

STRATEGI *DEBT TRAP* TIONGKOK TERHADAP SRI LANKA DALAM MEMBANGUN HEGEMONI DI ASIA

Kenepri, Geubrina Reuseuki

Universitas Abdurrah

geubrinareu@gmail.com

Abstract

The Belt and Road Initiative (BRI) is one of China's foreign policies that aims to boost the economy by rebuilding the silk road in the 21st century. Investments and cooperation made by China to countries on a strategic path have created debt problems that have led to a debt trap, as experienced by Sri Lanka. Many political observers consider that the BRI policy is a strategy carried out by China in building hegemony. The purpose of this study is to see how the relationship between China and Sri Lanka caused Sri Lanka to be trapped in a debt trap and how China's efforts to build hegemony through debt traps. This study employs a qualitative method of explanatory type. Data collection techniques in this study were carried out through library research and internet-based research. This study was analyzed using the typology of John P. Lovell's Foreign Policy Strategy, the concept of Debt Trap Diplomacy, and the theory of Stability of Hegemony. The results of this study indicate that debt trap is carried out in 3 (three) stages, namely: investment, construction & operations, and debt collection. Lack of transparency and due diligence makes borrowing countries vulnerable to being trapped in a debt trap.

Keywords: *BRI, Debt Trap, China, Sri Lanka, Hegemony*

PENDAHULUAN

Pada abad ke – 20, Tiongkok muncul sebagai kekuatan baru (*new emerging power*) dengan pertumbuhan ekonomi yang sangat pesat hanya dalam kurun waktu dua dekade. Terdapat 3 faktor yang menunjukkan kebangkitan Tiongkok dalam tatanan ekonomi politik global. Pertama, Tiongkok menjadi negara dengan ekonomi terbesar kedua di dunia sejak tahun 2010 hingga saat ini dengan nilai mencapai 14 triliun USD. Kedua, Tiongkok merupakan negara dengan Pertumbuhan Domestik Bruto (PDB) tertinggi. Ketiga, Tiongkok merupakan negara eksportir terbesar mencapai 2.26 miliar USD. Ketiga faktor ini menegaskan kebangkitan Tiongkok dalam tatanan ekonomi politik global (Suharman & Pramono, 2021).

Kebangkitan ekonomi Tiongkok yang sangat pesat merupakan pengaruh dari reformasi ekonomi Tiongkok di tahun 1978 dibawah kepemimpinan Presiden Deng Xiaoping. Sejak reformasi ekonomi tersebut diresmikan, Tiongkok mulai menjalin kerjasama dengan negara-negara luar dan berhasil menempati posisi ke-dua sebagai negara dengan ekonomi terbesar menggantikan posisi Jepang sejak tahun 2010 hingga saat ini.

Pertumbuhan ekonomi Tiongkok yang meningkat secara signifikan hanya dalam kurun waktu dua dekade saja membuat banyak pengamat menyimpulkan bahwa kebangkitan ini bertujuan untuk membangun hegemoni atau kemampuan untuk memaksa pemerintah lain di kawasan tersebut untuk menyesuaikan diri terhadap preferensi Tiongkok di bidang politik dan isu strategis (Roy, 2020).

Salah satu kebijakan Tiongkok yang dinilai bertujuan untuk membangun hegemoni adalah proyek *Belt and Road Initiative* (BRI). Proyek ini diperkenalkan pertama kali oleh Presiden Xi Jinping pada tahun 2013 untuk menghidupkan kembali jalur sutra (*Silk Road*) di abad ke 21. Strategi BRI melibatkan kerjasama dengan menginvestasikan ratusan miliar dolar Amerika Serikat kepada negara partner yang secara geografis terletak di lokasi strategis jalur sutra untuk membangun proyek infrastruktur industri (Setyawan, 2020).

Dalam menentukan lokasi strategis, Tiongkok mengacu pada peta jalur sutra lama yang telah digunakan selama ratusan tahun di masa kekaisaran Cina Kuno sebagai jalur perdagangan lintas benua melalui Asia, Eropa, dan Afrika. Secara

umum, BRI terdiri dari 2 komponen yaitu jalur darat (*The Silk Road Economic Belt*) dan jalur laut (*The 21st Century Maritime Silk Road*) mencakup pembangunan rel kereta api, jalan raya lintas negara, jalur pipa dan gas, jaringan listrik, dan proyek terkait infrastruktur lainnya (Patrio, 2021).

Melalui kerjasama BRI, muncul bencana baru bagi negara-negara partner Tiongkok. Hal ini dikarenakan sebagian besar negara yang terletak di lokasi strategis dan menerima investasi dari Tiongkok merupakan negara berkembang dan miskin. Negara peminjam terancam terjebak utang (*debt-trap*) karena tidak mampu melunasi pinjaman yang diberikan Tiongkok untuk pembangunan infrastruktur dan transportasi industri akibat suku bunga yang tinggi dan ketidakmampuan secara ekonomi. Sementara itu, Tiongkok dapat meningkatkan *power*-nya karena ketidakmampuan negara peminjam dalam melunasi utang dapat meningkatkan pengaruh Tiongkok di negara tersebut.

Situasi *debt-trap* telah dialami oleh Sri Lanka dalam pembangunan Pelabuhan Hambantota. Dalam berbagai studi kasus, Sri Lanka seringkali digunakan sebagai negara yang terkena jebakan utang (*debt-trap*) Tiongkok. Pada tahun 2017, Sri Lanka harus merelakan Pelabuhan Hambantota untuk dikelola Tiongkok selama 99 tahun dan diakuisisi saham sebesar 85% sebagai hasil kesepakatan atas ketidakmampuan Sri Lanka melunasi utang sebesar 8 miliar USD kepada Tiongkok (Afriyadi, 2021).

Berdasarkan pemaparan di atas, penulis membuat rumusan masalah penelitian ini dengan “Bagaimana strategi *debt trap* terhadap Sri Lanka menjadi alat Tiongkok dalam membangun hegemoni di Asia?”.

Penelitian ini menjelaskan tentang strategi debt trap sebagai alat yang digunakan Tiongkok dalam membangun hegemoni di kawasan Asia. Berdasarkan beberapa penelitian terdahulu yang penulis paparkan, belum ada penelitian yang secara khusus membahas bagaimana Tiongkok menggunakan strategi debt trap sebagai alat dalam membangun hegemoni ekonominya di Asia. Penelitian ini lebih menekankan tujuan Tiongkok terkait strategi Tiongkok ingin membangun hegemoni di kawasan Asia dengan menggunakan debt trap sebagai alat dalam kasus yang dialami oleh Sri Lanka.

STUDI LITERATUR

Dalam mengerjakan penelitian ini, penulis menggunakan 5 (lima) penelitian terdahulu sebagai bahan komparasi dan referensi terkait strategi debt trap Tiongkok terhadap Sri Lanka. Penelitian pertama yang penulis gunakan sebagai acuan dalam mengerjakan penelitian ini berjudul “Analisis Ketergantungan China – Sri Lanka dalam Proyek Pembangunan Pelabuhan Hambantota Tahun 2007-2017” oleh Vivi Ariesta Nurjayanti (2020) dengan menggunakan Teori Ketergantungan. Dalam penelitian tersebut ditemukan bahwa kerjasama yang dilakukan antara Tiongkok dan Sri Lanka pada dasarnya merupakan kerjasama antar negara hegemon dengan negara dunia ketiga. Kerjasama Tiongkok – Sri Lanka berkaitan dengan kebijakan Tiongkok, yakni *Belt and Road Initiative* dalam aspek pembangunan pelabuhan. Sri Lanka mengajukan kerjasama untuk membangun Pelabuhan Hambantota dengan tujuan meningkatkan perekonomian negaranya. Sayangnya, kerjasama yang diharapkan Sri Lanka dapat memberikan dampak positif justru membawa petaka bagi Sri Lanka. Hal ini karena ketidakmampuan Sri Lanka dalam membayar utang kepada Tiongkok sehingga kerjasama tersebut berujung pada terjadinya *Debt-Trap* yang membuat Sri Lanka harus menyerahkan Pelabuhan Hambantota kepada Pemerintah Tiongkok (Nurjayanti, 2020).

Penelitian kedua yaitu penelitian dari Putera, Fasisaka, Prameswari (2018) dalam tulisannya yang berjudul “Kepentingan Tiongkok dalam Akuisisi Pelabuhan Hambantota Sri Lanka” yang menjelaskan tentang kepentingan Tiongkok dalam mengakuisisi Pelabuhan Hambantota melalui analisis perspektif geopolitik. Hasil dari penelitian tersebut menunjukkan bahwa terdapat beberapa kepentingan Tiongkok dalam mengakuisisi Pelabuhan Hambantota, yaitu: Pertama, untuk merealisasikan inisiatif *One Belt One Road* karena jalur strategis yang dimiliki oleh pelabuhan tersebut. Kedua, untuk memudahkan Tiongkok dalam memantau kapal-kapalnya dalam memasok kebutuhan energi. Ketiga, lokasi pelabuhan tersebut merupakan jalur utama yang menghubungkan Tiongkok dengan Timur Tengah. Keempat, untuk mengimbangi dominasi India di kawasan Asia Selatan (Putera et al., 2019).

Penelitian ketiga berjudul “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” oleh Nadyya Maulidiyanti. Dalam tulisan Maulidiyanti, terdapat 2 motif besar Tiongkok mengakuisisi Pelabuhan Hambantota. Pertama, untuk mendorong tercapainya kepentingan geo-ekonomi Tiongkok. Kedua, untuk memperkuat posisi Tiongkok di kawasan *Indian Ocean Region* (IOR). Alasan lainnya adalah untuk mengamankan jalur energi dan memperkuat pengaruh militernya (Maulidiyanti, 2021).

Penelitian keempat berjudul “*China’s ‘Belt and Road Initiative’ in Sri Lanka: Debt Diplomacy in Hambantota Port Investment*” oleh Adhe Nuansa Wibisono. Hasil dari tulisan Wibisono menunjukkan bahwa Tiongkok melakukan 3 tahap dalam melakukan diplomasi jebakan utang terhadap Sri Lanka, yaitu: tahapan investasi, tahapan konstruksi, dan tahapan operasi (Wibisono, 2019)

Penelitian terakhir berjudul “*The Debt Trap Diplomacy Revisited: A Case on Sri Lanka’s Hambantota Port*” oleh Lammuansiam Gangte. Hasil dalam penelitian Gangte menunjukkan bahwa tidak terdapat bukti bahwa penyerahan Pelabuhan Hambantota merupakan diplomasi jebakan utang. Melainkan karena adanya permasalahan struktural yang dihadapi oleh Sri Lanka (Gangte, 2020). Hasil penelitian Gangte penulis gunakan sebagai komparasi dan sudut pandang lain terkait penyerahan Pelabuhan Hambantota kepada Tiongkok sebagai *debt trap*.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kualitatif dengan jenis eksplanatif. Eksplanatif merupakan metode pemecahan masalah dengan cara menjelaskan rincian fenomena dan sebab akibat dari suatu penelitian dengan dukungan berbagai data dan fakta yang berkaitan dengan penelitian.

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam mengumpulkan data dalam penelitian ini adalah studi kepustakaan dan *internet-based research*. Data-data yang dihasilkan dalam penelitian ini merupakan jenis data sekunder yang bersumber dari berbagai data ilmiah seperti skripsi, jurnal, dan artikel-artikel yang ditemukan di media *online*. Dalam proses menyajikan data, penulis menggunakan teknik analisa data dengan mengumpulkan data, memilah data, mengklasifikasikan data berdasarkan deret waktu, lalu menginterpretasikan data untuk memverifikasi atau merumuskan simpulan berdasarkan data-data yang diperoleh dalam penelitian.

PEMBAHASAN

1. Hubungan Kerjasama Sri Lanka dan Tiongkok

Hubungan Sri Lanka dan Tiongkok telah terbentuk sangat lama sejak zaman kerajaan meskipun pada masa itu Sri Lanka banyak tumbuh dibawah pengaruh India. Selain itu, kedekatan letak geografis Tiongkok dengan kawasan Asia Selatan merupakan salah satu aspek yang mendukung terjalinnya hubungan Tiongkok dengan negara-negara yang berada di kawasan Asia Selatan, termasuk Sri Lanka (Maulidiyanti, 2021).

Sri Lanka merupakan salah satu negara di kawasan Asia Selatan yang terletak di lokasi strategis dan memiliki banyak keindahan alam yang menjadi daya Tarik bagi negara lain untuk menjalin kerjasama, salah satunya Tiongkok. Secara geografis, Sri Lanka berada di lokasi penting bagi Tiongkok dalam membangun kembali jalur sutra yang diinisiasikan. Terdapat lebih dari 2/3 perdagangan minyak dan setengah dari perdagangan kontainer melewati bagian selatan dari Sri Lanka. Hal tersebut menjadikan posisi Sri Lanka cukup penting di jalur perdagangan maritim sehingga hal ini membuat Tiongkok semakin gencar untuk menjalin kerjasama dengan Sri Lanka (Maulidiyanti, 2021).

Pada tahun 2007, proyek kerjasama pembangunan bandara di Sri Lanka resmi dibangun dengan pinjaman dari Tiongkok. Proyek tersebut berlokasi 250 kilometer dari ibukota Sri Lanka, Kolombo, tepatnya dibagian selatan Hambantota. Proyek tersebut menghabiskan dana sekitar 209 juta USD atau 2,8 triliun rupiah. Pada tahun 2013, proyek bandara tersebut resmi dibuka dengan nama resmi Bandara Internasional Mattala Rajapaksa. Setahun setelah beroperasi, bandara tersebut tidak mampu memberikan hasil yang baik sehingga terjadi pemangkasan jumlah pekerja besar-besaran mencapai 50% dari total pekerja. Proyek bandara tersebut dinilai gagal dan merugi dan harus tetap membayar hingga 18 juta USD pertahun dari pinjaman Tiongkok yang telah digunakan.

Selain bandara, Sri Lanka juga melakukan kerjasama dalam pembangunan Pelabuhan Hambantota. Pembangunan Pelabuhan Hambantota juga tidak memberikan hasil yang baik untuk Sri Lanka. Ketidakmampuan ekonomi pelabuhan, besarnya biaya pemeliharaan, dan pembayaran bunga yang besar menyebabkan Sri

Lanka terjat *debt trap*. Pada tahun 2016, ditandatangani kesepakatan awak pihak Sri Lanka dan Tiongkok dimana pemerintah Sri Lanka diharapkan untuk menjual 80% saham di Pelabuhan Hambantota selama 99 tahun sewa senilai 1,12 miliar USD. Pada tahun 2017, Sri Lanka setuju untuk memberikan Tiongkok kepemilikan saham control di pelabuhan dan hal sewa selama 99 tahun untuk dioperasikan oleh Tiongkok (Wibisono, 2019).

Proyek kerjasama lainnya yang dilakukan oleh Sri Lanka dengan Tiongkok yaitu pembangunan megaprojek kota metropolis bernama *Colombo Port City*. Proyek kota pelabuhan tersebut dibangun diatas lahan reklamasi yang terletak tepat di sebelah kawasan distrik bisnis kota Kolombo. Dalam pembangunannya, *China Harbour Engineering Company* (CHEC) akan berinvestasi senilai 1,4 miliar USD atau setara 20 triliun rupiah dan diproyeksikan menghabiskan waktu sekitar 25 tahun. Pembangunan kota pelabuhan tersebut menimbulkan banyak kontra karena dikhawatirkan proyek tersebut hanya akan semakin membebani Sri Lanka dan memperkuat pengaruh dan posisi Tiongkok di Sri Lanka (Sorongan, 2022).

1.1. Penerapan strategi konkordansi dalam kebijakan luar negeri Sri Lanka

Penerapan strategi konkordansi yang dilakukan oleh Sri Lanka dapat dilihat dari kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah Sri Lanka dalam upaya memaksimalkan potensi sumber daya alam dan pemulihan kota yang sempat terbengkalai pasca perang saudara. Setelah berakhirnya 30 tahun perang saudara di Sri Lanka pada tahun 2009, Sri Lanka giat menjalankan beberapa proyek pembangunan kontruksi dan konektivitas nasional. Berdasarkan laporan akhir *Survey of Construction Industries* dari *Ministry of Economic Reforms and Public Distribution* 2017-2018, terdapat 41,5% proyek konstruksi yang ditujukan untuk pembangunan jalan, rel kereta dan pengembangan pelabuhan (Survey of Construction Industries Final Report 2017/2018, 2017). Selain itu, terdapat 26 proyek pemeliharaan dan peremajaan untuk jalur-jalur kereta api nasional berdasarkan lampran pengajuan investasi Kementerian Transportasi Sri Lanka pada periode 2015-2020.

Tiongkok merupakan mitra penting bagi Sri Lanka. Hubungan baik yang telah terjalin sejak lama semakin menguat sejak Sri Lanka resmi bergabung dalam proyek *Belt and Road Initiative* (BRI). Kapabilitas Sri Lanka yang inferior membuat Sri

Lanka memilih cara-cara kerjasama yang akan tetap menjaga hubungan baik dengan Tiongkok. Sehingga, bentuk strategi kebijakan yang dilakukan oleh Sri Lanka dengan Tiongkok merupakan strategi konkordansi.

1.2. Penerapan strategi akomodasi kebijakan luar negeri Sri Lanka dalam melunasi utang luar negeri terhadap Tiongkok

Sejak tahun 2005, Pemerintah Sri Lanka dilaporkan telah berutang kepada Tiongkok dalam sejumlah pembangunan infrastruktur mencapai 8 miliar USD, atau sekitar 1/6 dari total utang luar negeri Sri Lanka (Dewi, 2022). Salah satu alasan mengapa Sri Lanka mengalami kesulitan dalam melunasi utang luar negerinya terhadap Tiongkok adalah karena sebagian proyek yang telah dibuka tidak dapat memberi keuntungan ekonomi bagi Sri Lanka. Sehingga, Pemerintah Sri Lanka harus berpikir keras untuk menemukan solusi untuk melunasi utang yang terus meningkat setiap tahun. Upaya lobi untuk merestrukturisasi utang kepada Tiongkok telah dilakukan beberapa kali, namun selalu gagal.

Dalam penyelesaian utang terhadap Pelabuhan Hambantota, Sri Lanka melakukan upaya *debt equity swap* yakni menkonversi atau menukar utang menjadi saham kepemilikan ekuitas atau aset negara. Sayangnya, Pemerintah Tiongkok menolak tawaran tersebut dengan alasan belum memiliki regulasi hukum nasional yang mengatur terkait hal tersebut secara terperinci. Lalu, Pemerintah Sri Lanka menerapkan cara *Public Private Partnership* atau Kemitraan Pemerintah – Swasta.

Berdasarkan kesepakatan tersebut, Sri Lanka tidak perlu lagi mengeluarkan dana untuk pengembangan pembangunan lanjutan pelabuhan, namun Sri Lanka harus menerima suntikan dana investasi lagi dari Tiongkok. CMPort (*China Merchants Port Holdings Company*) sebagai investor mendapatkan kepemilikan saham ekuitas Pelabuhan Hambantota sebesar 85%. Dengan porsi saham sebesar itu, Tiongkok memiliki wewenang yang sangat besar dalam mengelola Pelabuhan Hambantota selama 99 tahun (Aditriya, 2020).

1.3. Penerapan strategi kepemimpinan Tiongkok terhadap Sri Lanka

Kepentingan Tiongkok untuk menjadi negara hegemon melalui *Belt and Road Initiative* (BRI) dimulai dengan melakukan kerjasama dengan negara-negara dibawah lingkup BRI. Sri Lanka memiliki potensi sumber daya alam yang mumpuni dan lokasi yang strategis memiliki peran yang cukup penting bagi Tiongkok.

Sejak tahun 2009-2014, Tiongkok menjadi investor infrastruktur dengan nilai proyek sebesar hamper 15 miliar USD. Sejak tahap konstruksi dimulai pada tahun 2008, Tiongkok telah mengambil peran yang sangat menonjol dalam pembangunan Pelabuhan Hambantota dan proyek pembangunan lainnya. Suku bunga yang tinggi, kondisi komersial yang ketat, dan kurangnya transparansi menjadi kekuarangan dari pembiayaan investasi Tiongkok. Persyaratan yang melekat dalam pemberian pinjaman oleh Tiongkok kepada Sri Lanka dan negara *partner* lainnya adalah setidaknya 50% material, peralatan teknologi, atau layanan harus bersumber dari Tiongkok. (Eva et al., 2018).

Dengan tingginya suku bunga, Sri Lanka sebagai negara berkembang yang baru saja pulih dari perang sipil menjadi rentan terjebak *debt trap*. Saat telah masuk kedalam jebakan utang, Sri Lanka terpaksa harus menyerahkan hak kontrol pelabuhan selama 99 tahun kepada Tiongkok sehingga Tiongkok berhasil menjalankan strateginya dan memiliki pengaruh yang cukup kuat di Sri Lanka.

2. Strategi *Debt Trap* Tiongkok Terhadap Sri Lanka

Untuk mewujudkan proyek *Belt and Road Initiative* (BRI), Tiongkok menjalin kerjasama dengan negara-negara yang terleta di antara ekonomi Asia Timur dan ekonomi maju Eropa yang melintang hingga 3 benua, yaitu Eropa, Asia, dan Afrika. Sebagian besar negara yang bergabung dalam proyek BRI merupakan negara miskin dan berkembang yang memiliki potensi pertumbuhan ekonomi yang luar biasa di masa yang akan datang.

Pemberian pinjaman dalam proyek infrastruktur terhadap negara-negara berkembang menimbulkan kekhawatiran yang menimbulkan ketergantungan yang signifikan terhadap Tiongkok sebagai kreditur (Marco, 2021).

Mantan Kepala *International Monetary Fund* (IMF), Christine Lagarde, pada tahun 2019 menyatakan kekhawatiran terkait adanya potensi *debt trap* jika utang tidak dikelola secara hati-hati.

"History has taught us that, if not managed carefully, infrastructure investments can lead to a problematic increase in debt. ... I have said before that, to be fully successful, the Belt and Road should only go where it is needed. I would add today that it should only go where it is sustainable, in all aspects." (Marco, 2021)

Terdapat 2 komponen utama proyek Belt and Road Initiative (BRI), yaitu: *The Silk Road Economic Belt* (jalur darat) dan *The Century Maritime Silk Road* (jalur laut). *The Silk Road Economic Belt* bertujuan untuk membangun konektivitas melalui jalur

darat mencakup pembangunan rel kereta api, jalan raya lintas negara, jalur pipa dan gas, jaringan listrik, dan proyek infrastruktur lainnya (Patrio, 2021). Melalui proyek BRI, Tiongkok akan menciptakan 6 koridor ekonomi internasional dengan perkiraan total investasi 890 miliar USD atau lebih. 6 koridor ekonomi internasional dan jalur sutra maritime tersebut diantaranya: *China-Mongolia-Russia Economic Corridor* (CMREC), *New Eurasia Land Bridge (Second Eurasia Land Bridge) Economic Corridor*, *China-Central Asia – West Asia Economic Corridor* (CCAWAEC), *China – Indochina Peninsula Economic Corridor*, *China Pakistan Economic Corridor* (CPEC), *BCIM Economic Corridor*, dan *21st Century Maritime Silk Road* (Aoyama, 2017).

Tiongkok merupakan salah satu negara kreditur tunggal terbesar di dunia. Jumlah pinjaman yang diberikan Tiongkok kepada negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah meningkat tiga kali lipat selama dekade terakhir, yakni mencapai 170 miliar USD (Wang, 2022).

Kerjasama dalam bentuk pemberian pinjaman yang dilakukan Tiongkok banyak sekali tidak ditemukan dalam pembukuan resmi pemerintah. Hal ini dikarenakan klausul kerahasiaan yang dilakukan oleh Tiongkok dengan melakukan kesepakatan secara sembunyi-sembunyi. Berdasarkan data yang ditemukan oleh AidData, terdapat sekitar 385 miliar USD utang tak tercatat dalam pembukuan resmi pemerintah Tiongkok.

Upaya Tiongkok melakukan debt diplomacy melalui *Belt and Road Initiative* (BRI) terdiri dari 3 tahapan, yaitu:

- 1) Tahap Investasi
- 2) Tahap Konstruksi & Operasi
- 3) Tahap Penagihan Utang

Pada tahap investasi, Tiongkok memberikan pinjaman yang sangat besar dengan tenggang waktu yang lebih panjang. Hal ini menarik minat banyak negara-negara berkembang terutama negara dengan pemimpin yang korup atau otoriter yang mencari legitimasi politik dan keuntungan pribadi. Pada tahap konstruksi dan operasi, anggaran yang digunakan dalam proses pembangunan berbagai proyek dibawah BRI kerap berlebih dari yang diharapkan. Saat proyek telah selesai dan mulai beroperasi, hasil yang didapatkan juga tidak sesuai dengan ekspektasi karena sebagian besar *return* proyek tersebut diarahkan kembali ke Tiongkok. Terakhir, pada tahap penagihan utang, saat negara-negara peminjam terbukti tidak mampu

membayar utangnya, Tiongkok menawarkan solusi pengembalian utang sebagai gantinya dengan imbalan dalam beberapa bentuk. Baik itu konsesi ekonomi, perjanjian politik, atau kombinasi keduanya. Sehingga, dalam jangka waktu yang panjang, Tiongkok dapat membentuk hubungan diplomatik baru dengan negara-negara tersebut (Wibisono, 2019).

3. Upaya Tiongkok Membangun Hegemoni melalui *Debt Trap* terhadap Sri Lanka

Kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) berperan besar dalam urusan global dengan jaringan perdagangan yang berpusat di Tiongkok. Kritik Chellaney (2017) terhadap proyek BRI Tiongkok sebagai alat “*debt trap*” bagi negara-negara berkembang di jalur sutra menguatkan kemungkinan bahwa Tiongkok ingin membangun hegemoni, khususnya di Asia.

Negara hegemon memiliki kemungkinan dalam melakukan eksploitasi negara terhadap negara non-hegemon. Hal ini dikarenakan negara hegemon dapat membentuk struktur sistem yang menguntungkan dirinya sendiri dan memaksa negara lain untuk patuh terhadap sistem yang diterapkannya (Sautman & Hairon, n.d.). *Debt trap* dinilai merupakan bentuk eksploitasi yang dilakukan Tiongkok sebagai strategi dalam membangun hegemoni di Asia.

Pasca Perang Dunia II, Tiongkok berusaha bangkit dari keterpurukan negaranya dan melihat ada kesempatan dalam menumbuhkan ekonomi negaranya di kawasan Asia. Tiongkok menyebut Asia sebagai *China's New Found Policy* dan memiliki 4 dorongan kuat dalam menjalankan kebijakannya, yaitu: faktor perlindungan dan keamanan, upaya mempertahankan pertumbuhan ekonomi Tiongkok, menanggapi kekuatan besar Amerika Serikat, dan memperbaiki citra Tiongkok di Asia. Selain itu, pengelolaan sumber daya alam juga menjadi alasan Tiongkok menumbuhkan ekonominya sehingga pada masa pemerintahan Xi Jinping, kebijakan BRI diresmikan (Kompasiana.com, 2021).

Kepentingan geopolitik Tiongkok dalam *Belt and Road Initiative* (BRI) akan berupa dominasi Tiongkok di kawasan melalui pembangunan infrastruktur. Di Asia Tenggara, Tiongkok menargetkan BRI melalui proyek-proyek seperti kereta berkecepatan tinggi Tiongkok-Laos, pembangkit listrik tenaga air di Kamboja, dan kereta api berkecepatan tinggi di Indonesia. Di kawasan ini, pasar yang berkembang terdiri dari bidang manufaktur dan sumber daya alam yang melimpah. Selain itu,

kawasan Asia Tenggara juga memainkan peran kunci dalam mengamankan jalur Tiongkok Selatan dan Selat Malaka (Eva et al., 2018).

Di Asia Selatan, Tiongkok melakukan kerjasama dengan Pakistan Sri Lanka, hingga Bangladesh untuk dapat mengamankan jalur minyak yang terletak di Samudera Hindia. Meskipun Tiongkok selalu menyangkal tuduhan mengenai Tiongkok ingin membangun hegemoni melalui *debt trap*, namun realitanya *debt trap* yang dialami oleh Sri Lanka, Laos, Myanmar, Pakistan dan negara lainnya justru membuat pengaruh dan dominasi Tiongkok kuat di negara-negara tersebut.

Tiongkok telah membangun pengaruh yang kuat di Sri Lanka sejak lama dan semakin meningkat sejak penandatanganan MoU kerjasama Sri Lanka – Tiongkok di berbagai sektor termasuk ekonomi, pendidikan, kesehatan, hingga politik.

Beberapa kebijakan kerjasama Sri Lanka – Tiongkok dalam BRI adalah pembangunan Bandara Internasional Mattala Rajapaksa dan Pelabuhan Hambantota. Sayangnya kedua proyek tersebut menjadi proyek gagal dari hubungan kerjasama keduanya meskipun terletak di lokasi yang strategis. Beijing menawarkan pinjaman hampir 15 miliar USD kepada Sri Lanka termasuk 1 miliar USD yang digunakan untuk mengembangkan Pelabuhan Hambantota. Dengan jumlah utang yang lebih dari 8 miliar USD dan gagalnya proyek Hambantota, Pemerintah Sri Lanka terpaksa harus menyerahkan kendali atas Pelabuhan Hambantota kepada Tiongkok sebagai pertukaran utang dengan ekuitas dengan merelakan pengoperasian pelabuhan tersebut dikendalikan atau berada dibawah kontrol Tiongkok selama 99 tahun.

Upaya Tiongkok dalam membangun hegemoni berbeda dengan cara yang dilakukan Amerika Serikat. Tiongkok membangun hegemoni dengan mengejar kepentingan nasionalnya melalui tindakan yang gigih dan konsisten (Gokhale, 2021). Hal ini dicerminkan dari upaya Tiongkok mewujudkan inisiasi *Belt and Road Initiative* (BRI).

4. Kondisi Sosial dan Ekonomi Tiongkok Sebelum dan Sesudah Terjebak *Debt Trap*

Setelah merdeka pada tahun 1948, struktur ekonomi Sri Lanka tidak berbeda dengan kondisi 25 tahun sebelumnya. Sri Lanka merupakan negara penghasil produk pertanian dengan 3 produk utama yaitu teh, karet, dan kelapa. Untuk sektor jasa, khususnya perbankan, perdagangan, asuransi, transportasi dan pemerintahan

daerah juga memiliki kaitan yang erat dengan sektor perkebunan (Central Bank of Sri Lanka, 1975).

Pertumbuhan tahunan rata-rata Sri Lanka sekitar 5% selama periode tahun 1965-1969, pertumbuhan melambat menjadi 2,8% selama paruh pertama tahun 1970 an. Pada tahun 1971, ekonomi Sri Lanka mengalami kontraksi sebesar 0,8%. Hal ini disusul adanya pemberontakan pemuda (Macan Tamil) di Sri Lanka Selatan. Sejak tahun 1983 hingga 2009, Sri Lanka mengalami konflik internal antara kelompok separatis Macan Tamil dengan pemerintah karena alasan ketidak-adilan yang dirasakan oleh Suku Tamil terhadap proporsi pemerintahan yang mayoritas diisi oleh suku Sinhala. Sejak pemberontakan tersebut, pertumbuhan ekonomi Sri Lanka tumbuh lebih lambat dari dekade sebelumnya terutama karena kekurangan *input* impor (BANK, 2017).

Setelah mengalami *debt trap* pada tahun 2017, Sri Lanka mengalami masalah mendasar dimana impor melebihi ekspor, pengeluaran melebihi pendapatan, dan negara mengalami defisit perdagangan. Dengan masalah yang dihadapi tersebut, sulit bagi Sri Lanka untuk keluar dari utangnya. Kondisi ekonomi Sri Lanka semakin memburuk akibat pandemi Covid-19 dan perang Rusia – Ukraina (BANK, 2017). Pada tahun 2022, Sri Lanka menyatakan bangkrut dengan total utang luar negeri sebanyak 51 miliar USD. Sri Lanka diproyeksikan akan mengalami kebangkrutan hingga tahun 2023 mendatang.

KESIMPULAN

Hubungan Sri Lanka dan Tiongkok telah terjalin sejak lama dan semakin erat ketika Tiongkok membantu Sri Lanka dalam meredakan konflik internal Sri Lanka. Pasca konflik internal, Sri Lanka membangun banyak proyek yang bertujuan untuk memulihkan perekonomian pasca perang saudara. Dalam membangun proyek-proyek tersebut, Sri Lanka mencari berbagai investor untuk mendukung pembangunan proyek-proyek infrastruktur berupa pelabuhan, bandara, hingga kota pelabuhan.

Tiongkok merupakan investor atau pemberi pinjaman dalam proyek-proyek yang dibangun Sri Lanka pasca konflik. Dalam upaya mendapat investasi dari Tiongkok, Sri Lanka menggunakan strategi konkordansi untuk mencapai kesepakatan yang bersifat mutualisme dengan Tiongkok. Sayangnya, beberapa

proyek yang telah diresmikan tidak memberikan keuntungan yang cukup sehingga Sri Lanka kesulitan membayar beban utang yang mencapai 1,35 miliar USD dari proyek-proyek infrastruktur dari Tiongkok. Dalam menyelesaikan masalah tersebut, Tiongkok melakukan upaya restrukturisasi utang dengan menggunakan strategi akomodasi. Hasil kesepakatan yang didapat dalam upaya restrukturisasi utang tersebut adalah Sri Lanka membuat utang yang baru dan Tiongkok mendapatkan saham ekuitas Pelabuhan Hambantota sebesar 85% dan memiliki wewenang yang sangat besar dalam mengelola Pelabuhan Hambantota selama 99 tahun.

Hasil dari kesepakatan restrukturisasi utang Sri Lanka terhadap Tiongkok membuat Tiongkok dinilai sengaja memeras Sri Lanka dan melakukan strategi *debt trap* dengan tujuan membangun hegemoni. Proyek *Belt & Road Initiative* (BRI) dikritik bertujuan untuk membangun hegemoni Tiongkok dengan *debt trap* sebagai alat pendukungnya. Terdapat 65 negara yang mayoritas merupakan negara kelas menengah hingga kebawah tergabung dalam proyek BRI. Selain Sri Lanka, negara lain yang terjebak dalam *debt trap* yaitu: Djibouti, Laos, Zambia, Kirgistan, Pakistan, Maladewa, dan Tajikistan.

Kondisi ekonomi Sri Lanka yang sulit akibat terjebak utang menjadi semakin buruk setelah terkena dampak pandemic Covid-19 dan Perang Rusia-Ukraina. Rusia merupakan negara eksportir the terbesar kedua bagi Sri Lanka dan Ukraina memiliki peran penting dalam sektor pariwisata Sri Lanka. Pada tahun 2022, Sri Lanka menyatakan bangkrut dengan total utang luar negeri mencapai 51 miliar USD dan diperkirakan akan mengalami kebangkrutan hingga tahun 2023 mendatang. Upaya yang dapat dilakukan Sri Lanka agar dapat keluar dari situasi *debt trap* atau kebangkrutan diantaranya dengan melakukan negosiasi dengan *International Monetary Fund* (IMF) untuk mendapat bantuan dana, membenahi struktur pemerintahan yang korup, dan melakukan renegosiasi dengan negara-negara kreditur, khususnya Tiongkok yang merupakan negara kreditur terbesar Sri Lanka.

REFERENSI

Buku

- Lovell, J. P. (1970). *Foreign policy in perspective: strategy, adaptation, decision making* : Lovell, John P., 1932.
- Mas'ood, M. (1990). Ilmu Hubungan Internasional : Disiplin dan Metodologi. LP3ES.
- Roy, D. (2020). *China Won't Achieve Regional Hegemony*. 101–117.
- Webb, M. C., & Krasner, S. D. (1989). *Hegemonic stability theory: an empirical assessment*. 183–198.

Laporan, Skripsi, Jurnal & Paper

- Aoyama, R. (2017). “ One Belt , One Road ”: China ’ s New Global Strategy. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 5(2).
<https://doi.org/10.1080/24761028.2016.11869094>.
- Central Bank of Sri Lanka. (1975). *A Review of the Economy of Sri Lanka 1950-1975. In 25th Anniversary COmmemorative Volume of the Central Bank of Sri Lanka* (hal. 47–72).
- Gangte, L. (2020). *The Debt-Trap Diplomacy Revisited : A Case Study on Sri Lanka ’ s Hambantota Port*. 19(2), 53–66.
- Marco, P. L. N. (2021). *China’s overseas landing : has Sri Lanka fallen into a debt-trap ? Ca’ Foscari University of Venice*.
- Maulidiyanti, N. (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*. Universitas Islam Indonesia.
- Nurjayanti, V. A. (2020). *Analisis Ketergantungan China-Sri Lanka dalam Proyek Pembangunan Pelabuhan Hambantota Tahun 2007-2017*. *Nation State Journal of International Studies*, 3(1), 71–83.
- Parker, S., & Chefitz, G. (2018). *Debtbook Diplomacy*.
<https://www.belfercenter.org/publication/debtbook-diplomacy>
- Putera, I., Fasisaka, I., & Prameswari, A. (2019). Kepentingan Tiongkok Dalam Akuisisi Pelabuhan Hambantota Sri Lanka. *Jurnal Hubungan Internasional*, 1–15.
- Sautman, B., & Hairong, Y. (2019). The “Chinese Debt Trap” and its Sri Lanka Example. 29, 1–4.
- Suharman, Y., & Pramono, S. (2021). Strategi kebangkitan ekonomi tiongkok dan pendekatan long cycle transisi kekuasaan politik dunia 1. *SPEKTRUM*, 18(1), 1–20.
- Survey of Construction Industries Final Report 2017/2018. (2017)

Wibisono, A. N. (2019). China's "Belt and Road Initiative" in Sri Lanka: Debt Diplomacy in Hambantota Port Investment. *Jurnal Ilmu Hubungan Internasional*, 2(2), 222–245.

Yazid, M. N. M. (2015). the Theory of Hegemonic Stability, Hegemonic Power and International Political Economic Stability. *Global Journal of Political Science and Administration*, 3(6), 67–79.

Artikel

Afriyadi, A. D. (2021). Daftar Negara Kena "Jebakan" Utang China, Infrastrukturnya "Disita." *detikFinance*. <https://finance.detik.com/beritaekonomi-bisnis/d-5831796/daftar-negara-kena-jebakan-utang-chinainfrastrukturnya-disita>.

BANK, A. D. (2017). THE SRI LANKAN ECONOMY: Charting a New Course.

Chellaney, B. (2017). China's Debt-Trap Diplomacy by Brahma Chellaney - Project Syndicate. <https://www.project-syndicate.org/commentary/china-onebelt-one-road-loans-debt-by-brahma-chellaney-2017-01>

Dewi, I. R. (2022, Mei 7). Benarkah China Jebak Negara Miskin dengan Lilitan Utang? *CNBC Indonesia*. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20220507071845-4-337051/benarkahchina-jebak-negara-miskin-dengan-lilitan-utang>.

Eva, J., Lin, Q., & Tunningley, J. (2018). China's Belt and Road Initiative: Regional Outlooks for 2018. *Global Risk Insights*. <https://globalriskinsights.com/2018/01/chinas-belt-and-road-initiativeregional-outlooks-for-2018/>.

Gokhale, V. (2021). Visi hegemoni China: pandangan dari India | Ahli Strategi. *The Strategist*. <https://www.aspistrategist.org.au/chinas-vision-of-hegemonythe-view-from-india>

Kompasiana.com. (2021). Geopolitik Tiongkok Melalui Kebijakan One Belt One Road. *Kompasiana*. <https://www.kompasiana.com/endrina70120/608199858ede4878b23bc262/geopolitik-tiongkok-melalui-kebijakan-one-belt-one-road?page=all#sectionall>

Patrio, Z. (2021). *Belt and Road Initiative: Program China untuk Kuasai Dunia*. *IDN Times*. <https://www.idntimes.com/news/world/zidan-patrio/belt-androad-initiative-program-china-untuk-kuasai-dunia-c1c2?page=all>.

Setyawan, B. (2020). *China melalui BRI menuju Hegemony Global, Namun Banyak Hambatan Dalam Negeri* | kumparan.com. <https://kumparan.com/bayu-setyawan-1608276795001698402/china-melaluibri-menuju-hegemony-global-namun-banyak-hambatan-dalam-negeri1uoi2HGPfpB>

Sorongan, T. P. (2022). China Bangun "Dubai" di Sri Lanka, Pusat Ekonomi Baru Dunia? *CNBC Indonesia*. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20220120065303-4-308866/chinabangun-dubai-di-sri-lanka-pusat-ekonomi-baru-dunia>.

Wang, K. (2022, Januari 6). China: Is it burdening poor countries with unsustainable debt? *BBC News*. <https://www.bbc.com/news/59585507>.