



**Universitas Katolik Parahyangan  
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Program Studi Hubungan Internasional Program Sarjana**

*Terakreditasi Unggul*

*SK BAN –PT NO: 2579/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/IV/2022*

**Pengaruh Kerjasama Tiongkok dan Sri Lanka dalam  
Pembangunan Pelabuhan Hambantota terhadap  
Perekonomian Sri Lanka 2014-2017**

Skripsi

Oleh

Rayhan Ananda

6091901119

Bandung

2023



**Universitas Katolik Parahyangan**  
**Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**  
**Program Studi Hubungan Internasional Program Sarjana**

*Terakreditasi Unggul*

*SK BAN –PT NO: 2579/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/IV/2022*

**Pengaruh Kerjasama Tiongkok dan Sri Lanka dalam  
Pembangunan Pelabuhan Hambantota terhadap  
Perekonomian Sri Lanka 2014-2017**

Skripsi

Oleh  
Rayhan Ananda  
6091901119

Pembimbing  
Idil Syawfi, S.IP., M.Si

Bandung  
2023

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Program Studi Hubungan Internasional Program  
Sarjana



**Tanda Persetujuan Skripsi**

Nama : Rayhan Ananda  
Nomor Pokok : 6091901119  
Judul : Pengaruh Kerjasama Tiongkok dan Sri Lanka dalam  
Pembangunan Pelabuhan Hambantota terhadap  
Perekonomian Sri Lanka 2014-2017

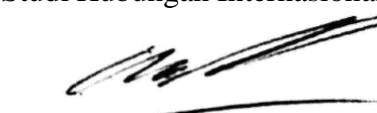
Menyetujui untuk  
diajukan pada Ujian  
Sidang jenjang  
Sarjana Bandung, 22  
Juni 2023

Pembimbing,



**Idil Syawfi, S.IP., M.Si**

Mengetahui,  
Ketua Program Studi Hubungan Internasional Program Sarjana



**Marshall Adi Putra, S. IP**

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Jurusan Hubungan Internasional  
Program Studi Hubungan Internasional Program Sarjana



**Tanda Pengesahan Skripsi**

Nama : Rayhan Ananda  
Nomor Pokok : 6091901119  
Judul : Pengaruh Kerjasama Tiongkok dan Sri Lanka dalam Pembangunan Pelabuhan Hambantota terhadap Perekonomian Sri Lanka 2014-2107.

Telah diuji dalam Ujian Sidang jenjang Sarjana  
Pada Kamis, 13 Juli 2023  
Dan dinyatakan **LULUS**

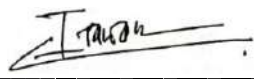
**Tim Penguji**  
**Ketua sidang merangkap anggota**  
Dr. Aknolt K. Pakpahan

: 

**Sekretaris**  
I'dil Syawfi, S.IP., M.Si

: 

**Anggota**  
Dr. A. Irawan J.H

: 

Mengesahkan,  
Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



Dr. Pius Sugeng Prasetyo, M.Si

# Surat Pernyataan

---

## Surat Pernyataan

---

### Pernyataan

Saya yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : Rayhan Ananda

NPM : 6091901119

Program Studi : Hubungan Internasional

Judul : Dampak Negatif Belt and Road Initiative Terhadap  
Perekonomian Sri Lanka (Studi Pada Pembangunan  
Pelabuhan Hambantota)

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini merupakan hasil karya tulis ilmiah sendiri dan bukanlah merupakan karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar akademik oleh pihak lain. Adapun karya atau pendapat lain yang dikutip, ditulis sesuai dengan kaidah penulisan ilmiah yang berlaku.

Pernyataan ini saya buat dengan penuh tanggung jawab dan bersedia menerima konsekuensi apapun sesuai aturan yang berlaku apabila dikemudian hari diketahui bahwa pernyataan ini tidak benar.

Bandung, 22 Juni 2023



Rayhan Ananda

## Abstrak

Nama : Rayhan Ananda  
NPM : 6091901119  
Judul : Pengaruh Kerjasama Tiongkok dan Sri Lanka dalam Pembangunan Pelabuhan Hambantota terhadap Perekonomian Sri Lanka 2014-2017

---

---

Kebijakan luar negeri Tiongkok adalah dengan melakukan kerjasama untuk menghidupkan kembali jalur perekonomian darat dan laut agar dan meningkatkan konektivitas antara Tiongkok dengan negara-negara di kawasan Asia, Afrika, hingga ke Eropa. Hal tersebut dilakukan melalui pembangunan infrastruktur, investasi, dan kontruksi, salah satunya adalah di Sri Lanka. Dalam pelaksanaannya, kerjasama yang dilakukan berpengaruh terhadap perekonomian Sri Lanka. Maka dari itu, penelitian ini dilakukan untuk menganalisis lebih lanjut bagaimana pengaruh kerjasama Tiongkok dan Sri Lanka dalam pembangunan pelabuhan Hambantota terhadap perekonomian Sri Lanka pada tahun 2014-2017. Penelitian ini dilakukan dengan metode kualitatif dan berkaca pada konsep kerjasama internasional dan teori *debt-trap* diplomasi. Melalui penelitian ini ditemukan bahwa pengaruh kerjasama Tiongkok dan Sri Lanka dalam pembangunan pelabuhan Hambantota adalah memperburuk pengoperasian pelabuhan Hambantota, menyebabkan Sri Lanka mengalami krisis utang dan terjadi pengalihan kepemilikan pelabuhan Hambantota kepada Tiongkok.

**Kata kunci:** debt-trap diplomacy, kerjasama, pelabuhan Hambantota, Sri Lanka, Tiongkok.

## ***Abstract***

*Name : Rayhan Ananda*  
*NPM : 6091901119*  
*Title : The Influence of China and Sri Lanka Cooperation in Hambantota Port Development on the Sri Lankan Economy 2014-2017*

---

---

*China's foreign policy is to cooperate to revive land and sea economic routes so as to increase connectivity between China and countries in Asia, Africa, to Europe. This is done through infrastructure development, investment and construction, one of which is in Sri Lanka. In practice, the work carried out affects the economy of Sri Lanka. Therefore, this research was conducted to further analyze how the influence of China and Sri Lanka cooperation in the Hambantota port development had on the Sri Lankan economy in 2014-2017. This research was conducted using qualitative methods and reflecting on the concept of international cooperation and the theory of debt-trap diplomacy. Through this research it was found that the influence of the cooperation between China and Sri Lanka in the construction of the Hambantota port was a threat to the operation of the Hambantota port, causing Sri Lanka to experience a debt crisis and increase the ownership of the Hambantota port to China.*

***Keywords:*** *debt-trap diplomacy, China, cooperation, Hambantota port, Sri Lanka.*

## **Kata Pengantar**

Puji dan syukur kehadiran Tuhan yang maha kuasa atas kehadirat-Nya peneliti mampu menyelesaikan skripsi dengan judul “Pengaruh Kerjasama Tiongkok dan Sri Lanka dalam Pembangunan Pelabuhan Hambantota terhadap Perekonomian Sri Lanka 2014-2017”, tepat pada waktunya. Adapun tujuan disusunnya skripsi ini adalah untuk memenuhi tanggungjawab peneliti sebagai mahasiswa mengikuti sidang akhir jenjang sarjana program studi Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Katolik Parahyangan. Selain itu, peneliti berharap penelitian ini dapat berkontribusi dalam memperkaya studi literatur terkait implementasi dan pengaruh kerjasama Tiongkok dan Sri Lanka, dalam pembangunan pelabuhan Hambantota terhadap perekonomian. Adapun skripsi ini masih memiliki banyak kekurangan di dalamnya, sehingga peneliti mengharapkan masukan yang membangun untuk dapat menyempurnakan skripsi ini.

Akhir kata, peneliti mengucapkan terima kasih banyak kepada setiap pihak yang terlibat dalam proses penyusunan skripsi ini.

Bandung, 22 Juni 2023

Rayhan Ananda



## DAFTAR ISI

<b>Tanda Persetujuan Skripsi .....</b>	<b>3</b>
<b>Surat Pernyataan .....</b>	<b>i</b>
<b>Abstrak.....</b>	<b>ii</b>
<b><i>Abstract</i>.....</b>	<b>iii</b>
<b>Kata Pengantar .....</b>	<b>iv</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>v</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Identifikasi Masalah .....	4
1.2.1 Deskripsi Masalah .....	4
1.2.2 Pembatasan Masalah .....	7
1.2.3 Perumusan Masalah .....	7
1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	8
1.3.1 Tujuan Penelitian.....	8
1.3.2 Kegunaan Penelitian .....	8
1.4 Tinjauan Pustaka .....	8
1.5 Kerangka Pemikiran.....	11
1.6 Metode Penelitian dan Metode Pengumpulan Data .....	17
1.7 Sistematika Pembahasan .....	18
<b>BAB II URGENSI KERJASAMA SRI LANKA DAN TIONGKOK DI BAWAH DALAM PEMBANGUNAN PELABUHAN HAMBANTOTA .....</b>	<b>20</b>
2.1 Inisiasi Kerjasama Tiongkok dengan Sri Lanka .....	20
2.2 Tahapan Pembangunan Pelabuhan Hambantota dalam Kerangka Kerjasama Tiongkok dan Sri Lanka.....	27
2.3 Kepentingan Politik dalam Pembangunan Pelabuhan Hambantota .....	30
<b>BAB III PENGARUH KERJASAMA TIONGKOK DAN SRI LANKA DTERHADAP PEREKONOMIAN SRI LANKA TAHUN 2014-2017 .....</b>	<b>35</b>
3.1 Memperburuk Pengoperasian Pelabuhan Hambantota .....	35
3.2 Sri Lanka Mengalami Krisis Utang .....	41
3.3 Alih Kepemilikan Pelabuhan kepada Otoritas Pemerintah Tiongkok.....	49
<b>BAB IV .....</b>	<b>55</b>
<b>KESIMPULAN.....</b>	<b>55</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>58</b>

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

Tiongkok adalah negara dengan ambisi yang kuat dalam memajukan perekonomian dan memperkuat pengaruhnya di panggung internasional. Untuk dapat memenuhi ambisi dan mencapai kepentingan nasionalnya, Tiongkok berkolaborasi dengan berbagai negara melalui kerjasama pembangunan infrastruktur. Ambisi Tiongkok tersebut diproyeksikan melalui *Belt and Road Initiative* (BRI), yang dibentuk pada masa pemerintahan Xi Jinping. Rencana inisiasi kebijakan BRI pertama kali dikemukakan oleh Xi Jinping dalam pidatonya di kunjung resminya ke Kazakhstan pada September 2013, sebagai berikut:

*“To forge closer economic ties, deepen cooperation and expand development space in the Eurasian region, we should take an innovative approach and jointly build an “economic belt along the Silk Road”. This will be a great undertaking benefiting the people of all countries along the route. To turn this into a reality, we may start with in individual areas and link them up over time to cover the whole region.”<sup>1</sup>*

Pada kesempatan tersebut Xi Jinping menyampaikan inisiatif untuk jalur darat dan menyusul pada Oktober 2013 dalam kunjungannya ke Indonesia, Xi Jinping menyatakan inisiasi kebijakan BRI melalui jalur laut. Dalam pidatonya ia mengungkapkan:

*“China will strengthen maritime cooperation with ASEAN countries to make good use of the China-ASEAN Maritime Cooperation Fund set up by the Chinese government and vigorously develop maritime partnership in a joint*

---

<sup>1</sup> Pidato Xi Jinping tahun 2013 dalam Mendes, C. A., *“China's New Silk Road: An Emerging World Order”*, Routledge, 2018

*effort to build the Maritime Silk Road of the 21<sup>st</sup> Century”*<sup>2</sup>

Berdasarkan dua kutipan di atas, dapat diperhatikan bahwa terdapat dua komponen utama dalam kebijakan BRI; (1) *Silk Road Economic Belt* yang akan menghubungkan Tiongkok dengan kawasan Asia, Timur Tengah hingga Eropa melalui jalur darat, dengan membangun infrastruktur jalan seperti jalur kereta api, jalan raya dan lain sebagainya;<sup>3</sup> dan (2) *Maritime Silk Road* yang akan menghubungkan Tiongkok dengan kawasan tersebut di atas melalui jalur laut seperti Laut Cina Selatan, Samudera Hindia dan Pasifik, dan lain sebagainya dengan membangun infrastruktur seperti pelabuhan.<sup>4</sup> Sehingga, dapat dikatakan bahwa secara mendasar tujuan dari kebijakan BRI adalah menghidupkan kembali jalur perdagangan dan perekonomian, baik di darat dan di laut, untuk meningkatkan konektivitas Tiongkok dengan kawasan-kawasan tersebut. Dengan demikian, Tiongkok diproyeksikan akan menguasai  $\frac{3}{4}$  sumber energi dari 67 negara dengan total keseluruhan 63% dari total populasi global.<sup>5</sup>

Seperti yang sudah dijelaskan, terdapat banyak negara yang dilibatkan dalam kerjasama melalui kerangka kerja BRI, di mana salah satunya adalah Sri Lanka. Sri Lanka termasuk *The 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road* sebagai negara yang dilewati oleh jalur perdagangan Tiongkok. Hal tersebut sebagaimana dapat diperhatikan pada

---

<sup>2</sup> ASEAN-China Centre. 2013. *Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament*. Diakses 29 Mei 2023 melalui [http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c\\_133062675.htm](http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c_133062675.htm)

<sup>3</sup> Camba, Alvin. 2017. *China's Port Acquisitions in Sri Lanka & Djibouti: Lessons on Chinese Development Financing for The Philippines*. Quarterly Publication of the Adrinstitute. Hal 80-81.

<sup>4</sup> Jacob, Jabin T., 2017. "China's Belt and Road Initiatives: Perspectives from India", *China & World Economy*, 25 (5).

<sup>5</sup> Baker McKenzie, 2017. *Belt & Road: Opportunity and Risk. The Prospects and Perils of Building China's New Silk Road*. Hong Kong: Silk Road Associates. Hal 131.

peta berikut ini:

Gambar 1.1. Peta *Belt and Road Initiative*



Secara historis, hubungan Tiongkok dan Sri Lanka telah terjalin sejak tahun 1950-an, dan mengalami peningkatan pada tahun 2007 pasca kunjungan Sri Lanka ke Tiongkok untuk merayakan hubungan diplomatik mereka. Perayaan tersebut disertai dengan dan penandatanganan *Memorandum of Understanding* (MoU) yang terdiri dari 8 kerjasama<sup>6</sup>. Dengan ini, peran dan strategi ekonomi Tiongkok di Sri Lanka semakin terlihat, terlebih Tiongkok juga berinvestasi dalam pembangunan infrastruktur besar Sri Lanka, yaitu pembangunan pelabuhan Hambantota pada tahun 2010. Meskipun kerjasama Tiongkok dan Sri Lanka telah dimulai sebelum kebijakan BRI dikeluarkan, dapat diperhatikan pada peta BRI bahwa Sri Lanka merupakan salah satu negara yang berada pada jalur perdagangan yang hendak dibangun oleh

<sup>6</sup> Chibber, Ajay, 2017. "China's Belt and Road Initiatives: Competitive Cooperation", *Journal of Infrastructure, Policy & Development*, 1 (2).

Tiongkok. Sehingga, pembangunan Pelabuhan Hambantota merupakan salah satu upaya yang dilakukan Tiongkok untuk mempermudah aksesnya di jalur perdagangan maritim yang akan menghubungkan Tiongkok dengan banyak wilayah di masa mendatang<sup>7</sup>.

Selaras dengan kebijakan BRI, investasi yang diberikan Tiongkok kepada Sri Lanka berupa bantuan pinjaman yang cukup besar untuk membangun pelabuhan Hambantota. Sri Lanka sebagai sebuah negara berkembang, dan membutuhkan bantuan untuk dapat memajukan kesejahteraan negaranya, melihat bantuan pinjaman Tiongkok sebagai sebuah potensi. Maka dari itu, Sri Lanka menerima bantuan tersebut dari Tiongkok dengan harapan pembangunan pelabuhan juga dapat menguntungkan Sri Lanka dan memudahkan akses ekspor-impor komoditas Sri Lanka dan Tiongkok.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

### **1.2.1 Deskripsi Masalah**

Pembangunan pelabuhan Hambantota dilakukan secara bertahap melalui bantuan pinjaman yang diberikan Tiongkok. Dalam pelaksanaannya, pinjaman yang diberikan oleh Tiongkok juga dilakukan secara bertahap, yang disesuaikan dengan fase pembangunan pelabuhan, yang disesuaikan dengan skema berikut ini:

- (1) Tahap pertama dimulai pada tahun 2007, dimana Tiongkok memberikan pinjaman sebesar 307 juta USD dengan bunga 6.3% per tahun dan mulai dilunaskan pada tahun 2014;

---

<sup>7</sup> Smith, J. M. 2014. *Cold Peace: China-India Rivalry in The Twenty-First Century*. Lanham, MD: Lexington Books. Hal 56-57.

- (2) Lanjutan pembangunan tahap pertama pada tahun 2009, dimana Tiongkok memberikan pinjaman sebesar 63 juta USD dengan bunga 6.5% per tahun dan mulai dilunaskan pada tahun 2014;
- (3) Tahap kedua dimulai pada tahun 2012, dimana Tiongkok memberikan pinjaman sebesar 156 juta CNY dengan bunga 2% per tahun dan mulai dilunaskan pada tahun 2022;
- (4) Lanjutan pembangunan tahap kedua pada tahun 2012, dimana Tiongkok memberikan pinjaman sebesar 600 juta USD dengan bunga 2% per tahun dan mulai dilunaskan pada tahun 2020; dan
- (5) Biaya tambahan pembangunan tahap pertama yang diberikan pada tahun 2013, dimana Tiongkok memberikan pinjaman sebesar 147 juta CNY dan mulai dilunaskan pada tahun 2018.<sup>8</sup>

Pasca beroperasinya pelabuhan pada tahun 2010 secara resmi, nyatanya belum memberikan profit yang menguntungkan.<sup>9</sup> Hingga tahun 2012, tercatat terdapat hanya 34 kapal yang berlabuh di pelabuhan Hambantota.<sup>10</sup> Kenyataan tersebut merugikan Sri Lanka secara finansial, karena tidak sebanding dengan total dana yang telah dipinjam dari Tiongkok. Meskipun demikian, Sri Lanka masih harus menjalankan

---

<sup>8</sup> Parliament of Sri Lanka, "The third report of the Committee on Public Enterprises in the eighth Parliament of the third session of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka", 2017. Diakses pada 16 Juni 2023 melalui <http://www.parliament.lk/uploads/comreports/1486964143098863.pdf>

<sup>9</sup> Institute for Security and Development Policy, "Sri Lankan Crisis between Debt-trap and Strategic-trap: The Chinese Stake". Diakses pada 16 Juni 2023 melalui <https://isdpc.com/sri-lankan-crisis-between-debt-trap-and-strategic-trap-the-chinese-stake/>

<sup>10</sup> Bank Central of Sri Lanka, "Economic and Social Statistics of Sri Lanka 2019", 2019. Diakses pada 16 Juni 2023 melalui [https://www.cbsl.gov.lk/sites/default/files/cbslweb\\_documents/statistics/otherpub/ess\\_2019\\_e.pdf](https://www.cbsl.gov.lk/sites/default/files/cbslweb_documents/statistics/otherpub/ess_2019_e.pdf)

kewajibannya untuk membayar dan melunasi pinjamannya kepada Tiongkok.<sup>11</sup>

Kerjasama yang dibangun seharusnya menguntungkan kedua belah pihak. Namun, berdasarkan kerjasama pembangunan pelabuhan Hambantota, Sri Lanka jelas tidak mendapatkan keuntungan apapun dari pelabuhan. Profit yang didapatkan dari pelabuhan bahkan tidak sebanding dengan biaya operasional dan pemeliharaan pelabuhan.<sup>12</sup> Sementara di sisi lain, Tiongkok diuntungkan dari bunga pinjaman yang besar dari hutang Sri Lanka. Selain itu, Sri Lanka juga menunjukkan kerentanan perekonomiannya dengan bergantung pada bantuan pinjaman dari Tiongkok untuk dapat mengoperasikan pelabuhan. Melalui hal ini, dapat diperhatikan bahwa Sri Lanka mengalami “*Debt Trap*” atau jebakan utang yang dibingkai oleh Tiongkok dalam skema kerjasama pembangunan pelabuhan Hambantota. Sehingga, upaya terakhir yang dapat dilakukan oleh Sri Lanka untuk melunasi utang dan menyelamatkan perekonomiannya adalah dengan membiarkan Tiongkok mengambil alih pelabuhan Hambantota selama 99 tahun pada tahun 2017.<sup>13</sup>

Berdasarkan penjabaran pada deskripsi masalah di atas, peneliti tertarik untuk menganalisis lebih lanjut bagaimana pengaruh kerjasama Tiongkok-Sri Lanka terhadap perekonomian Sri Lanka pada masa dan pasca pembangunan pelabuhan Hambantota. Maka dari itu, peneliti menarik judul “Pengaruh Kerjasama Tiongkok-Sri Lanka dalam Pembangunan Pelabuhan Hambantota terhadap perekonomian Sri

---

<sup>11</sup> Chen, S. 2017. Regional responses to China’s Maritime Silk Road initiative in Southeast Asia. *Journal of Contemporary China*, 27, 344-361

<sup>12</sup> *Ibid*, Institute for Security and Development Policy

<sup>13</sup> Abyagoonasekera, A., “*Sri Lankan Crisis between Debt-trap and Strategic-trap: The Chinese Stake*”. Diakses 16 Juni 2023 melalui <https://isdpeu/sri-lankan-crisis-between-debt-trap-and-strategic-trap-the-chinese-stake/>

Lanka tahun 2014-2017”.

### **1.2.2 Pembatasan Masalah**

Pembatasan masalah dalam penelitian ini adalah dampak BRI terhadap perekonomian dan pembangunan infrastruktur di Sri Lanka, salah satunya pelabuhan Hambantotae. Batasan waktu dibutuhkan dalam sebuah karya tulis sebagai penanda kapan sebuah penelitian dimulai dan berakhir. Dalam penelitian ini, penulis menetapkan batasan waktu yang menjadi fokus penelitian yaitu dari tahun 2014 ketika Sri Lanka mulai melunasi pinjaman kepada Tiongkok sehingga mempengaruhi perekonomiannya, hingga 2017 ketika Sri Lanka memutuskan untuk membayar pinjaman kepada Tiongkok dengan menyewakan pelabuhan Hambantota selama 99 tahun kepada Tiongkok. Adapun aktor yang dibahas dibatasi pada pemerintahan Sri Lanka dan Tiongkok, serta stakeholder yang terlibat dalam pembangunan pelabuhan Hambantota pada tahun 2014-2018.

### **1.2.3 Perumusan Masalah**

Adapun perumusan masalah dalam penelitian ini adalah: Bagaimana pengaruh kerjasama Tiongkok-Sri Lanka dalam dalam Pembangunan pelabuhan Hambantota terhadap perekonomian Sri Lanka pada tahun 2014-2017?



### **1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

#### **1.3.1 Tujuan Penelitian**

Sedangkan tujuan penelitian adalah untuk menganalisa pengaruh kerjasama Tiongkok dan Sri Lanka dalam pembangunan pelabuhan Hambantota terhadap perekonomian Sri Lanka.

#### **1.3.2 Kegunaan Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat membantu kalangan akademisi dalam mengembangkan literatur terkait kerjasama antara Tiongkok dan Sri Lanka. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat memperkaya riset terkait kerjasama antara Tiongkok dan Sri Lanka dalam mendorong pembangunan infrastruktur.

### **1.4 Tinjauan Pustaka**

Kebijakan BRI Tiongkok (juga dikenal sebagai *One Belt, One Road* (OBOR)) adalah salah satu kebijakan luar negeri dan ekonomi Presiden Xi Jinping yang paling ambisius. Secara umum, kebijakan BRI bertujuan untuk memperkuat kepemimpinan ekonomi Tiongkok melalui program pembangunan infrastruktur di seluruh wilayah yang berdekatan dengan Tiongkok, bahkan telah menjangkau wilayah Eropa. Melalui kebijakan tersebut, Tiongkok dapat memperluas jangkauan perdagangannya dan menguntungkan perekonomian Tiongkok dan negara rekanannya. Dalam perkembangannya, terdapat "*infrastructure gap*" di negara lain, yang menjadi hambatan bagi Tiongkok untuk dapat melancarkan perdagangan dua arah. Maka dari

itu, kerjasama dilakukan di bawah skema kebijakan BRI dengan memberikan bantuan finansial atau utang kepada negara rekanannya.

Bagi negara berkembang, bantuan dalam berbagai bentuk seperti finansial, teknologi, dan lain sebagainya merupakan suatu fasilitas yang dapat digunakan untuk mendukung perkembangan dan pertumbuhan negaranya. Sehingga tidak heran jika bagi negara seperti Sri Lanka menerima bantuan pinjaman atau utang dari Tiongkok di bawah skema kebijakan BRI dalam pembangunan pelabuhan Hambantota. Aruna Jayathilaka dalam penelitiannya menjabarkan bagaimana BRI berkontribusi dalam mendorong perekonomian Sri Lanka melalui pembangunan infrastruktur yang masif, peningkatan investasi asing, dan juga kemudahan akses ke pasar ekspor baru. Selain itu, melalui bentuk kerjasama lainnya, Tiongkok membantu Sri Lanka dalam eksplorasi sumber daya laut, dan berpartisipasi dalam revolusi digital layanan keuangan.<sup>14</sup>

Meskipun demikian, dalam perkembangannya, pinjaman yang diberikan Tiongkok justru dapat menjadi ancaman bagi perekonomian Sri Lanka. Shantanu Roy-Chaudhury dalam penelitiannya menemukan bahwa investasi Tiongkok pada pelabuhan Hambantota berdampak negatif dalam jangka panjang terhadap Sri Lanka. Hal ini dapat dilihat dari naiknya suku bunga pinjaman yang diberikan Tiongkok dari 1-2% menjadi 6,3%.<sup>15</sup> Di tengah-tengah melambungnya bunga pinjaman, Sri Lanka terpaksa tetap menerima pinjaman dari Tiongkok untuk menyelesaikan pembangunan

---

<sup>14</sup> Jayathilaka, A., "BRI as an Avenue of Small States' Economic Diplomacy with a Global Power (A Study Based on Sri Lanka)", *SSRN Electronic Journal*, 2021

<sup>15</sup> Roy-Chaudhury, S., "China, the Belt and Road Initiative, and the Hambantota Port Project", *St. Antony's International Review*, 15 (1), 2019, pp. 153-16

pelabuhan Hambantota. Pada akhirnya, Sri Lanka terlilit utang dan masuk ke dalam *debt trap* Tiongkok. Ade Nuansa Wibisono dalam penelitiannya juga menemukan hal serupa. Biaya yang dikeluarkan dan dibutuhkan Sri Lanka dalam pembangunan pelabuhan Hambantota, tidak sebanding dengan profit yang didapatkan. Sepanjang tahun 2012, hanya terdapat 34 kapal yang memasuki pelabuhan. Hal ini mengakibatkan Sri Lanka yang sudah rentan secara ekonomi, semakin terpuruk dengan tingginya jumlah utang kepada Tiongkok dan profit yang kecil dari pelabuhan.<sup>16</sup>

Sementara itu, Michal Himmer dan Zdeněk Rod dalam penelitiannya menemukan bahwa kerjasama antara Sri Lanka dan Tiongkok merupakan *win-win solution* bagi kedua pihak. Himmer dan Rod mengemukakan bahwa, jauh sebelum Tiongkok terlibat dalam investasi pembangunan pelabuhan Hambantota, Sri Lanka sudah memiliki banyak pinjaman luar negeri. Selain itu, Sri Lanka juga tidak dapat menemukan investor untuk membangun pelabuhan Hambantota. Keterlibatan Tiongkok dalam berinvestasi dan memberikan pinjaman, justru memudahkan Sri Lanka dalam pembangunan pelabuhan Hambantota. Selain itu, pinjaman yang diberikan juga dapat digunakan oleh Sri Lanka untuk melunasi pinjaman luar negerinya yang lain. Meskipun demikian, Himmer dan Rod menilai tindakan Tiongkok dalam menaikkan suku bunga pinjaman, merupakan suatu langkah diplomasi yang salah dan terkesan memanfaatkan kerentanan Sri Lanka.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> Wibisono, A. N., "China's "Belt and Road Initiative" in Sri Lanka: Debt Diplomacy in Hambantota Port Investment", *Manda Jurnal Hubungan Internasional*, 2 (2), 2019

<sup>17</sup> Himmer, M., dan Rod, Z., "Chinese debt trap diplomacy: reality or myth?", *Journal of the Indian Ocean Region*, 2023 DOI: 10.1080/19480881.2023.2195280

Berdasarkan penjabaran pada penelitian yang sudah ada, peneliti memperhatikan bahwa terdapat perbedaan persepsi dalam memandang investasi Tiongkok di pelabuhan Hambantota Sri Lanka. Meskipun demikian, penelitian ini akan dilakukan dengan menganalisis bagaimana Sri Lanka dapat terjebak dalam *debt trap* Tiongkok, dan mengapa *debt trap* Tiongkok di bawah skema BRI dapat merugikan perenokomian Sri Lanka, terkhususnya dalam pembangunan pelabuhan Hambantota.

## **1.5 Kerangka Pemikiran**

### **1.5.1 Kerjasama Internasional**

Kerjasama antar negara atau kerjasama internasional telah menjadi fokus berbagai dalam berbagai studi, terutama dalam studi hubungan internasional semenjak bentuk kooperasi antar negara semakin terlihat sejak awal 1970-an dalam sektor ekonomi dan keamanan.<sup>18</sup> Dalam beberapa dekade terakhir, semakin banyak literatur hubungan internasional yang mengkaji kerjasama internasional dengan mengadopsi analisis tingkat sistemik seperti sumber dan kendala pada perilaku kerjasama antar negara sebagai fungsi dari sistem hubungan internasional.<sup>19</sup> Robert Keohane sebagai salah satu akademisi hubungan internasional, mendefinisikan kerjasama internasional sebagai, “tindakan para aktor yang disesuaikan dengan preferensi aktual atau yang diantisipasi pihak lain, yang dilakukan dengan proses koordinasi kebijakan.”<sup>20</sup> Hal ini berarti, melalui koordinasi kebijakan menyiratkan bahwa kebijakan masing-masing

---

<sup>18</sup> Milner, H., “International Theories of Cooperation among Nations: Strengths and Weaknesses”, *World Politics*, Vol. 44, No. 3, Cambridge University Press, 1992, p. 466

<sup>19</sup> *Ibid*, Milner, H., p. 467

<sup>20</sup> Keohane, R. O., “International Institutions: Two Approaches”, *International Studies Quarterly*, Vol. 32, No. 4, Wiley, 1988, p. 380

negara telah disesuaikan untuk mengurangi konsekuensi negatif bagi negara lain, dan dapat memfasilitasi realisasi tujuan atau kepentingan nasional masing-masing.

Terdapat dua elemen penting dalam definisi yang diberikan Keohane, bahwa (1) mengasumsikan bahwa setiap perilaku aktor mengarah pada beberapa tujuan, dan setiap aktor tidak harus memiliki tujuan yang sama yang diasumsikan sebagai perilaku rasional; (2) menyiratkan bahwa kerjasama memberikan keuntungan atau imbalan kepada para aktor, yang tidak harus sama besarnya, namun tetap saling menguntungkan.<sup>21</sup> Secara sederhana dapat dikatakan bahwa setiap aktor membantu yang lain untuk mewujudkan kepentingan nasional atau tujuan mereka dengan menyesuaikan kebijakannya untuk mengantisipasi imbalannya sendiri.

Dalam perkembangannya, terdapat banyak bentuk kerjasama dengan tujuan yang berbeda-beda, salah satunya adalah ekonomi. Kerjasama ekonomi adalah bagian dari proses kerjasama politik internasional yang krusial. Ketimpangan ekonomi di negara-negara semakin meluas, terutama antara negara-negara maju dan negara-negara berkembang, bahkan di antara negara-negara berkembang itu sendiri. Oleh karena itu, kerjasama dalam sektor ekonomi sangat penting bagi negara berkembang untuk dapat memacu pertumbuhan ekonomi negaranya.<sup>22</sup> Koordinasi kebijakan yang berhasil di arena ekonomi dapat memperkuat ikatan keamanan politik dan nasional antar negara.

Lauri Siitonen mendefinisikan kerjasama internasional sebagai, “segala bentuk interaksi sosial antara para aktor yang memungkinkan mereka mencapai tujuan

---

<sup>21</sup> *Ibid*, Keohane R. O., p. 386

<sup>22</sup> Gaspar, V., Hagan, S., Obstfeld, M., “Steering the World Toward More Cooperation, Not Less”, Diakses 16 Juni 2023 melalui <https://www.imf.org/en/Blogs/Articles/2018/09/06/blog-global-cooperation>

bersama yang ditetapkan secara sukarela dengan berbagi sumber daya tertentu bersama-sama”.<sup>23</sup> Sayangnya, bagaimanapun, kadang kala dalam proses negosiasi ekonomi internasional menciptakan sumber konflik dan ketegangan baru karena setiap negara berusaha untuk memaksakan preferensi dan penilaiannya sendiri atas kebijakan ekonomi pemerintah lain. Hal tersebut juga didukung oleh Siitonen yang beranggapan bahwa kerjasama internasional tidak selalu berjalan dengan baik. Dalam pelaksanaannya, kerjasama sarat dengan muatan positif untuk saling menguntungkan negara. Namun, kerjasama tidak boleh dilihat sebagai hubungan yang harmonis dimana tidak ada konflik.<sup>24</sup> Ia berargumen bahwa kerjasama dapat melibatkan perebutan kekuasaan, dan bisa menjadi suatu cara untuk mendominasi negara lain.<sup>25</sup>

Berdasarkan penjabaran di atas, peneliti menarik kesimpulan bahwa dalam pelaksanaannya, kerjasama tidak selalu berjalan dengan baik, meskipun telah dilakukan koordinasi kebijakan sebelumnya dan berpotensi merugikan salah satu pihak dalam kerjasama. Dalam hal ini, meskipun kerjasama harus saling menguntungkan, ketika salah satu negara mengalami kerugian, negara anggota kerjasama lainnya tidak memiliki kewajiban untuk membantu negara yang mengalami kerugian, terutama apabila bantuan tersebut dapat mengganggu kepentingan nasionalnya sendiri. Dalam hal ini dapat dilihat pada kerjasama yang dilaksanakan oleh Tiongkok dan Sri Lanka dalam pembangunan pelabuhan Hambantota. Maka dari itu, peneliti akan mengkaji kerjasama yang dilakukan oleh Sri Lanka dan Tiongkok melalui konsep kerjasama internasional.

---

<sup>23</sup> Siitonen, L., “*Political Theories of Development Cooperation: A Study of Theories of International Cooperation*”, University of Helsinki, 1990, p. 7

<sup>24</sup> *Ibid*, Siitonen, p. 7

<sup>25</sup> *Ibid*, Siitonen, p. 7

### 1.5.2 Debt Trap Diplomacy

Dalam Hubungan Internasional, salah satu aspek terpenting dari suatu negara-bangsa adalah memenuhi kepentingan nasionalnya. Kepentingan ini mungkin berbeda dari satu negara ke negara lain, tetapi pada dasarnya semua negara fokus pada peningkatan kekuatan dan posisi mereka di arena global. Kebijakan luar negeri seringkali selaras dengan kepentingan negara, dan salah satu contohnya adalah kebijakan BRI, di mana tujuannya adalah untuk memperkuat pengaruh perekonomian Tiongkok. Terdapat hal yang menarik dari praktiknya promosi kebijakan luar negeri Tiongkok ini, karena melibatkan pemberian pinjaman untuk menghindari “*infrastructure gap*” di negara rekanannya. Skema pinjaman yang diberikan oleh Tiongkok melalui kerangka BRI, pada akhirnya menjadi suatu alat diplomasi baru yang disebut dengan *Debt-trap diplomacy* (DTD).<sup>26</sup> DTD dapat dianggap sebagai kebijakan yang relatif baru dan bersifat spesifik yang telah mempengaruhi panggung hubungan internasional saat ini. Istilah DTD pertama kali digagas oleh Brahma Chellaney, seorang peneliti India pada tahun 2017, untuk menggambarkan alat kebijakan luar negeri Tiongkok yang berkaitan dengan peminjaman utang dengan suku bunga yang meningkat.

Mengingat sifatnya yang dapat mempengaruhi tindakan negara lain, DTD dapat dikatakan sebagai alat kebijakan luar negeri seperti kekuatan militer atau bantuan finansial. Niambi dalam penelitiannya yang mengkaji DTD dalam konteks kawasan

---

<sup>26</sup> Chellaney, B., “China’s Debt-Trap Diplomacy”, 2017. Diakses pada 17 Juni 2023 melalui <https://www.project-syndicate.org/commentary/china-one-belt-one-road-loans-debt-by-brahma-chellaney-2017-01>

Afrika memberikan indikator bagaimana negara-negara Afrika terjebak dalam DTD, di antaranya:

- (1) Proyek yang akan dibangun memiliki problematika, baik itu dari rancangan pembangunan atau proyeksi infrastruktur yang tidak akan berdampak positif terhadap perekonomian;
- (2) Negara peminjam memberikan bantuan pinjaman yang besar di awal untuk mevalidasi besaran bunga yang besar pula, hal ini berdampak pada ketidakmampuan negara penerima pinjaman untuk membayar utang;
- (3) Negara penerima pinjaman terdesak untuk menyelesaikan pembangunan infrastruktur dan kembali mengajukan pinjaman. Hal ini menjadikan negara penerima pinjaman bergantung pada pinjaman dari negara pemberi pinjaman; dan
- (4) Negara penerima pinjaman tidak mampu membayar pinjaman, dan sebagai konsekuensi negara peminjam akan mengalihkan pembayaran dengan cara alih kepemilikan infrastruktur, dengan ini negara peminjam dapat menguasai dan memanfaatkan infrastruktur negara penerima pinjaman untuk dapat mencapai kepentingan nasionalnya.<sup>27</sup>

Dalam artikelnya, Niambi menyatakan bahwa negara peminjam memiliki andil yang besar dalam perkembangan pinjaman luar negeri Afrika.<sup>28</sup> Meskipun demikian,

---

<sup>27</sup> Niambi, N. T., "China in Africa: Debtbook Diplomacy?", *Open Journal of Political Science*, 2019. <https://doi.org/10.4236/ojps.2019.91012>

<sup>28</sup> *Ibid*, Niambi, N. T., p. 239



Niambi menegaskan bahwa hubungan antara negara peminjam dan Afrika bagaikan “Yin dan Yang” yang saling melengkapi.<sup>29</sup> Dalam hal tersebut, ia menggambarkan bagaimana Afrika tidak dapat membangun infrastruktur tanpa bantuan pinjaman. Menurut Niambi, Afrika tidak terhindarkan dari pinjaman luar negeri, dan situasi “berhutang” pun tidak akan berlangsung selamanya. Bagaimanapun bentuk bantuan pinjaman yang didapatkan tidak jauh berbeda dengan bantuan yang diberikan oleh Prancis, Amerika Serikat, dan negara-negara Eropa lainnya yang masih mempertahankan hubungan dengan rezim Afrika. Menurut Niambi, justru negara peminjam memberikan lebih banyak kelonggaran ke negara-negara Afrika untuk melakukan intervensi dalam peminjaman.<sup>30</sup> Selanjutnya Niambi menjelaskan bahwa Afrika memiliki kebebasan dalam memilih model pembangunan negaranya sendiri untuk keluar dari kemiskinan. Tetapi jika negara-negara Afrika tidak memiliki rencana ekonomi jangka panjang dan strategi diplomatik yang tepat, bahaya kesulitan pembayaran pinjaman masih mungkin terjadi.<sup>31</sup>

Berdasarkan penjabaran di atas, peneliti menarik kesimpulan bahwa DTD merupakan suatu istilah baru di dunia hubungan internasional, namun praktiknya sendiri sudah cukup lama dilakukan. Dalam hal ini, pola yang sama dapat diperhatikan dalam bentuk pinjaman yang diberikan oleh Tiongkok kepada Sri Lanka dan juga di kawasan Afrika. Meskipun pinjaman yang diberikan Tiongkok kepada Sri Lanka diberikan sebelum kebijakan BRI terbentuk, peneliti akan menggunakan konsep ini

---

<sup>29</sup> *Ibid*, Niambi, N. T, p. 239

<sup>30</sup> *Ibid*, Niambi, N. T, p. 239

<sup>31</sup> *Ibid*, Niambi, N. T, p. 239

untuk menganalisis pola pinjaman yang diberikan oleh Tiongkok kepada Sri Lanka dan dampaknya terhadap perekonomian Sri Lanka.

## **1.6 Metode Penelitian dan Metode Pengumpulan Data**

Untuk dapat menjabarkan analisis dari perumusan masalah, penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Dalam Moloeng, menurut Bogdan dan Taylor, penelitian kualitatif adalah penelitian yang menghasilkan data deskriptif yang disampaikan dalam bentuk kalimat, gambar, atau lisan dari pengamatan untuk dapat mencapai kesimpulan<sup>32</sup>. Adapun semua data yang dikumpulkan menjadi kunci hasil penelitian dengan cara dikumpulkan, dievaluasi, diverifikasi, dan mensitesi bukti-bukti untuk menegakkan fakta dan memberikan kesimpulan yang kuat terkait pengaruh kerjasama Tiongkok dan Sri Lanka dalam pembangunan pelabuhan Hambantota terhadap perekonomian Sri Lanka.

Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan adalah studi dokumen. Dokumen yang dimaksud di sini adalah data yang dapat diperoleh secara fisik maupun digital. Kriteria bagi dokumen untuk dapat digunakan dalam penelitian ini adalah otentik, kredibel, representatif, dan bermakna atau relevan dengan topik penelitian.<sup>33</sup> Dokumen yang digunakan dalam penelitian ini mencakup, 1) dokumen resmi negara seperti press release, laporan tahunan kementerian atau instansi negara, hingga undang-undang resmi negara yang dirilis secara publik, 2) data dari media massa terkait dengan

---

<sup>32</sup> Moleong, L.J. 2017. Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya. Hal 78.

<sup>33</sup> Bryman, A., "Social Research Method", New York: Oxford University Press, 2012, p. 543

subjek penelitian seperti berita atau in-depth report, dan 3) dokumen virtual yang dapat diperoleh dari internet seperti buku, artikel atau jurnal akademik, data statistik. Dokumen yang telah dikumpulkan ini lalu diinterpretasikan dengan pendekatan content analysis di mana data dengan tema terkait dicari dan dikelompokkan lalu dicocokkan dengan penelitian yang dilakukan yaitu terkait pengaruh kerjasama Tiongkok dan Sri Lanka dalam pembangunan pelabuhan Hambantota terhadap perekonomian Sri Lanka pada tahun 2014-2017.

### **1.7 Sistematika Pembahasan**

Bab I menjabarkan rancangan penelitian yang dimulai dengan memaparkan latar belakang masalah dan identifikasi masalah, yakni tentang bagaimana posisi Tiongkok dalam pengembangan ekspansi ekonominya dengan melibatkan Sri Lanka di dalamnya melalui pembangunan infrastruktur sehingga memunculkan pertanyaan penelitian. Selanjutnya peneliti membahas perdebatan terkait kerjasama yang dilakukan oleh Tiongkok dengan negara lain dalam tinjauan pustaka dengan menganalisis penelitian-penelitian yang telah dilakukan terlebih dahulu. Kemudian, untuk dapat menjawab rumusan masalah, dan memahami perspektif peneliti dalam menyusun penelitian ini, peneliti menjabarkan kerangka pemikiran dan pengaplikasiannya dalam isu yang sedang dibahas. Bab ini lalu ditutup dengan sistematika penulisan seperti pembagian bab beserta isi konten yang akan ditulis.

Bab II membahas tentang inisiasi kerjasama antara Tiongkok dan Sri Lanka dalam Pembangunan pelabuhan Hambantota dan bagaimana pinjaman yang diberikan oleh Tiongkok kepada Sri Lanka menyebabkan Sri Lanka mengalami krisis utang. Bab

III akan membahas secara lebih rinci terkait pengaruh kerjasama Tiongkok dan Sri Lanka dalam pembangunan pelabuhan Hambantota terhadap perekonomian Sri Lanka. Dalam bab ini, analisis akan dilakukan dengan menggunakan teori yang sudah ditulis sebelumnya. Penelitian lalu ditutup dengan Bab IV yang menjabarkan kesimpulan penelitian, dan daftar pustaka.