancam keamanan dari perdagangan maritim Tiongkok yang melewati jalur tersebut. Sehingga untuk mengatasi ancaman tersebut, Tiongkok harus mengamankan jalur dengan membuat jalur alternatif lainnya (Öğütçü, 2019).

Dengan tujuan membentuk jalur di wilayah Selatan Sri Lanka sebagai jalur alternatif bagi kapal-kapal minyak Tiongkok, hal ini merupakan upaya Tiongkok untuk terus meningkatkan kendali atas produksi sebagaimana Tiongkok yang saat ini hadir sebagai negara industri terbesar di dunia.

3.3 Meningkatkan Pengaruh Militer Tiongkok di *Indian Ocean Region* : Guna Meningkatkan Kendali atas Keamanan

Pada tahun 2009, Sri Lanka akhirnya mengakhiri perang sipil melawan Kelompok Tamil di negaranya. Kemenangan pemerintahan Sri Lanka juga didorong karena adanya bantuan dari militer Tiongkok dalam mengatasi pemberontakan tersebut. Atas bantuan tersebut, Sri Lanka memberikan kepercayaan kepada Tiongkok karena berhasil memberikan kemenangan kepada Sri Lanka (Chellaney, 2009). Pasca bantuan tersebut, selain karena hubungan kerjasama yang sudah terjalin lama, Sri Lanka menjadi semakin dekat dengan Tiongkok, dan dianggap mencari negara kawan selain India. Berdasarkan hal tersebut, kita bisa melihat setidaknya Tiongkok telah berhasil memberikan rasa aman kepada Sri Lanka melalui bantuannya melawan Kelompok Tamil. Susan Strange dalam bukunya menyebutkan bahwa, ketika suatu negara berhasil memberikan rasa aman bagi suatu negara, maka negara tersebut kedepannya akan memberikan bantuan untuk mengatasi permasalahan di negara tersebut agar mendapatkan kepentingannya (Strange, 1998). Hal ini sebagaimana yang dilakukan oleh Tiongkok, pasca memperkuat hubungan dengan Sri Lanka melalui bantuan melawan Kelompok Tamil, Tiongkok kemudian hadir dengan memberikan investasi melalui BRI kepada Sri Lanka untuk menyelesaikan krisis karena kerugian Pelabuhan Hambantota.

Kendali atas keamanan merupakan salah satu dari 4 kekuatan struktural yang diuraikan oleh Susan Strange dalam bukunya. Susan menulis bahwa kendali atas keamanan merupakan keadaan dimana yang mampu memberi perlindungan pada orang lain terhadap ancaman tindak kekerasan akan bisa menerapkan kekuasaannya atas orang tersebut dalam hal-hal lain (seperti distribusi barang dan jasa) (Strange, 1998). Meskipun dalam terdapat perkembangan terkait faktor-faktor apa saja yang menjadi keamanan bagi manusia pada saat ini, memberikan rasa aman melalui adanya perlindungan militer menjadi salah satunya. Hal tersebut menjadi salah satu fokus Tiongkok pada saat ini, yakni untuk memaksimalkan kekuatan militer negaranya. Sebagaimana yang telah dipaparkan di bab-bab sebelumnya bahwa IOR merupakan wilayah yang penting bagi Tiongkok, tidak hanya menjadi jalur perdagangan, akan tetapi akan menjadi wilayah bagi Tiongkok untuk membendung pergerakan dari musuh-musuhnya.

Saat ini untuk di wilayah IOR, Tiongkok setidaknya telah memiliki tiga pangkalan militer, yaitu di Gwadar Pakistan, Maldiva, serta pangkalan militer yang berada di Myanmar. Keberadaan pangkalan militer tersebut menjadi ancaman bagi negara-negara yang mempunyai kepentingan di wilayah tersebut, misalnya saja India, Amerika Serikat, serta Jepang (Lwin, 2020). Ancaman semakin meningkat ketika Tiongkok terus berupaya untuk memperkuat kedua pangkalan tersebut, disusul dengan adanya kesepakatan akuisisi Pelabuhan Hambantota yang memiliki posisi vital kepada Tiongkok.

Meskipun dalam perjanjian akuisisi ini Tiongkok tidak boleh memanfaatkan pelabuhan sebagai basis militer, akan tetapi kehadiran Tiongkok di Pelabuhan Hambantota tetap menimbulkan ancaman bagi negara lain. Dalam

sebuah jurnal yang membahas terkait dengan ambisi militer Tiongkok di kawasan IOR menyebutkan bahwa Tiongkok sudah lama ingin meredam atau mengalahkan pengaruh dari India dan Amerika Serikat di kawasan ini (Yoshihara, 2008). Pasca adanya pemberitaan bahwa Pelabuhan Hambantota diakuisisi oleh Tiongkok, Amerika Serikat menyebut bahwa Sri Lanka telah masuk kedalam perangkap utang Tiongkok, serta menyebut bahwa secara perlahan, Pelabuhan Hambantota akan menjadi basis militer Tiongkok (The Economic Times, 2018). Akan tetapi, Sri Lanka menolak tegas pernyataan tersebut dan mengatakan bahwa Pelabuhan Hambantota dalam kesepakatan kedua negara hanya akan dimanfaatkan secara komersial, serta dalam selama 99 tahun mengelola Pelabuhan Hambantota, Tiongkok akan diawasi oleh militer dari Sri Lanka.

Berdasarkan pernyataan dari Sri Lanka yang menyebut bahwa Pelabuhan Hambantota hanya dimanfaatkan secara komersial, hal tersebut tetap menimbulkan ketakutan bagi India karena tidak adanya jaminan pasti terkait hal tersebut. Sehingga bisa saja kedepannya, Tiongkok menjadikan Pelabuhan Hambantota sebagai pangkalan militer mereka di IOR (The Economic Times, 2018). Akan tetapi, meskipun Tiongkok tidak bisa meningkatkan kendali atas keamanannya di kawasan tersebut melalui Pelabuhan Hambantota, disini Tiongkok berhasil untuk menggunakan Pelabuhan Hambantota untuk meningkatkan faktor produksi, ataupun distribusi barang dan jasa Tiongkok. Dimana dalam ekonomi sendiri, kendali keamanan berguna agar suatu negara mampu memanfaatkan kekuasaannya dalam barang dan jasa, dan hal tersebut telah didapatkan Tiongkok dengan mendapatkan Pelabuhan Hambantota.

Meskipun begitu, ketakutan India bukan merupakan hal yang tidak mendasar, hal tersebut didorong karena Tiongkok sudah memiliki beberapa pangkalan militer di IOR, seperti di Gwadar Pakistan, Myanmar, serta di Maldiva (Singh A., 2018). Selain itu, rasa tidak percaya dari negara-negara tersebut juga didasari dengan tidak adanya visi dari Sri Lanka dalam memandang wilayah IOR. Sehingga ketika terjadi perubahan pemimpin, bisa saja akan ada kebijakan yang berbeda terkait hak Tiongkok dalam memanfaatkan pelabuhan tersebut, dan menunjukkan adanya ketidak konsistenan Sri Lanka mengatur IOR.

Ketakutan negara-negara tersebut didasari, bahwa apabila Tiongkok menambah pangkalan militernya di Pelabuhan Hambantota, maka Tiongkok akan mampu untuk mengendalikan keamanan, serta menguasai wilayah IOR. Sebagaimana yang ditulis oleh Susan dalam bukunya bahwa ketika suatu negara mampu untuk mengendalikan keamanan, maka negara tersebut akan mampu untuk mengendalikan negara lain untuk mendapatkan kepentingannya yang lain, misalnya dalam bidang produksi (Strange, 1998).

Sehingga, apabila Tiongkok menjadikan Pelabuhan Hambantota sebagai pangkalan baru, hal ini akan menjadi kekuatan bagi Tiongkok dan menghadang pengaruh dari India dan Amerika Serikat atas adanya kontrol penuh Tiongkok di IOR. Meskipun ketakutan tersebut tidak terjadi, akan tetapi dengan hadirnya Tiongkok di Pelabuhan Hambantota berhasil memberikan rasa ancaman bagi India, Jepang dan Amerika Serikat. Selain kedua negara tersebut, Jepang juga memandang adanya kerjasama BRI di Pelabuhan Hambantota dengan progres yang cepat menjadi tantangan bagi Jepang karena melihat kerjasama sama ini sebagai tantangan bagi pengaruhnya di Asia, dan merupakan kerjasama yang bertujuan

untuk mempertahankan serta memperkuat posisi Tiongkok di setiap negara (Hameiri, 2020).

Berdasarkan antisipasi dan kecurigaan negara-negara tersebut, meskipun bukan merupakan tujuan dari kerjasama dan Tiongkok tidak bisa memanfaatkan Pelabuhan Hambantota dalam bidang militer, akan tetapi berdasarkan bantuan Tiongkok ketika perang sipil di Sri Lanka telah menunjukkan peran dari Tiongkok dalam memberikan rasa aman kepada Sri Lanka dan berujung pada semakin kuatnya hubungan kedua negara. Serta Tiongkok telah berhasil dalam meningkatkan pengaruhnya dengan adanya kerjasama BRI ini. Sehingga dari hal tersebut kita bisa melihat bahwa dengan memanfaatkan sumber kekuatan struktural yang dimiliki oleh suatu negara, bisa menjadi ancaman bagi negara lain.

3.4 Perkembangan Pelabuhan Hambantota Pasca di Akuisisi Tiongkok

Dalam kesepakatan akuisisi Pelabuhan Hambantota, Tiongkok mendapatkan hak untuk mengatur penuh pelabuhan ini untuk kegiatan komersial mereka. Dengan adanya hak untuk mengatur pelabuhan tersebut tentu diharapkan mampu untuk membawa perkembangan yang lebih baik bagi Pelabuhan Hambantota. Hal tersebut terbukti apabila melihat perbandingan jumlah kapal yang berlabuh di pelabuhan ini ketika dibawah kendali dari Sri Lanka dan ketika dibawah kendali dari Tiongkok.

Dalam kurun waktu 3 tahun sebelum diakuisisi oleh Tiongkok, Pelabuhan Hambantota terus mengalami kerugian akibat berkurangnya jumlah kapal yang berkunjung. Pada tahun 2014, berdasarkan data hanya ada sekitar 335 kapal yang berlabuh padahal dalam setahun terdapat sekitar 36.000 kapal yang melintasi

selatan Sri Lanka (Sebayang R., 2019). Jumlah ini menunjukkan kurang populernya pelabuhan baru ini. Pada tahun selanjutnya yakni tahun 2015, jumlah kapal yang berlabuh menurun menjadi 295 kapal. Penurunan ini masih terus berlanjut di tahun 2016 menjadi 281 kapal saja (I Gst Ngr Arya Permana Putera). Sampai pada tahun terakhir pelabuhan dikelola oleh Sri Lanka, yakni di tahun 2017 hanya terdapat 175 kapal yang berlabuh. Berdasarkan data-data tersebut kemudian menjadikan Pelabuhan Hambantota menjadi pelabuhan yang terburuk apabila dibandingkan dengan Pelabuhan Colombo, Pelabuhan Galle, serta Pelabuhan Trincomalee (I Gst Ngr Arya Permana Putera).

Buruknya hasil yang diberikan oleh Pelabuhan Hambantota yang semakin memperburuk keadaan Sri Lanka, dan kemudian dikelola oleh Tiongkok kemudian memperlihatkan hasil. Pada tahun 2018, terdapat 300 kapal yang datang untuk berlabuh, dan mendorong meningkatnya jumlah pengiriman mobil menuju Afrika, Timur Tengah, serta Amerika Serikat melalui Pelabuhan Hambantota (Sebayang R., 2019). Meskipun pasca akuisisi pelabuhan menyebabkan hak kepemilikan Sri Lanka hanya sekitar 20 % tapi kenaikan jumlah ini menjadi bukti bahwa pelabuhan ini akan berhasil dibawah kelola dari Tiongkok.

Dengan adanya perkembangan yang cukup progresif tersebut, tentu saja keuntungan akan lebih banyak didapatkan oleh Tiongkok sebagai pemilik dari hampir 80% saham di pelabuhan tersebut. Pada tahun 2019, Sri Lanka mengalami pergantian Presiden dari Sirisena menjadi Gotabaya Rajapaksa. Gotabaya merupakan saudara dari mantan Presiden Mahinda yang menjadi pendorong dari pembangunan Pelabuhan Hambantota ini. Ketika terpilih menjadi Presiden, salah satu kebijakan yang dikritisi oleh Gotabaya yaitu akuisisi Pelabuhan Hambantota

selama 99 tahun guna menggantikan utang Sri Lanka kepada Tiongkok. Gotabaya menilai bahwa kesepakatan tersebut merupakan kesepakatan yang merugikan dengan menyerahkan aset penting Sri Lanka kepada Tiongkok. Dengan adanya pernyataan tersebut, Gotabaya merencanakan untuk membatalkan kesepakatan tersebut dan dengan percaya diri menyebut bahwa Sri Lanka mampu untuk membayar utang kepada Tiongkok tanpa menyerahkan Pelabuhan Hambantota (New India Express, 2019).

Keinginan Sri Lanka untuk melakukan renegotiasi tentu bukan merupakan suatu hal yang salah, namun meskipun isi dari kesepakatan kedua negara yang tidak dipublikasikan, akan tetapi dalam perkembangannya dilihat bahwa kesepakatan ini akan sulit untuk di negosiasikan ulang karena perjanjiannya yang kuat. Serta apabila Sri Lanka tetap ingin untuk melakukan negosiasi ulang, tentu Sri Lanka harus membayar kompensasi yang besar atas hal tersebut (Mohan, 2020)

Dalam hal ini penulis melihat bahwa meskipun dalam perkembangannya, Sri Lanka ingin untuk melakukan negosiasi ulang, akan tetapi dengan melihat bagaimana akuisisi ini terjadi karena adanya kendali keuangan yang menjadi salah satu bagian dari kekuatan struktural menurut Susan Strange, maka hal ini membuktikan bahwa dengan menggunakan kekuatan struktural tersebut maka suatu negara atau dalam konteks penelitian ini Tiongkok mampu untuk mempengaruhi peran dari aktor lain untuk mendapatkan kepentingan dari negaranya.

3.5 Hasil Analisis

Berdasarkan hasil penelitian tersebut, dengan menggabungkan analisis dan konsep kekuatan struktural dari Susan Strange, dapat diambil kesimpulan bahwa Tiongkok memiliki beberapa motif yang tertera pada tabel dibawah ini :

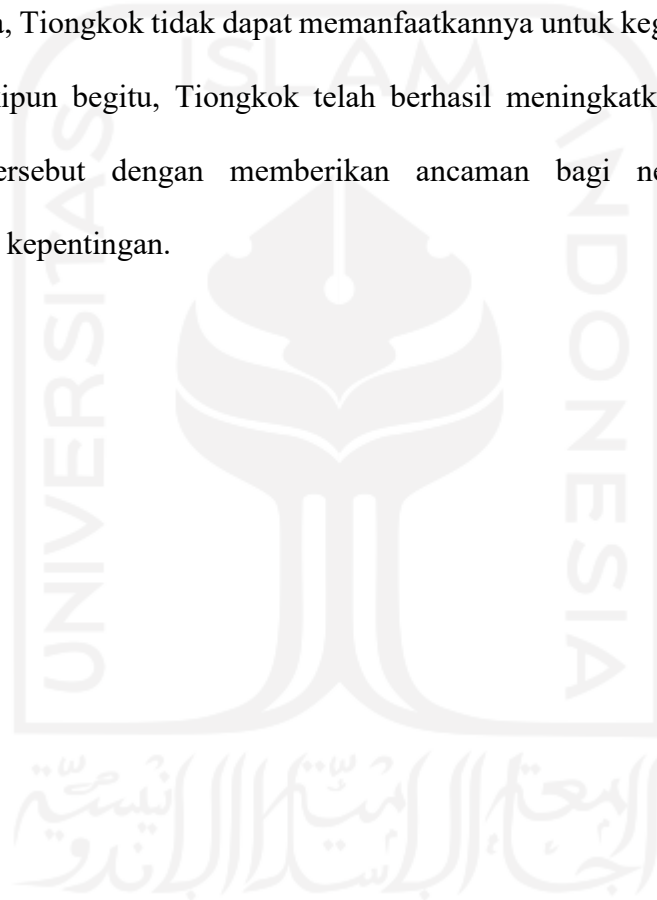
Tabel 3.1 Motif Tiongkok dalam mengakuisisi Pelabuhan Hambantota dengan memanfaatkan kekuatan struktural

No	Faktor yang mendorong Tiongkok akuisisi Pelabuhan Hambantota	Motif Tiongkok mengakuisisi Pelabuhan Hambantota
1	Pemanfaatan Kendali atas Sumber Keuangan Tiongkok di Pelabuhan Hambantota Initiative di Pelabuhan Hambantota	<ul style="list-style-type: none"> ● Kerjasama BRI di Sri Lanka Guna: meningkatkan hubungan kedua negara dan mendapatkan kepentingan Tiongkok di Pelabuhan Hambantora
2	Kerjasama BRI di Hambantota sebagai penguat posisi di <i>Indian Ocean Region</i> : Guna Meningkatkan Kendali atas Produksi	<ul style="list-style-type: none"> ● Kerjasama BRI di Sri Lanka Guna Menciptakan Jalur <i>Maritim Silk Road</i> ● Kerjasama BRI di Sri Lanka Guna Mengamankan Jalur Energi Tiongkok

3	Meningkatkan Pengaruh Militer Tiongkok di <i>Indian Ocean Region</i> : Guna Meningkatkan Kendali atas Keamanan	<ul style="list-style-type: none"> • Kerjasama BRI di Sri Lanka guna membendung pergerakan musuh dari Tiongkok dalam menguasai wilayah <i>Indian Ocean Region</i>.
---	---	---

Diawali dengan table point pertama, Tiongkok memanfaatkan sumber keuangan yang dimiliki negaranya untuk bekerjasama di Pelabuhan Hambantota yang memiliki posisi yang strategis. Selain posisi yang strategis pelabuhan tersebut juga memiliki posisi yang penting bagi Tiongkok. Sehingga dengan berhasil mengakuisisi Pelabuhan Hambantota, Tiongkok telah berhasil mendapatkan kepentingannya di pelabuhan ini. Pada tabel selanjutnya yaitu nomor 2, penulis menyebutkan bahwa hadirnya Tiongkok di Pelabuhan Hambantota sebagai penguat dari posisi Tiongkok di *Indian Ocean Region* guna meningkatkan kendali atas produksi mereka. Tiongkok perlu untuk menjaga dan memperkuat posisinya di kawasan tersebut hal ini dikarenakan Pelabuhan Hambantota merupakan jalur dari *Maritime Silk Road* Tiongkok. BRI merupakan jalur perdagangan yang dibuat Tiongkok untuk mempermudah transaksi perdagangan mereka. Selain itu, Tiongkok juga perlu untuk mengamankan jalur ini karena merupakan jalur yang dilewati oleh kapal-kapal yang membawa minyak bumi untuk kegiatan industri di Tiongkok. Sehingga dengan menjaga jalur ini, Tiongkok akan berhasil untuk meningkatkan kebergantungan negara-negara lain akan produksi barang dan jasa Tiongkok kedepannya. Pada hasil nomor 3, penulis menyebutkan bahwa hadirnya

Tiongkok di Pelabuhan Hambantota yaitu guna memperkuat militer Tiongkok di kawasan tersebut guna meningkatkan kendali atas keamanan. Berdasarkan data, sejak tahun 2007 ketika Tiongkok berhasil membantu Sri Lanka melawan Kelompok Tamil, hal tersebut telah menunjukkan bahwa Tiongkok menunjukkan kekuatan struktural yang dimiliki oleh negaranya dalam bidang keamanan kepada Sri Lanka. Akan tetapi dalam perkembangannya, dalam mengakuisisi Pelabuhan Hambantota, Tiongkok tidak dapat memanfaatkannya untuk kegiatan militer. Akan tetapi meskipun begitu, Tiongkok telah berhasil meningkatkan pengaruhnya di kawasan tersebut dengan memberikan ancaman bagi negara-negara yang mempunyai kepentingan.



BAB 4

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Upaya Xi Jinping untuk membawa Tiongkok semakin maju, mendorong Tiongkok untuk aktif dalam membuka kerjasama dengan negara lain melalui Belt and Road Initiative (BRI). Sri Lanka sebagai salah satu negara yang menjalin kerjasama dengan BRI, turut merasakan dampak positif ataupun negatif kerjasama ini seperti yang telah dirasakan oleh Pakistan dan negara lainnya. Tujuan kerjasama BRI memang memiliki tujuan salah satunya untuk membangun jalur bagi kegiatan perdagangan, akan tetapi melihat adanya akuisisi Pelabuhan Hambantota di Sri Lanka, menjadi pertanyaan terkait motif apa yang dibawa oleh Tiongkok dalam kerjasamanya ini.

Sebelum mengetahui motif akuisisi Tiongkok tersebut, pada BAB 2 penulis menjelaskan terlebih dahulu terkait dengan bagaimana hubungan antara Sri Lanka dan Tiongkok yang memang sudah terbentuk sejak kedua negara merdeka. Dalam perkembangannya hubungan menjadi semakin dekat meskipun Sri Lanka juga telah menjalin hubungan dengan India yang merupakan rival dari Tiongkok. Pada Bab ini juga, penulis mencoba untuk menjelaskan apa saja yang dilakukan oleh Tiongkok melalui kerjasama BRI di Sri Lanka. Di Sri Lanka, BRI memiliki dua kerjasama utama yaitu untuk pembangunan di Pelabuhan Colombo, serta pembangunan di Pelabuhan Hambantota. Pelabuhan Hambantota dalam pembangunannya telah mendapatkan investasi dari Tiongkok sejak awal dari pembangunan dengan jumlah dana yang cukup besaryaitu sebanyak US\$1 Triliun, dengan bunga yang besar, serta jangka waktu pembayaran yang lama, disertai

dengan buruknya performa dari pelabuhan ini setelah beroperasi mendorong kesulitan bagi Sri Lanka untuk membayar utang kepada Tiongkok. Adanya kesulitan dalam pembayaran tersebut kemudian mendorong pemerintah Sri Lanka mengambil kebijakan untuk melakukan pertukaran dengan Tiongkok. Pertukaran tersebut yaitu penggantian utang dana investasi dengan pemberian hak akuisisi Pelabuhan Hambantota selama 99 tahun. Atas dasar pertukaran itulah banyak pihak yang mengecam dan menyebut bahwa kerjasama BRI merupakan kerjasama jebakan utang dari Tiongkok.

Sehingga berdasarkan hal tersebut, pada BAB 3 penulis mencoba untuk membuktikan apakah dugaan Tiongkok telah melakukan jebakan utang kepada Sri Lanka, dengan menganalisis motif yang mendorong Tiongkok untuk bekerjasama dengan Sri Lanka dalam membangun Pelabuhan Hambantota. Pada bab ini, ada 2 motif besar yang penulis dijabarkan yaitu hadirnya Tiongkok di Pelabuhan Hambantota guna mendorong kepentingan Geo Ekonomi Tiongkok di kawasan Sri Lanka dan sekitarnya, guna mendorong tercapainya kepentingan geo-ekonominya, Tiongkok hadir dengan memanfaatkan sumber daya uang yang dimiliki oleh negaranya. Alasan kedua yaitu, kerjasama BRI di Sri Lanka hadir untuk memperkuat posisi Tiongkok di kawasan *Indian Ocean Region* (IOR). Peningkatan pengaruh tersebut guna membentuk jalur maritim melalui kerjasama Tiongkok di Kawasan tersebut sebagaimana yang menjadi tujuan dari BRI yaitu membangun jalur maritim. Tujuan selanjutnya yaitu keinginan Tiongkok untuk mengamankan jalur energi mereka yang melalui bagian Selatan dari Sri Lanka ini. Tiongkok merupakan negara yang memiliki ketergantungan terhadap minyak, dan untuk memenuhi kebutuhan tersebut, Tiongkok harus melakukan impor minyak dari

negara-negara lainnya terutama Timur Tengah. Sehingga, untuk menjaga pasokan minyaknya, Tiongkok harus mengamankan jalur-jalur yang dilalui oleh kapal-kapal yang membawa minyak menuju Tiongkok. Alasan terakhir yaitu, guna meningkatkan pengaruh militer Tiongkok di kawasan IOR. Meskipun dalam kesepakatan antara Tiongkok dan Sri Lanka terhadap Pelabuhan Hambantota hanya sebatas komersial saja, dan tidak diperbolehkan untuk aktivitas militer, akan tetapi dengan hadirnya Tiongkok tersebut sudah mampu menjadi ancaman bagi negara-negara lain misalnya saja India, Amerika Serikat, serta Jepang.

Dengan melihat motif-motif Tiongkok tersebut, hal ini membuktikan adanya kendali atas sumber keuangan akan memberikan kekuatan bagi suatu negara untuk membentuk hubungan dengan negara yang membutuhkan bantuan dari sumber keuangan yang dimiliki. Sumber keuangan yang dimiliki oleh suatu negara juga akan menjadi pembuka dalam meningkatkan kendali atas bidang-bidang lainnya, misalnya saja bagi Tiongkok dalam penelitian ini karena telah terjadinya akuisisi sebagai hasil dari kegagalan Sri Lanka membayar utang, Tiongkok kemudian mendapatkan kesempatan untuk meningkatkan faktor-faktor produksi mereka, mulai dari adanya jaminan alternatif jalur untuk kegiatan ekspor-impor yang hal tersebut akan membantu Tiongkok dalam meningkatkan kendali atas produksi mereka. Selain itu, meskipun kerjasama ini berfokus pada ekonomi, namun Tiongkok juga telah berhasil meningkatkan pengaruh militer mereka di kawasan IOR, dan meskipun tidak bisa meningkatkan kendali atas keamanan secara maksimal, akan tetapi Tiongkok telah berhasil mengamankan jalur distribusi barang dan jasa mereka. Berdasarkan bagaimana Tiongkok memanfaatkan dan memaksimalkan kekuatan struktural mereka pada kerjasama ini, hal ini menjadi

menarik karena dengan menggunakan kekuatan struktural suatu negara mampu untuk menciptakan struktur hubungan dengan negara lain demi meraih kepentingan dari negaranya.

4.2 Rekomendasi

Hasil dari riset terkait dari riset yang telah dilakukan oleh penulis serta argumen-argumen yang tertulis dalam penelitian ini diharapkan mampu untuk mendorong adanya penelitian lanjutan bagi para akademisi terkait dengan motivasi-motivasi Tiongkok ketika melakukan kerjasama dengan negara lain.

Penelitian ini menggunakan konsep Kekuatan Struktural menurut Susan Strange, dan sangat mungkin untuk adanya penelitian lanjutan ataupun penelitian yang sama terkait dengan tema penelitian ini, sehingga hal tersebut akan mendorong adanya sudut pandang yang baru, dan lebih variatif.

DAFTAR PUSTAKA

- European Bank for Reconstruction and Development. (t.thn.). *Belt and Road Initiative (BRI)* . Diambil kembali dari European Bank for Reconstruction and Development: <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html>
- Abi-Habib, M. (2018). *How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port*. Diambil kembali dari The New York Times: <https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html>
- Bednarz, E. I. (2019). Challenges and Opportunities of the Maritime Silk Road Initiative. *Scientific Journals of the Maritime University of Szczecin*.
- Behuria, A. K. (2018). How Sri Lanka Walked Into a Debt Trap, and the way Out.
- Belt and Road Initiative. (t.thn.). *BRI Projects*. Diambil kembali dari Belt and Road Initiative Website: <https://www.beltroad-initiative.com/projects/>
- Belt and Road News. (2019). *Financing and Funding for the Belt & Road Initiative*. Diambil kembali dari Belt and Road News: <https://www.beltandroad.news/2019/05/17/financing-and-funding-for-the-belt-road-initiative/>
- Berkofsky, A. (2016). "The Chinese Dream" and Chinese Foreign and Security Policies- Rosy Rhetoric versus Harsh Realities. *Asia-Pacific Review*, 2016, 109-128.
- Boon, H. T. (2019). Periphery Diplomacy: Moving to the Center of China's Foreign Policy.
- Brobbe, T. A. (2018). The Belt and Road Initiative : Debt Trap and Its Implication on International Security. *Asian Journal of Multidisciplinary Studies Vol. 1, No.2*.
- Business Reporting Desk. (2019). *Sri Lanka accelerates Colombo Port City*. Diambil kembali dari Belt and Road News:

<https://www.beltandroad.news/2019/12/10/sri-lanka-accelerates-colombo-port-city/>

Carlson, B. (2015). *The World According to Xi Jinping*. Diambil kembali dari The Atlantic: <https://www.theatlantic.com/international/archive/2015/09/xi-jinping-china-book-chinese-dream/406387/>

Carrai, M. A. (2019). China's Malleable Sovereignty Along The Belt and Road Initiative : The Case Of The 99-Year Chinese Lease Of Hambantota Port . *International Law and Politics* , Vol. 51:106.

CEIC Data. (2019). *Tiongkok Minyak Mentah: Impor*. Diambil kembali dari CEIC Data: <https://www.ceicdata.com/id/indicator/china/crude-oil-imports>

CEIC Data. (t.thn.). *Sri Lanka Port Statistics*. Diambil kembali dari CEIC Data: <https://www.ceicdata.com/en/sri-lanka/port-statistics>

Chan, M. H. (2019). The belt and road initiative – the new silk road: a Research agenda. *Journal of Contemporary East Asia Studies*.

Chauhan, K. (2020). *Sri Lanka's Geopolitics in the Indian Ocean*. Diambil kembali dari Thekootneeti.in: <https://thekootneeti.in/2020/09/02/sri-lankas-geopolitics-in-the-indian-ocean/>

Chellaney, B. (2009). *China aided Sri Lanka bloodbath*. Diambil kembali dari The Economic Times: <https://economictimes.indiatimes.com/china-aided-sri-lanka-bloodbath/articleshow/4629473.cms>

China Merchant Port Holdings Company Limited. (2017). *Sri Lanka : Hambantota International Port Group*. Diambil kembali dari China Merchant Port Holdings Company Limited: <http://www.cmpport.com.hk/EnTouch/business/Infor.aspx?id=10007513>

Chinadaily.com. (2019). *Belt and Road projects: Past, present, future : Colombo Port, Sri Lanka*. Diambil kembali dari Chinadaily.com: http://www.chinadaily.com.cn/a/201904/22/WS5cbcf141a3104842260b7627_6.html

- Dreher, A. F. (2016). Aid, China, and Growth: Evidence from a New Global Development Finance Dataset. *AidData Working Paper* . Diambil kembali dari China.aiddata.org: <https://china.aiddata.org/projects/33463>
- Dreher, A. F. (2017). Aid, China, and Growth: Evidence from a New Global Development Finance Dataset. *idData Working Paper*.
- Hameiri, L. J. (2020). *Debunking the Myth of 'Debt-trap Diplomacy'*. Chatham House.
- Haralambides, H. E. (2020). China's Belt and Road Initiative and Global Maritime Trade Flows.
- Haris, H. (2010). *Metodologi Penelitian Kualitatif untuk Ilmu-Ilmu Sosial*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Hillman, J. E. (2018). *Game of Loans: How China Bought Hambantota*. Diambil kembali dari Center For Strategic & International Studies: <https://www.csis.org/analysis/game-loans-how-china-bought-hambantota>
- I Gst Ngr Arya Permana Putera, I. F. (t.thn.). Kepentingan Tiongkok Dalam Akuisisi Pelabuhan Hambantota Sri Lanka.
- Independent. (2011). *How Beijing won Sri Lanka's civil war*. Diambil kembali dari Independent.uk.co.id: <https://www.independent.co.uk/news/world/asia/how-beijing-won-sri-lanka-s-civil-war-1980492.html>
- Jayamaha, D. R. (2017). Potential Economic Benefits and Oppirtunities For Sri Lanka.
- Jayarathne, D. (2017). The Critical Evaluation of China - Sri Lanka Economic Relationship. *The International Journal of Business and Manaement*.
- Jian, C. (t.thn.).
- Jian, C. (2019). From Mao to Deng: China's Changing Relations with the United States.

- Kaura, V. (2018). China's South Asia Policy Under Xi Jinping: India's Strategic. *Central European Journal of International and Security Studies* , no.2: 8-29.
- Kee, K. K. (2018). *Did China Get Sri Lanka to Cough Up a Port?* Diambil kembali dari China Today:
http://www.chinatoday.com.cn/ctenglish/2018/commentaries/201807/t20180731_800137072.html
- Lwin, N. (2020). *Myanmar in China's Plans for Expanded Overseas Network of Military Facilities, US Says*. Diambil kembali dari The Irrawaddy:
<https://www.irrawaddy.com/news/burma/myanmar-chinas-plans-expanded-overseas-network-military-facilities-us-says.html>
- Mohan, S. R. (2020). *Hambantota Port and China's Geopolitical Trap*. Diambil kembali dari CEYLON TODAY: <https://ceylontoday.lk/news/hambantota-port-and-china-s-geopolitical-trap>
- New India Express. (2019). *Sri Lanka President Gotabaya's remarks on Hambantota Port quoted out of context: PM Mahinda*. Diambil kembali dari New India Express:
<https://www.newindianexpress.com/world/2019/dec/10/sri-lanka-president-gotabayas-remarks-on-hambantota-port-quoted-out-of-context-pm-mahinda-2074080.html>
- News CGTN. (2018). *Belt & Road Initiative: Hambantota Port: Joint venture between China and Sri Lanka*. Diambil kembali dari News CGTN:
https://news.cgtn.com/news/33597a4e78454464776c6d636a4e6e62684a4856/share_p.html
- Notteboom, T. (2012). Toward a new intermediate hub region in container shipping? Relat and interlining via the Cape route vs. the Suez Route. *Journal of Transport Geography* 22, 164-178.
- Notteboom, T. (2012). Towards a new intermediate hub region in container shipping? Relay and interlining via the cape vs the suez route. *Journal of Transport Geography* 22, 164-178, Figure 9.

- Nusantara Maritime News . (2017). *China Gets Control over Sri Lanka's Hambantota Port*. Diambil kembali dari Nusantara Maritime News : <https://maritimeneeds.id/china-gets-control-over-sri-lankas-hambantota-port/>
- Öğütçü, M. (2019). China's Belt and Road Initiative: How has China's energy security changed over the past decade? *Policy Center for the New South*.
- Plumer, B. (2017). *This is an incredible visualization of the world's shipping routes*. Diambil kembali dari Vox: <https://www.vox.com/2016/4/25/11503152/shipping-routes-map>
- Rahmat, P. S. (2009). Penelitian Kualitatif. *Equilibrium, Vol, 5, No.9, Januari-Juni 2009* , 2.
- Rogers, J. S. (2015). China's Strategic Ambitions in the Indian Ocean Region, India's Anxiety and United States's concern. *Malaysian Journal of International Relations* .
- Samaranayake, N. (2011). Are Sri Lanka's Relations with China Deepening? An Analysis of Economic, Military, and Diplomatic Data. *Asian Security, vol. 7, no. 2, 2011, pp. 119-146*.
- Sebayang, R. (2019). *Demi Pelabuhan, Sri Lanka Terjerat Utang Besar ke China*. Diambil kembali dari CNBC News: <https://www.cnbcindonesia.com/news/20191102063550-4-112143/demi-pelabuhan-sri-lanka-terjerat-utang-besar-ke-china>
- Sebayang, W. S. (t.thn.). *Program OBOR China Diklaim Bisa Tarik Investasi Rp 70 Ribu T*. Diambil kembali dari <https://www.cnbcindonesia.com/news/20190708141829-4-83370/program-obor-china-diklaim-bisa-tarik-investasi-rp-70-ribu-t>
- Senaratne, J. W. (2018). China's belt and Road Initiative (BRI) and Sri Lanka.
- Sharma, D. H. (2016). China's Interests in The Indian Ocean RIM Countries and India's Maritime Security. 67-88.

- Ship Technology. (t.thn.). *Port of Hambantota*. Diambil kembali dari Ship Technology: <https://www.ship-technology.com/projects/port-of-hambantota/>
- Singh, A. (2018). *China's strategic ambitions seen in the Hambantota port in Sri Lanka*. Diambil kembali dari Hindustan Times: <https://www.hindustantimes.com/analysis/china-s-strategic-ambitions-seen-in-the-hambantota-port-in-sri-lanka/story-PErf7dzG8lZINVGuF37gxK.html>
- Singh, S. (2020, Juli). *China's Strategic Relations with Sri Lanka*. Diambil kembali dari South Asian Voice.com: <https://southasianvoices.org/chinas-strategic-relations-with-sri-lanka/>
- Strange, S. (1998). *States and Market*. The Tower Building, 11 York Road, London SE1 7NX.
- Tarabay, J. (2018). *With Sri Lankan port acquisition, China adds another 'pearl' to its 'string'*. Diambil kembali dari CNN News: <https://edition.cnn.com/2018/02/03/asia/china-sri-lanka-string-of-pearls-intl/index.html>
- The Economic Times. (2018). *Sri Lanka rejects US claims, says no Chinese military base at port*. Diambil kembali dari The Economic Times: <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/sri-lanka-rejects-us-claims-says-no-chinese-military-base-at-port/articleshow/66163389.cms>
- Wang, J. (2015). BRI: Opportunities and Challenges.
- Wang, V. W.-C. (2006). China Economic Statecraft Toward Southeast Asia Free Trade Agreement and "Peacefull Rise". *American Journal of Chinese Studies*, 5-34.
- Waugh, D. C. (2007). Richthofen's "Silk Roads": Toward the Archaeology of a Concept.

- Wenhong, X. (2019). *China's debt trap? The true story of Hambantota port* .
Diambil kembali dari Global Times:
<https://www.globaltimes.cn/content/1150711.shtml>
- Whelan, S. (2019). *Ambitious Sri Lanka wants to become a global maritime and logistics centre*. Diambil kembali dari The Load Star:
<https://theloadstar.com/ambitious-sri-lanka-wants-to-become-a-global-maritime-and-logistics-centre/>
- Wibisono, A. N. (2019). China's "Belt and Road Initiative" in Sri Lanka : Debt Diplomacy in. *MANDALA : Jurnal Ilmu Hubungan Internasional Vol.2 No.2 Juli-Desember 2019*.
- Woon, J. S. (2017). Chinese narratives on 'One Belt, One Road' (一帶一路) in geopolitical and imperial contexts. 591-603.
- Xiaolei Sun, C. L. (2015). Modeling systemic risk of crude oil imports: Case of China's global oil supply chain.
- Xinhua. (2015). *Sri Lankan expert says interest rate of Chinese loan for port project appropriate* . Diambil kembali dari China.org.cn:
http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2015-06/04/content_35739149.htm
- Yoshihara, J. R. (2008). China's Naval Ambitions in the Indian Ocean. *Journal of Strategic Studies*, 31:3, 367-394.
- Zhao, L. (2016). The Annual Report on One Belt One Road.