

Received: 03 March 2021  
Accepted: 15 March 2021  
Published: 30 Juni 2021

## **Motif Ekonomi Politik Sri Lanka: Kegagalan Mahinda Rajapaksa dalam Proyek Pelabuhan Hambantota**

**Sonia Mustikasari**

Program Magister Ilmu Hubungan Internasional, Universitas Indonesia  
sonia.mustikasari91@ui.ac.id

### *Abstract*

*This paper describes the political economy motives behind the ambitious Hambantota Port project during the reign of Mahinda Rajapaksa in Sri Lanka. President Rajapaksa has both motives due to his desire to develop Hambantota, as his home territory and to use proximity to China to fund the presidential election in 2015. However, the Hambantota Port project failed, because it was not supported by good feasibility studies and minimal economic calculations both short term and long term. Therefore, Sri Lanka is no longer able to repay Chinese loans which have left the Hambantota Port controlled by China through a 99-year lease agreement. To help the analysis in this journal, the author uses two theoretical frameworks, namely constructivist theory and foreign debt theory (loan pull theory and loan push theory).*

**Keywords:** Hambantota Port, Mahinda Rajapaksa, political economy, Sri Lanka

### **Abstrak**

Tulisan ini memaparkan motif ekonomi politik dibalik proyek ambisius Pelabuhan Hambantota masa pemerintahan Mahinda Rajapaksa di Sri Lanka. Presiden Rajapaksa memiliki motif tersebut disebabkan oleh keinginannya untuk mengembangkan Hambantota sebagai wilayah tempat tinggalnya dan memanfaatkan kedekatan dengan Tiongkok untuk mendanai pemilu presiden di tahun 2015. Namun, proyek Pelabuhan Hambantota mengalami kegagalan, karena tidak didukung dengan studi kelayakan yang baik dan minim perhitungan ekonomi baik jangka pendek maupun jangka panjang. Oleh sebab itu, Sri Lanka tidak mampu lagi membayar pinjaman Tiongkok yang mengakibatkan Pelabuhan Hambantota dikuasai oleh Tiongkok melalui perjanjian sewa 99 tahun. Untuk membantu analisa dalam jurnal ini, penulis menggunakan dua kerangka teori, yaitu teori konstruktivis dan teori utang luar negeri (loan pull theory dan loan push theory).

**Kata kunci:** Pelabuhan Hambantota, Mahinda Rajapaksa, ekonomi politik, Sri Lanka

## **Pendahuluan**

Efektifitas pelabuhan yang diiringi oleh aktifitas pengiriman antar negara melalui jalur transportasi maritim telah menjadi bagian dari perdagangan internasional. Sehubungan dengan perdagangan internasional, transportasi secara umum merupakan salah satu dari empat landasan globalisasi bersama dengan komunikasi, standarisasi internasional, dan liberalisasi perdagangan (Kumar & Hoffmann, n.d.) Begitu pula dengan layanan transportasi laut, dimana setiap negara membutuhkan pelabuhan khusus perdagangan sebagai gerbang laju perekonomian internasional. Oleh sebab itu, Adam Smith dalam *The Wealth of Nation* menyatakan bahwa pembagian kerja adalah kunci sukses masyarakat kapitalis. Melalui sistem pembagian kerja, maka produktifitas meningkat, keuntungan yang diperoleh lebih besar, dan akses pasar menjadi lebih luas, salah satunya dengan memanfaatkan transportasi laut. Sebagian besar perdagangan antar negara saat ini sudah melalui jalur pelayaran yang tampaknya mampu memperluas akses pasar untuk berbagai jenis industri daripada hanya mengandalkan transportasi darat saja (Stopford, 2009).

Proyek pembangunan Pelabuhan Magampura Mahinda Rajapaksa atau

Pelabuhan Hambantota merupakan salah satu bukti efektifitas perdagangan internasional di kawasan Sri Lanka bagian selatan. Selain Pelabuhan Hambantota, Sri Lanka telah memiliki enam pelabuhan lain yang tersebar di beberapa kawasan termasuk Pelabuhan Colombo sebagai pelabuhan utama Samudra Hindia dan terbesar di dunia. Di sisi lain, eksistensi Pelabuhan Colombo tidak selamanya menciptakan kepuasan bagi salah satu pemimpin negara Sri Lanka ke-6, yaitu Mahinda Rajapaksa. Pasca pemilihan umum tahun 2005, Presiden Rajapaksa segera merealisasi rancangan kerja yang disebut "*Ten Year Development Plan*". Salah satu rancangan yang segera direalisasikan adalah menghidupkan kembali Kota Hambantota yang hancur akibat bencana tsunami tahun 2004 lalu melalui proyek pembangunan Pelabuhan Hambantota (Shengwei, 2018). Dengan demikian, melalui Pelabuhan Hambantota sebagai pelabuhan terbaru di Sri Lanka selatan diharapkan dapat mengakomodasi aktifitas perdagangan internasional bersamaan dengan Pelabuhan Colombo.

Pemerintahan Rajapaksa memiliki kinerja yang ambisius dalam meningkatkan performa ekonomi Sri Lanka melalui Pelabuhan Hambantota sebagai pendukung laju perdagangan internasional selain

Pelabuhan Colombo. Letak geografis Sri Lanka yang strategis juga menjadi daya tarik para investor asing, karena berada tepat di Samudra Hindia sebagai “*the Pearl of Indian Ocean*” (Sri Lanka Ports Authority, 2016). Perdagangan melalui jalur maritim sebagai pendukung globalisasi ekonomi Sri Lanka sejak merdeka tahun 1948, mampu meningkatkan optimisme Presiden Rajapaksa untuk meninjau lebih jauh keuntungan yang diperoleh negara tersebut ketika Pelabuhan Hambantota mulai beroperasi. Berdasarkan analisa geografis, Pelabuhan Hambantota dekat dengan jalur pengiriman utama antara kawasan Asia Timur dan Eropa, sehingga berpotensi menjadi “*Port of Call*” yang menguntungkan. Selain geografis, karakteristik Pelabuhan Hambantota terdapat pada kedalaman laut mencapai 16 meter setiap 1 kilometer dari pantai dan menyimpan sumber daya alam yang mayoritas berada di sektor agraria sebagai mata pencaharian masyarakat Hambantota (Shengwei, 2018). Berdasarkan penjelasan diatas, maka Pemerintahan Rajapaksa memiliki daya tawar bagi para investor asing agar Pelabuhan Hambantota menjadi tujuan pengiriman internasional yang menguntungkan dan memperbaiki citra Kota Hambantota pasca bencana tsunami menjadi kota ekonomi yang lebih hidup.

Pembangunan Pelabuhan Hambantota sebagai pelabuhan baru tidak mungkin berjalan sendiri tanpa bantuan dari para investor asing. Kedekatan antara Sri Lanka dan India menjadi awal mula Presiden Rajapaksa mengajukan bantuan internasionalnya. Namun, India tidak menunjukkan minat yang besar terhadap permintaan Presiden Rajapaksa, karena proyek pelabuhan tersebut dapat menghabiskan biaya yang cukup besar, dimana lokasi yang menjadi tempat pengembangan proyek berada di wilayah pedesaan dan belum berkembang seutuhnya (Tarabay, 2018). Ketidaksetujuan pemerintah India tersebut tidak menggugurkan niat Presiden Rajapaksa. Hal ini dibuktikan oleh Presiden Rajapaksa yang kemudian beralih untuk mengharapkan bantuan internasional kepada Tiongkok. Sri Lanka dan Tiongkok memiliki hubungan historis yang cukup dekat, khususnya pasca berlangsungnya perang saudara tahun 1998 dan bencana tsunami tahun 2004. Pada masa itu, Tiongkok melalui perusahaan infrastrukturnya, *China Harbour Engineering Company* (CHEC) berpartisipasi dalam rekonstruksi jalan raya dan membangun kembali empat pelabuhan sebagai bagian dari bantuan bencana alam (Shengwei, 2018). Melalui kedekatan historis tersebut, maka Tiongkok bersama

dengan CHEC dan Sinohydro Company sepakat menjadi pemberi pinjaman atas Pelabuhan Hambantota dengan 85% proyek didanai oleh pemerintah Tiongkok pada tahun 2007 (Abi-Habib, 2018).

Bantuan Tiongkok untuk Sri Lanka tampaknya menjadi sebuah harapan baru bagi Presiden Rajapaksa dan Pelabuhan Hambantota. Penelitian dari Smruti S. Pattanaik justru memperlihatkan sebaliknya bahwa pinjaman dari pemerintah Tiongkok sebesar USD 8 miliar dengan tingkat bunga mencapai lebih dari 6 persen membuat Sri Lanka akan sulit untuk membayar kembali pinjaman tersebut (Pattanaik, 2017). Hal tersebut kemudian dibuktikan pada tahun 2015 bahwa dibalik tingginya tingkat suku bunga menyebabkan pemerintah Sri Lanka berhutang USD 8 miliar kepada Tiongkok. Menginjak tahun 2017, Sri Lanka menyatakan bahwa pengelolaan Pelabuhan Hambantota sejak dibangun pada 2007 dinyatakan sudah terlalu mahal. Oleh sebab itu, Colombo, sebagai ibukota Sri Lanka menyatakan agar Pelabuhan Hambantota diberikan kepada Tiongkok sebagai pengganti dari ketidakmampuan Sri Lanka dalam membayar pinjaman pemerintah Tiongkok (Shengwei, 2018). Dengan demikian, Sri Lanka dan Tiongkok menandatangani “*Hambantota Port Concession Agreement*”

pada 29 Juli 2017 yang sekaligus meresmikan bahwa Pelabuhan Hambantota di Sri Lanka selatan menjadi bagian dari kebijakan ekonomi Tiongkok, yaitu *Belt and Road Initiative* (BRI) (Pattanaik, 2017).

Pembangunan Pelabuhan Hambantota di tahun 2007 tidak serta merta berjalan tanpa perencanaan dan studi kelayakan. Pemerintahan Sri Lanka secara resmi menyatakan adanya pembangunan pelabuhan di Kota Hambantota sejak tahun 2002 (Shengwei, 2018). Satu tahun kemudian SNC Lavalin, sebuah perusahaan di bidang teknik asal Kanada melakukan studi kelayakan untuk pembangunan pelabuhan di Hambantota. Ditengah studi kelayakan, peneliti dari SNC Lavalin menolak untuk melanjutkan penelitian, sehingga tidak menunjukkan perkembangan yang berarti. Penolakan tersebut dilatarbelakangi oleh pengabaian terhadap dampak potensial dari Pelabuhan Colombo yang dalam beberapa tahun terakhir telah menangani sekitar 95 persen perdagangan internasional Sri Lanka (Hillman, 2018). Oleh sebab itu, jika Pelabuhan Hambantota tetap dibangun menggunakan bantuan pinjaman dari Tiongkok, maka eksistensi pelabuhan di masa depan tidak menciptakan keuntungan dan manfaat yang potensial layaknya Pelabuhan Colombo.

Berdasarkan minimnya studi kelayakan dan kenyataan bahwa pemerintahan Sri Lanka masa Presiden Rajapaksa tidak dapat mempertahankan pelabuhan di wilayah kedaulatannya, penulis mencoba untuk menganalisa motif ekonomi politik dibalik proyek ambisius Pelabuhan Hambantota.

### **Kerangka Pemikiran**

#### **Teori Konstruktivis**

Teori konstruktivis menurut Robert Jackson dan Georg Sorensen (2009: 307; dalam Rinanda Siregar, 2016) menjelaskan bahwa dalam hubungan internasional, teori ini berasal dari hasil konstruksi pikiran manusia. Kehadiran teori ini juga dilatarbelakangi oleh kepentingan nasional yang bukan lagi didasari menjadi sesuatu yang statis, melainkan kepentingan nasional setiap negara bisa berbeda dapat berubah-ubah (Rinanda Siregar, 2016). Selain itu, substansi dari kepentingan nasional dikonstruksi dari hasil interaksi antar satu negara dengan negara lain (Finnemore, 1996). Kaum konstruktivisme mengaku bahwa mereka memiliki kemiripan dengan kaum post-modernis yang tidak percaya akan kebenaran dalam menganalisa segala sesuatu. Teori ini dalam melihat perilaku negara tidak semata-mata dipengaruhi oleh kepentingan nasional yang bersifat statis atau kaku sebagaimana perilaku tersebut sudah

seperti itu adanya. Namun, kepentingan nasional disini merupakan derivasi dari norma yang dianut oleh negara tertentu. Berbicara mengenai *norma driven* dalam teori ini, norma menurut Jepperson, Wendt, dan Katzenstein (1996: 54) merupakan sebuah kondisi atau tindakan yang seharusnya dilakukan atau tidak dilakukan oleh negara. Secara langsung, norma memberikan pengaruh pada kebijakan nasional suatu negara dan terintegrasi dalam struktur kelembagaan. Dengan demikian, norma memberikan tekanan tertentu pada setiap tindakan aktor.

Hasil konstruksi manusia dipandang sebagai sebuah norma (*norma driven*) untuk memastikan korespondensi antara perilaku para aktor dengan legitimasi identitas mereka sendiri. Melalui norma setiap manusia dalam melihat kebenaran tersebut, maka muncullah konsep "*logic of appropriateness*" sebagai salah satu alasan suatu negara mengambil tindakan (Finnemore, 1996). March dan Olsen (March & Olsen, 2004) mendefinisikan *logic of appropriateness* atau logika kesesuaian merupakan perspektif tentang bagaimana tindakan manusia harus ditafsirkan. Tindakan, khususnya pengambilan keputusan dalam suatu kebijakan didorong oleh perilaku yang sesuai atau patut dicontoh yang kemudian diorganisasikan ke dalam

institusi. Ketepatan aturan yang dapat dipatuhi mencakup komponen kognitif dan normatif yang tentunya dianggap secara sah (March & Olsen, 2004).

Di sisi lain, muncul pula konsep bernama “*logic of consequences*” dimana perilaku negara dapat dipahami sebagai “egoisme rasional”. Pemahaman ini didukung oleh pernyataan bahwa setiap negara dapat mengejar kepentingan internasional untuk melakukan interaksi sosial secara rasional, salah satunya melalui kerjasama antar negara atau konflik yang ditentukan oleh keterbatasan sumber daya, keterbatasan kemampuan negara, atau melihat adanya kecocokan maupun kekurangan yang menjadikan negara memandang antara kepentingan mereka sendiri dengan kepentingan negara lain (Griffiths, 2007). Dalam konstruktivisme juga dibutuhkan struktur yang membedakan dirinya dengan perspektif rasionalis. Struktur menurut kaum konstruktivis yang mendesak perilaku para aktor di dalamnya. Oleh sebab itu, tindakan paling rasional bagi para aktor adalah dengan memaksimalkan kepentingannya (Wendt, 1992).

### **Teori Utang Luar Negeri (*Loan Pull Theory and Loan Push Theory*)**

Nano Prawoto (Prawoto, 2009) dalam tulisannya menjelaskan tentang

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

Dalam teori tarikan utang luar negeri biasanya terjadi karena adanya permintaan dari pemerintah negara yang mengajukan utang. Berbicara mengenai tarikan utang luar negeri, terdapat dua kategori yang kemungkinan memiliki faktor ketertarikan negara penerima untuk mengajukan pinjaman, yaitu (1) adanya permintaan utang luar negeri yang berlandaskan alasan ekonomi yang matang dan jelas terkait dengan proses peningkatan kapasitas produksi nasional dan (2) adanya permintaan utang dari negara berkembang, namun tanpa diikuti dengan perhitungan ekonomi yang efisien, melainkan dilandasi oleh faktor-faktor acak (*random*). Faktor acak atau random ini sangat erat hubungannya dengan perilaku para elit kekuasaan di negara berkembang, salah

satunya perilaku pemerintahan yang korup dan tidak bertanggungjawab dalam memanfaatkan setiap bantuan luar negeri. Perilaku korup tersebut juga dilatarbelakangi oleh minimnya pertimbangan ekonomis, termasuk didalamnya permintaan luar negeri dengan tujuan untuk mempertahankan nilai tukar yang tinggi, sehingga impor barang konsumsi mengalami peningkatan dan dapat mempertahankan cadangan devisa. Oleh sebab itu, mempertahankan nilai tukar tinggi dan cadangan devisa merupakan dua hal yang termasuk kedalam kategori acak yang secara tidak langsung berkaitan dengan peningkatan kapasitas produksi (Prawoto, 2009).

Berdasarkan teori tarikan dan dorongan utang luar negeri tersebut, pada akhirnya utang mengalir deras ke negara-negara berkembang. Namun, jika dorongan dan tarikan utang terjadi secara rasional, tentu dapat meningkatkan kapasitas produksi nasional yang dapat diartikan sebagai hal yang ideal, seperti; ada kebutuhan, tentu ada pasokan. Di sisi lain, justru yang banyak terjadi adalah jika negara pemberi donor yang tengah terdorong untuk mengalirkan dana, bertemu dengan tarikan permintaan suatu negara yang tidak dilandasi oleh pertimbangan ekonomi yang matang, melainkan hanya untuk memenuhi kepentingan para elit

kekuasaan dengan tujuan agar dapat mengeruk sebanyak mungkin keuntungan untuk pribadi maupun golongan. Dalam hal ini dapat mewakili suatu kepentingan pemerintahan yang korup dan tidak mengutamakan kematangan sebuah studi kelayakan untuk pembangunan ekonomi di negaranya. Oleh sebab itu, Prawoto (Prawoto, 2009) menegaskan jika kepentingan antar negara pemberi donor dan penerima donor terjadi seperti demikian, beberapa proyek di negara berkembang tidak dapat dipertanggungjawabkan secara ekonomis. Kolaborasi antar keduanya, dimana dana yang tersalurkan tengah dimanfaatkan oleh pemerintah dengan kepentingan pribadinya menyebabkan objektivitas kelayakan proyek dapat dipertanyakan, karena tidak mempunyai justifikasi ekonomi yang tepat. Dengan demikian, hubungan antara kreditur yang ambisus (*loan pusher*) dengan pejabat pemerintahan yang korup, mengakibatkan terjadinya pembengkakan nilai proyek (*mark-up*) yang dibiayai dengan pinjaman luar negeri (Prawoto, 2009).

### **Analisis**

#### **Gambaran Umum Proyek Pelabuhan Hambantota**

Lokasi geografis pada Pelabuhan Hambantota menjadi faktor utama yang

menguatkan pemerintahan Mahinda Rajapaksa untuk tetap membangun sebuah pelabuhan baru untuk Sri Lanka. Pelabuhan Hambantota secara geografis terletak di Kota Hambantota yang menghadap ke arah laut bagian selatan, dimana kota ini memiliki akses langsung menuju rute pelayaran internasional utama yang menghubungkan wilayah Asia Pasifik dengan Eropa dan Amerika Utara. Kota ini juga di anugerahi dengan waktu transit yang singkat menuju India, Afrika, dan kawasan *the Upper Gulf*, sehingga menciptakan peluang untuk mengakses pasar yang berkembang di sub-kontinen India (Sri Lanka Ports Authority, 2016). Jalur pelayaran yang cukup strategis tentu menjadi salah satu potensi bagi Hambantota sebagai pelabuhan *port-of-call* untuk pengiriman internasional dengan 16 meter kedalaman laut alami yang merupakan ciri khas dari pelabuhan ini. Selain itu, ciri khas lainnya adalah kekayaan sumber daya di bidang perairan dan kesuburan tanah yang terus menawarkan peluang untuk menghasilkan pendapatan di kawasan tersebut serta pembangunan negara secara keseluruhan (Singh, 2021).

Kekayaan sumber daya alam dan kemudahan transit untuk perdagangan laut tidak serta merta membuat Hambantota menjadi makmur, melainkan kondisinya

cukup memprihatinkan. Hambantota merupakan wilayah pedesaan dan dapat dikatakan terbelakang yang dihuni oleh sekitar 600.000 penduduk (Betigeri, 2018). Selain itu, karena letaknya di sebelah selatan dan mengarah langsung ke Samudera Hindia, Hambantota sempat menjadi salah satu wilayah yang hancur akibat bencana alam tsunami Samudera Hindia tahun 2004 silam (Shengwei, 2018). Dampak tsunami yang menimpa kawasan Hambantota seiring berjalannya waktu melalui bantuan dan dukungan dari organisasi internasional, kini telah pulih sepenuhnya. Oleh sebab itu, Hambantota mampu bergerak mengambil peluang yang besar untuk menawarkan layanan yang tersedia di kawasan tersebut ke tingkat internasional, mengingat kekayaan sumber daya alam didalamnya dan investasi pembangunan yang masif baru-baru ini (Jayasuriya & Steele, 2006). Dengan demikian, fokus Hambantota pasca bencana tsunami adalah pada investasi yang ditargetkan oleh pemerintah kepada pihak internasional untuk beberapa proyek pembangunan ekonomi.

Fokus pembangunan utama di kawasan Hambantota adalah jalur transportasi perdagangan laut yang disebut “Magapura Mahinda Rajapaksa Port” atau Pelabuhan Hambantota. Sebelum memutuskan untuk membangun proyek ini,

Pelabuhan Hambantota telah melewati serangkaian studi kelayakan yang dimulai sejak tiga dekade lalu (Lakshmi, 2021). Studi kelayakan sejak tiga dekade itupun, sayangnya tidak menemukan titik persetujuan dari pemerintah Sri Lanka sebelum rezim Presiden Rajapaksa dimulai di tahun 2005. Hal ini pun turut disetujui dengan analisa yang ditulis oleh laman *Ship Technology* (Ship Technology, 2018) yang secara tegas menyatakan bahwa, selama tiga dekade penyerahan proposal proyek pembangunan Pelabuhan Hambantota, berulang kali tidak mendapatkan persetujuan dari para ahli dan suksepsi pemerintah. Kegagalan studi kelayakan lah yang menjadi jawabannya. Oleh karena itu, meskipun Pelabuhan Hambantota telah selesai dibangun, skenario awal yang menyatakan jika pelabuhan ini secepatnya dapat mengganti eksistensi Pelabuhan Colombo pun tidak mungkin terealisasikan lantaran Pelabuhan Colombo adalah pelabuhan terbesar di Sri Lanka yang juga memiliki potensi besar untuk melakukan ekspansi.

Berkaca pada studi kelayakan, proyek Pelabuhan Hambantota telah direncanakan sejak tiga dekade lalu, namun melalui presiden yang berkuasa secara berturut-turut pada masa itu kurang menaruh minat yang serius didalamnya. Oleh karena itu, tidak ada satupun

pemerintah atau pemimpin politik yang memiliki misi untuk mengimplementasikan proyek tersebut berjalan. Hal ini juga dapat dibuktikan melalui Otoritas Pembangunan Selatan atau *Southern Development Authority* tahun 1977, dimana isi proposal proyek Pelabuhan Hambantota hanya terbatas pada berbagai studi kelayakan dan anggaran yang mencapai jutaan, namun tidak ada satupun yang berhasil. Kegagalan proyek ini menghantarkan seorang pengamat industri pelayaran, Arya Wickramanayake dari *Master Divers* yang telah melakukan penelitian di Pelabuhan Hambantota menggunakan dana pribadi langsung menyerahkannya kepada Presiden Rajapaksa yang saat itu masih menjabat sebagai seorang menteri. Proyek ini diterima oleh Presiden Rajapaksa, karena mengetahui pentingnya pembangunan pelabuhan baru di Kota Hambantota, namun proposal proyek yang dikemukakan pada pemimpin negara Sri Lanka pada saat itu, tidak pernah berhasil untuk direalisasikan. Oleh sebab itu, ketika Mahinda Rajapaksa terpilih sebagai presiden di tahun 2005, Ia kembali menggerakkan proyek pembangunan Pelabuhan Hambantota di tahun 2008 dengan mengikutsertakan Tiongkok sebagai pemberi pinjaman dana atas proyek tersebut (Sirimane, 2010).

Gagalnya pengajuan bantuan internasional Sri Lanka terhadap India, tidak mengurungkan niat Presiden Rajapaksa untuk tetap mengembangkan tempat tinggalnya. Presiden Rajapaksa mengarahkan bantuan proyek tersebut kepada Tiongkok dan Tiongkok langsung menyetujui permintaan beliau. Melalui CHEC dan Sinohydro Corporation lah proyek pembangunan Pelabuhan Hambantota segera terwujud. Selain bantuan berupa dana, Tiongkok juga mengirimkan para teknisi, insinyur, dan 25.000 pekerja asal Tiongkok yang didedikasikan untuk menyelesaikan proyek tersebut (Shengwei, 2018). Proyek Pelabuhan Hambantota direncanakan melalui dua fase pembangunan. Fase pertama, proyek ini mulai beroperasi pada Januari 2008 dan selesai di bulan Desember 2011 (Sri Lanka Ports Authority, 2016). Penyelesaian proyek tersebut didanai oleh pinjaman dari *Export-Import Bank of China* (Exim Bank) sebesar 307 juta Dollar dengan bunga yang cukup tinggi untuk semua standar, yaitu 6,3% (Ship Technology, 2018). Bantuan biaya internasional tersebut meliputi berbagai pengerjaan proyek pelabuhan sebagai berikut; (1) dua pemecah gelombang, diantaranya; pemecah gelombang timur sepanjang 312m dan pemecah gelombang barat sepanjang 988m, (2) penggalian

cekungan pelabuhan sedalam 17m, (3) pengerukan saluran masuk selebar 210m, (4) konstruksi tempat berlabuh sepanjang 105m, (5) pembangunan *general-purpose berth* berkapasitas 100.000 DWT dengan panjang 600m, (6) konstruksi kilang minyak berkapasitas 100.000 DWT dan panjang 300m, dan (7) akses untuk jalan raya serta bangunan tambahan (Sri Lanka Ports Authority, 2016).

Penyelesaian fase pertama proyek Pelabuhan Hambantota di tahun 2012, fase kedua pun menyusul pada November 2012 dan selesai di tahun 2015 (Tarabay, 2018). Fase kedua juga memiliki berbagai rincian pembangunan sebagai berikut; (1) konstruksi *multipurpose berth* sepanjang 838.5m dan kapasitas 100.000 DWT, (2) konstruksi utama peti kemas sepanjang 838.5m dan kapasitas 100.000 DWT, (3) pembangunan terminal peti kemas sepanjang 460m dan kapasitas 20.000 DWT, (4) konstruksi transisi *berth* sepanjang 208m, (5) konstruksi kilang minyak tipe *dolphin* sepanjang 300m dan kapasitas 100.000 DWT, (6) pembangunan Pulau Buatan seluas 42.6 Ha, (7) pendalaman saluran masuk dari -16m ke -17m, (8) pembangunan *cofferdam*, dan (9) pembangunan jalan akses, pelataran, serta fasilitas penanganan (Sri Lanka Ports Authority, 2016). Dengan demikian, rincian kedua fase dari proyek Pelabuhan

Hambantota sejak 2008 hingga 2015 yang selama proses pembangunannya ini menimbulkan kekhawatiran sendiri bagi Sri Lanka, khususnya bagaimana pemerintah negara tersebut dapat membayar pinjaman proyek yang cukup tinggi tersebut.

Smruti S. Pattanaik (Pattanaik, 2017) menyatakan adanya kekhawatiran yang dirasakan oleh pemerintah Sri Lanka. Di tahun 2011, beberapa ekonom Sri Lanka secara pribadi mengatakan kepada Pattanaik bahwa negara ini akan mengalami kesulitan untuk membayar pinjaman kepada Tiongkok sebesar USD 8 miliar dengan bunga 6%-7%. Kekhawatiran tersebut berujung menjadi kenyataan, tepatnya pada 29 Juli 2017, baik Sri Lanka dan Tiongkok telah menandatangani “*Hambantota Port Concession Agreement*”. Segera setelah penandatanganan tersebut, Pelabuhan Hambantota resmi menjadi bagian dari *Belt and Road Initiatives* (BRI) yang sudah ditetapkan oleh Tiongkok sejak tahun 2013 sebagai reformasi ekonomi dan politiknya. Berdasarkan isi perjanjian tersebut, Tiongkok akan melakukan pembayaran dimuka sebesar USD 1.12 miliar dalam pertukaran hutang-ekuitas (*debt-equity swap*) dengan perbandingan 70:30. Perbandingan tersebut meliputi *China Merchant Port Holdings Company*

(CMPort) yang mendapatkan 69,55% saham dan Sri Lanka *Ports Authority* (SLPA) memegang sisanya sebesar 30,45%. Setelah 10 tahun, SLPA kemudian dapat membeli saham sebesar 20%, dengan menjadikan kedua perusahaan tersebut sebagai mitra yang seimbang. Selain itu, perjanjian ini telah membayangkan pembentukan dua penggerak perusahaan khusus, yaitu *Hambantota International Port Services* (HIPS) sebagai penyedia layanan keamanan pelabuhan dan *Hambantota International Port Group* (HIPG) untuk penyedia aspek komersial. Selanjutnya, seorang ahli keuangan dalam artikel Pattanaik (Pattanaik, 2017) menyatakan bahwa saham CMPort di HIPS sebesar 58% dengan 8,7% saham SLPA sebesar 50,7% berasal dari simpanan atau pundi-pundi HIPG, dimana CMPort memiliki 85% saham. Berdasarkan pernyataan tersebut, CMPort merupakan salah satu pemegang saham mayoritas baik di HIPS dan HIPG serta merupakan pemilik pelabuhan secara *de facto*.

Berbicara mengenai isi perjanjian diatas dengan CMPort yang secara *de facto* merupakan pemilik Pelabuhan Hambantota, muncul rasa takut dari Presiden Rajapaksa jika Tiongkok akan mengendalikan infrastruktur negara. Kekhawatiran tersebut dapat terbaca ketika Presiden Rajapaksa justru melanjutkan

proyek infrastruktur secara masif dengan pendanaan dari Tiongkok tanpa menilai studi kelayakan ekonomi dan implikasi jangka panjangnya. Hal tersebut mengakibatkan pemerintahan selanjutnya yaitu Presiden Maithripala Sirisena mengajukan tuduhan kepada Presiden Rajapaksa, karena telah mengubah Sri Lanka sebagai negara koloni Tiongkok. Oleh sebab itu, salah satu cara yang dapat dilakukan oleh pemerintahan Sirisena adalah memilih keseimbangan dan menjadi mitra publik-swasta dengan Tiongkok. Melalui perjanjian sebagai mitra Tiongkok dibawah kerangka kerja yang ditandatangani oleh *Ministries of Ports & Shipping and Development Strategies & International Trade* dan CMPorts, jika pelabuhan membutuhkan revitalisasi akan dilakukan dengan *Private-Public Partnership* (PPP). Dengan demikian, penandatanganan kesepakatan dengan Tiongkok tidak dapat dihindari oleh Sri Lanka, karena posisi negara ini sedang berada di bawah tekanan Tiongkok (Pattanaik, 2017). Selain itu, perjanjian ini memberikan kesempatan strategis bagi Tiongkok agar dapat memperluas pengaruhnya di Samudera Hindia untuk bersaing dengan India dan menggunakan Sri Lanka untuk mencapai kepentingan Tiongkok (Tarabay, 2018).

### **Logika Sri Lanka dalam Penerimaan Bantuan Tiongkok**

Pemerintahan Rajapaksa sejak tahun 2005 telah mengubah sistem ekonomi dan politik di Sri Lanka. Hal tersebut disebabkan oleh gagalnya pengelolaan Pelabuhan Hambantota hingga Sri Lanka jatuh ke dalam jurang “diplomasi utang” Tiongkok (Betigeri, 2018). Sikap Presiden Rajapaksa pada saat itu menjadi hal yang menarik untuk dianalisa lebih lanjut, karena sebagai negara penerima bantuan internasional, Sri Lanka termasuk kedalam negara yang berperan aktif demi mengembangkan ekonomi, khususnya memperkenalkan kawasan Hambantota di perdagangan internasional.

Sejak menjabat sebagai seorang menteri, Presiden Rajapaksa memiliki harapan besar untuk mengembangkan wilayah tempat tinggalnya, yaitu Hambantota menjadi “kota baru” di Sri Lanka (Ship Technology, 2018). Melalui keinginannya tersebut, proyek pengembangan Hambantota merupakan bagian dari kepentingan nasional, meskipun minim studi kelayakan. Dalam hal ini, Pelabuhan Hambantota merupakan bagian dari kepentingan nasional Presiden Rajapaksa sejak studi kelayakan individu yang dilakukan oleh Arya Wickramanayake memberikan sebuah harapan baru. Interaksi antar negara pun

diawali dengan India, namun mengalami kegagalan. Oleh sebab itu, Presiden Rajapaksa meminta Tiongkok dan terbentuklah kesepakatan antar kedua negara terkait pendanaan proyek Pelabuhan Hambantota. Menurut teori konstruktivis, kepentingan nasional dapat berubah seiring dengan adanya kesepakatan antar negara (Finnemore, 1996). Perubahan kepentingan nasional tersebut dapat dikonstruksi melalui norma (*norma driven*) yang dapat memberikan tekanan tertentu pada setiap tindakan aktor (Jepperson, Wendt, dan Katzenstein, 1996: 54).

Berbicara mengenai norma dan ide yang menggerakkan tindakan aktor, terjadi ketika Presiden Rajapaksa dengan *boastful attitude* atau kesombongannya telah mengabaikan studi kelayakan negatif. Hal ini disebabkan, karena beliau ingin mengatasi sikap pesimistis dari pemerintahan sebelumnya terhadap kesuksesan Pelabuhan Hambantota di masa depan. Harapan besar dan kepercayaan dirinya lah yang “dijual” di hadapan publik (Ship Technology, 2018), namun menurut penulis, hal ini tidak selaras dengan *logic of appropriateness* (logika kesesuaian), dimana logika ini harus dilatarbelakangi oleh keputusan yang sah. Hal ini dikarenakan dari tiga dekade sejak studi kelayakan awal, Pelabuhan Hambantota beberapa kali dilakukan “*shot down*” oleh

para ahli yang menurut mereka, jika pelabuhan ini dipaksa harus terbangun, di masa depan, Hambantota tidak akan sanggup menyaingi eksistensi Pelabuhan Colombo sebagai pelabuhan utama dengan potensi besar untuk dilakukan ekspansi (Ship Technology, 2018), serta sudah menjadi *modus operandi* bagi kapal yang sudah lama berlayar di perairan Samudera Hindia (Shengwei, 2018). Sikap Presiden Rajapaksa selanjutnya dianalisa melalui *logic of consequences* (logika konsekuensi), dimana Sri Lanka dapat mengejar kepentingan internasional untuk melakukan interaksi sosial secara rasional, salah satunya melalui bantuan dari Tiongkok. Bantuan ini didukung dengan keterbatasan kemampuan Sri Lanka untuk mendanai proyek Hambantota yang cukup ambisius dan tentu biaya yang dibutuhkan cukup mahal. Oleh karena itu, Tiongkok sebagai negara *emerging donor* yang kebetulan bersamaan dengan India, perlahan-lahan mulai mengubah aturan permainan. Secara umum, para donor baru ini telah mampu meningkatkan volume bantuan mereka ke negara-negara berkembang, meskipun kedua negara tersebut tidak bergabung dalam *Organization of Economic Cooperation and Development* (OECD). Tiongkok disini merupakan salah satu yang paling menonjol dalam kelompok *emerging donor*

tersebut (Lengauer, 2011) yang tentunya memiliki daya tarik tersendiri bagi Presiden Rajapaksa untuk segera beralih dari India menuju Tiongkok. Dengan demikian, struktur pembangunan kawasan yang masif masa pemerintahan Rajapaksa, dapat mendesak perilaku beliau untuk memaksimalkan kepentingannya sebagai tindakan yang dianggapnya rasional.

Berbicara mengenai proyek ambisius, Presiden Rajapaksa tidak tinggal diam ketika India menolak untuk mendanai proyek tersebut. Beliau kemudian memilih Tiongkok menjadi sumber pendanaan utama yang selanjutnya negara tersebut menyepakati untuk memberikan bantuan internasional dalam bentuk pinjaman. Bantuan internasional ini pada awalnya menjadi angin segar bagi kawasan Hambantota melalui aliran keuangan, bantuan teknis seperti pengiriman para ahli yang meliputi; teknisi, insinyur, dan pekerja yang dibawa langsung dari Tiongkok (Shengwei, 2018), serta komoditas, namun bantuan yang diberikan tidak mampu menutupi dua jurang kesenjangan yang dalam Siregar (2016: 54) seharusnya dapat mengimbangi hambatan kekurangan devisa dan kesenjangan tabungan dalam negeri suatu negara. Sayangnya, dalam studi kasus Pelabuhan Hambantota kedua jurang tersebut tidak

berhasil ditutupi oleh bantuan internasional dari Tiongkok.

Segala harapan dan janji perdagangan berkembang, meliputi sektor lapangan kerja baru dan kekayaan yang dibawa ke salah satu daerah termiskin di Sri Lanka, sayangnya mendapati hasil proyek pelabuhan yang mati. Pelabuhan Hambantota memiliki nasib yang sangat buruk, karena diabaikan oleh ribuan kapal yang melewatinya setiap hari (Ship Technology, 2018). Ribuan kapal yang sudah terbiasa berlabuh di Pelabuhan Colombo, akan tetap memilih pelabuhan tersebut dengan alasan Pelabuhan Colombo jauh lebih berkembang, terlebih setelah dilakukannya ekspansi. Hal ini tentu mengakibatkan Pelabuhan Hambantota yang sama-sama dibangun tahun 2008 dengan ekspansi Pelabuhan Colombo tengah merasakan kegagalan pembangunan. Oleh sebab itu, kegagalan telah mengantarkan Sri Lanka yang tidak mampu membayar pinjaman beserta bunga yang tinggi dari Tiongkok dan tidak punya pilihan lain untuk menyerahkan 80% kepemilikan pelabuhan kepada Tiongkok yang diikuti dengan sewa pelabuhan dan kawasan di sekitarnya seluas 15.000 hektar tanah selama 99 tahun pada Desember 2017 (Abi-Habib, 2018).

Terdapat beberapa sinyal yang kuat terkait apakah proyek Pelabuhan

Hambantota harus dilanjutkan atau tidak. Sinyal pertama adalah kegagalan berbagai studi kelayakan sejak tiga dekade lalu. Sinyal kedua berkaitan dengan penolakan India untuk mendanai proyek lantaran tidak sepadan antara biaya dengan pengembangan kawasan yang sangat minim. Sinyal selanjutnya berupa rencana ekspansi Pelabuhan Colombo dalam waktu dekat. Namun, kedua sinyal ini tidak dihiraukan oleh Presiden Rajapaksa, sehingga proyek pelabuhan ini dapat dikatakan sebagai agenda egosentris dari pemerintahan beliau yang bertujuan untuk menghidupkan kembali wilayah asalnya dengan basis politik utama dan strategi oportunistik Tiongkok untuk mendapatkan kekuasaan di wilayah tersebut. Hal ini mengakibatkan Pelabuhan Hambantota ditinggalkan dengan satwa liar berkeliaran di sekitar kawasan yang sebagian besar sepi. Sepinya Pelabuhan Hambantota juga dilatarbelakangi oleh aktivitas pengiriman barang yang berlabuh disana cukup langka. Terdapat laporan statistik dari Bank Sentral Sri Lanka yang menyatakan bahwa Pelabuhan Hambantota adalah satu-satunya pelabuhan dengan tingkat pertumbuhan negatif antara tahun 2015 sampai 2016 dan penurunan jumlah kedatangan kapal. Meskipun menurut SLPA dalam menanggapi sepi nya pelabuhan sebagian besar disebabkan oleh

lambatnya pengiriman global. Namun, analisa dari *Ship Technology* (Ship Technology, 2018) menyatakan bahwa dibalik naik dan turunnya jumlah kapal serta pengiriman barang di pelabuhan tersebut jauh lebih kompleks daripada sebuah pelabuhan yang dilanda pada masa sulitnya perekonomian negara.

Bukti kegagalan bantuan internasional yang menimbulkan perdebatan apakah bantuan tersebut menguntungkan atau merugikan, untuk kasus Sri Lanka, pernyataan Anup Shah (2014) dapat membuktikan jika *development aid* dari negara pemberi donor, dalam studi kasus ini yaitu Tiongkok, terlalu berlebihan hingga mengakibatkan negara yang dibantu sulit untuk menyeimbangkan baik pendapatan maupun pengeluaran. Sulitnya mengatur pendapatan dan pengeluaran pada masa pemerintahan Rajapaksa dilatarbelakangi oleh sifat pemerintahan yang korup. Presiden Rajapaksa dinilai tidak mempertimbangkan biaya pinjaman dan bunga yang diberikan oleh Tiongkok, dimana bunga pinjaman tersebut cukup tinggi yaitu sekitar 6,3%, serta studi kelayakan tiga dekade lalu sebelum menggerakkan proyek Pelabuhan Hambantota. Dengan demikian, Presiden Rajapaksa dengan janji-janji peningkatan perdagangan dan kekayaan ekonomi

seketika hancur dan mengantarkan Sri Lanka masuk dalam lingkaran utang Tiongkok.

Kegagalan studi kelayakan sejak tiga dekade lalu, kini telah menunjukkan faktanya. Selain Pelabuhan Hambantota jarang mendapatkan sorotan dari pihak internasional, satu tahun setelah resmi dibuka tahun 2010, terdapat sebuah batu besar di dasar laut yang sempat menghalangi masuknya kapal. Batu besar tersebut sempat dua kali diledakan yang tentunya dengan biaya yang tidak sedikit, namun di tahun-tahun berikutnya, seperti di tahun 2012 pelabuhan hanya mampu menarik 34 kapal untuk berlabuh di Pelabuhan Hambantota. Di sisi lain, investasi Tiongkok terus mengalir selama empat tahun berikutnya. Sementara itu, kinerja pelabuhan di tahun 2016 mengalami penurunan atau menjadi lebih buruk. Hal tersebut dilatarbelakangi oleh sebuah data statistik yang diperoleh media lokal dari SLPA tengah menunjukkan bahwa Pelabuhan Hambantota hampir beroperasi dengan kerugian yang dapat dibuktikan dengan pendapatan sebesar 11,81 juta Dolar, namun pelabuhan harus mengeluarkan biaya sebesar 10 juta Dolar (Ship Technology, 2018).

Bantuan internasional tidak selamanya mendatangkan keuntungan bagi negara yang diberi donor. Keuntungan

yang diterima justru akan kembali lagi pada negara pemberi donor, namun kerugian dalam jumlah besar tetap menjadi milik negara berkembang. Hal ini juga menunjukkan bahwa sifat negara penerima donor yang korup dan minim pertimbangan jangka pendek serta jangka panjang, akan menimbulkan kerugian di masa pemerintahan setelah itu, seperti, Presiden Maithripala Sirisena sebagai pelanjut tahta kepresidenan setelah Presiden Rajapaksa seakan diwariskan oleh kegagalan proyek Pelabuhan Hambantota yang kini harus ditanggung oleh beliau dengan memberikan sebagian wilayah kedaulatannya dikuasai oleh Tiongkok. Presiden Sirisena di satu sisi juga harus menanggung pembayaran utang akibat ketergantungan Presiden Rajapaksa terhadap tarikan utang (*loan push*) kepada Tiongkok. Dalam hal ini, para ahli menyebutnya “Diplomasi Utang” atau “*Debt-Trap Diplomacy*” yang baru dicetuskan tahun 2017 pasca Pelabuhan Hambantota milik Sri Lanka dikuasai oleh Tiongkok. Penarikan utang dalam *loan push theory* dilatarbelakangi oleh sifat negara penerima donor yang abai dengan perhitungan ekonomi yang efisien atau menggunakan faktor acak (*random*) sangat erat hubungannya dengan perilaku para elit kekuasaan di negara berkembang, salah satunya perilaku pemerintahan yang korup

dan tidak bertanggungjawab dalam memanfaatkan setiap bantuan luar negeri. Negara berkembang yang menganut *loan push theory* akan merasakan dampak negatif berupa beberapa proyek yang tidak dapat dipertanggungjawabkan secara ekonomis dan tidak memiliki justifikasi ekonomis, sehingga ketidakseimbangan antara *loan push* dan *loan pull* ini akan mengakibatkan pembengkakan biaya proyek dalam jangka waktu tertentu.

Motif Presiden Rajapaksa dalam menarik bantuan internasional dari Tiongkok, selain dilatarbelakangi oleh motif ekonomi, nyatanya juga dipengaruhi oleh motif politik. Salah satu yang terbaca dari sudut pandang Presiden Rajapaksa adalah untuk melanjutkan konsolidasi basis politik dan sebagai strategi untuk melakukan kampanye pemilihan presiden di era selanjutnya. Oleh karena itu, Presiden Rajapaksa menggunakan dana Tiongkok untuk kampanye pemilihannya (Shengwei, 2018). Oleh karena itu, selama masa pemilihan presiden Sri Lanka tahun 2015, terdapat pembayaran dana yang besar dari pembangunan pelabuhan Tiongkok untuk membiayai kampanye untuk Presiden Rajapaksa (Wibisono, 2019). Hal ini dilakukan oleh Tiongkok, karena Presiden Rajapaksa telah sepakat dalam menyetujui persyaratan di setiap kesempatan yang diberikan oleh Tiongkok

dan dipandang sebagai sekutu penting dalam upaya Tiongkok untuk melawan rivalnya yaitu India di kawasan Asia Selatan. Sehingga, secara tidak langsung Tiongkok memanfaatkan Sri Lanka untuk kepentingan Tiongkok dalam bersaing dengan India. Pembayaran dana dari pelabuhan tersebut telah dikonfirmasi dalam bentuk dokumen dan cek tunai yang dirinci sebagai bahan penyelidikan serta investigasi pemerintah yang tertulis dalam media *New York Times* (Abi-Habib, 2018).

Kedekatan dengan Tiongkok menjadikan Presiden Rajapaksa mendapatkan pembayaran dengan dana yang cukup besar dari negara negara tirai bamboo tersebut. Hal ini dibuktikan melalui sebesar 7,6 juta Dolar telah dikeluarkan dari akun atas nama *China Harbour* dari *Standard Chartered Bank* kepada afiliasi kampanye Presiden Rajapaksa. Informasi ini didapatkan melalui media *The Times* yang berasal dari penyelidikan internal pemerintahan. Dokumen tersebut melaporkan rincian nomor rekening bank milik *China Harbour* dan sudah terverifikasi. Sementara itu, tepat sepuluh hari sebelum pemilihan umum diadakan, terdapat sekitar 3,7 juta Dolar yang sudah didistribusikan dalam bentuk cek, yang rinciannya meliputi; uang sebesar 678.000 Dolar untuk mencetak kaos kampanye dan materi promosi. Selain

itu terdapat 297.000 Dolar yang dimanfaatkan untuk membeli hadiah bagi para pendukung, termasuk pakaian atau kain *Saree* untuk wanita. Kemudian uang sejumlah 38.000 Dolar yang digunakan untuk membayar seorang biksu Buddha populer yang mendukung tawaran pemilihan Rajapaksa. Terakhir, tercatat sementara bahwa terdapat dua cek senilai 1,7 juta Dolar yang dikirimkan oleh relawan ke *Temple Trees* yang merupakan kediaman resminya. Dengan demikian, informasi dana kampanye untuk Presiden Rajapaksa semua didapatkan melalui hasil dari *sub-account* yang dikendalikan oleh *China Harbour*, bernama HDPD Phase II atau pembangunan proyek Pelabuhan Hambantota fase kedua yang kebetulan proyek ini juga selesai di tahun 2015 (Abi-Habib, 2018).

### **Kesimpulan**

Sri Lanka di masa pemerintahan Mahinda Rajapaksa mengalami transformasi dari sisi ekonomi dan politik. Berbagai alasan dapat dikemukakan mengapa Presiden Rajapaksa sangat ambisius ketika mengharapkan bantuan internasional berupa pinjaman dan para tenaga kerja dari Tiongkok untuk membangun Pelabuhan Hambantota. Hal pertama dilatarbelakangi dengan Pelabuhan Hambantota sebagai bagian dari kepentingan nasional Sri Lanka. Namun,

kepentingan nasionalnya ini tidak dilandasi dengan studi kelayakan dengan hasil maksimal, melainkan Presiden Rajapaksa menggunakan kesombongannya untuk mengalahkan sifat pesimis yang dipaparkan ke public. Sifat tamak yang dimiliki oleh Presiden Rajapaksa ini tersirat ketika beliau berhasil mendekati Tiongkok sebagai mitra proyeknya, namun seiring berjalannya waktu, Tiongkok memanfaatkan sifat tamak dan pemerintahan Rajapaksa yang korup sebagai benteng agar Tiongkok dapat bersaing dengan India. Selain motif ekonomi, kedekatan Presiden Rajapaksa dengan Tiongkok juga dijadikan kesempatan oleh beliau sebagai sumber pendanaan kampanye pemilihan presiden di tahun 2015, namun sayangnya gagal menerima suara yang cukup untuk kembali memegang jabatan tertinggi di Sri Lanka. Dibalik bantuan dana untuk kampanye, Tiongkok kembali memanfaatkan Sri Lanka melalui sistem pemerintahan yang korup dan persentase bunga pinjaman yang cukup tinggi, agar Tiongkok secara perlahan-lahan menguasai Pelabuhan Hambantota dan kawasan di sekitarnya. Pelabuhan Hambantota yang dijuluki sebagai "*The Chinese Port*" tampaknya cukup mewakili proyek pembangunan Pelabuhan Hambantota yang seluruh konstruksinya diluncurkan oleh Tiongkok. Hal ini yang menyebabkan Sri Lanka

sebagai wilayah yang berada dibawah tekanan Tiongkok untuk menyerahkan Pelabuhan Hambantota melalui sewa 99 tahun dan terjat ke dalam lingkaran diplomasi utang hingga jangka waktu yang cukup panjang.

## **Referensi**

### **Buku:**

- Finnemore, Martha. 1996. *National Interests in International Society*. New York: Cornell University Press.
- Griffiths, Martin. 2007. *International Relations Theory for the Twenty-First Century*. London and New York: Routledge.
- Jackson, Robert dan Georg Sorensen. 2009. *Pengantar Studi Hubungan Internasional*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Jepperson, Ronald, Alexander Wendt, dan Peter Katzenstein. 1996. *Norms, Identity, and Culture in National Security*. New York: Columbia University.
- Stopford, M. 2009. *Maritime Economics* 3rd edition. Abingdon: Routledge.

Abi-Habib, Maria (2018), “*How China Got Sri Lanka to Cought Up a Port.*” Available at: <https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html>.

Betigeri, Aarti (2018). “*Hambantota: “The Chinese Port.”* Available at: <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/hambantota-the-chinese-port>.

Corbett, James J. dan James Winebrake (2008). “*The Impacts of Globalization on International Maritime Transport Activity: Past Trends and Future Perspectives*”. Global Forum on Transport and Environment in a Globalising World, Guadalajara, Mexico.

Center for Strategic & International Studies (2020). “*Colombo Port Expansion Project.*” Available at: <https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/colombo-port-expansion-project/cecf09a7-f771-49c9-8ba2-c0a7a090357e/>.

Hambantota District Chamber of Commerce (2017). “*About*

### **Jurnal Online:**

- Hambantota.*” Available at: [https://www.hdcc.lk/About\\_Hambantota.html](https://www.hdcc.lk/About_Hambantota.html).
- Hillman, Jonathan (2018). “*Game of Loans: How China Bought Hambantota.*” [https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/180717\\_Hillman\\_GameofLoans.pdf](https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/180717_Hillman_GameofLoans.pdf).
- Jayasuria, Sisira, Paul Steele & Dushni Weerakoon (2006). “*Post-Tsunami Recovery: Issues and Challenges in Sri Lanka.*” ADB Institute Research Paper Series, No, 17. Available at: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/157220/adbi-rp71.pdf>.
- Kee, Koh Kong (2018). “*Did China Get Sri Lanka to Cough up a Port?*” Available at: [http://www.chinatoday.com.cn/ctenglish/2018/commentaries/201807/20180731\\_800137\\_072.html](http://www.chinatoday.com.cn/ctenglish/2018/commentaries/201807/20180731_800137_072.html).
- Kumar, S., dan J. Hoffmann (2002). Chapter 3 Globalization: the Maritime Nexus, in Handbook of Maritime Economics and Business, edited by C. Grammenos, pp. 35-62, London: Lloyds List Press.
- Lakshmi, Anagha (2021). “*Chinese Debt Trap Diplomacy in Hambantota: Implications.*” Centre for Land and Warfare Studies. Available at: <https://www.claws.in/chinese-debt-trap-diplomacy-in-hambantota-implications/>.
- Lengauer, Sara (2011). “*China’s Foreign Aid Policy: Motive and Method.*” Available at: <http://www.international-relations.com/CM2011/PRC-Foreign-Aid-2011.pdf>.
- March, Jaes G dan Johan P. Olsen (2004). “*The Logic of Appropriateness.*” Available at: [https://www.sv.uio.no/arena/english/research/publications/arena-working-papers/2001-2010/2004/wp04\\_9.pdf](https://www.sv.uio.no/arena/english/research/publications/arena-working-papers/2001-2010/2004/wp04_9.pdf)
- Moramudali, Umesh (2020). “*The Hambantota Port Deal: Myths and Realities.*” Available at: <https://thediplomat.com/2020/01/the-hambantota-port-deal-myths-and-realities/>.
- News 18 (2017). “*Sri Lanka Formally Hands Over Hambantota Port to China for 99 Years.*” <https://www.news18.com/news/world/sri-lanka-formally-hands-over>

- hambantota- port-to-china-for-99-years-1599429.html.
- Pankaj, Ashok Kumar (2005). “*Revisiting Foreign Aid Theories.*” Available at:  
[https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/002088170404200201?casa\\_token=A8fiq1dNnVMAAAAA:ikIQ41edLufE1m87jffLGUviYQngki0D8RBqz2eZ-zVNnlm9nQIRrCvm17UCtDprnBeKwQK0av4Fwo](https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/002088170404200201?casa_token=A8fiq1dNnVMAAAAA:ikIQ41edLufE1m87jffLGUviYQngki0D8RBqz2eZ-zVNnlm9nQIRrCvm17UCtDprnBeKwQK0av4Fwo).
- Pattanaik, Smruti S (2017). “*New Hambantota Port Deal: China Consolidates Its Stakes in Sri Lanka.*” Available at:  
[https://idsa.in/idsacomments/new-hambantota-port-deal-china-consolidates-its-stakes-in-sri-lanka\\_sspattanaik\\_140817](https://idsa.in/idsacomments/new-hambantota-port-deal-china-consolidates-its-stakes-in-sri-lanka_sspattanaik_140817).
- Pengqi, Tang (2017). “*Transfer of Stock Share in Hambantota: Context and Impacts.*” South Asian Studies Quarterly, No. 3.
- Prawoto, Nano (2009). “Dapatkah Bantuan Luar Negeri Mendorong Pertumbuhan Ekonomi?” Jurnal UNISIA, Vol. XXXII, No. 72.
- Sanchez, Ricardo J (2003). “*Port Efficiency and International Trade: Port Efficiency as a Determinant of Maritime Transport Costs.*” Available at: [https://www.researchgate.net/publication/5223541\\_Port\\_Efficiency\\_and\\_International\\_Trade\\_Port\\_Efficiency\\_as\\_a\\_Determinant\\_of\\_Maritime\\_Transport\\_Costs](https://www.researchgate.net/publication/5223541_Port_Efficiency_and_International_Trade_Port_Efficiency_as_a_Determinant_of_Maritime_Transport_Costs).
- Shengwei, Xu (2018). “*China’s Connectivity Projects with Pakistan and Sri Lanka: A Review of the CPEC Projects and Hambantota Port.*” Centre on Asia and Globalisation, Lee Kuan Yew School of Public Policy, National University of Singapore.
- Ship Technology (2018). “*The Story of Hambantota Port: a Flunking Token of Political Corruption.*” Available at: <https://www.ship-technology.com/features/hambantota-port-china-sri-lanka/>.
- Singh, Anita Inder (2021). “*China’s Port Investment in Sri Lanka Reflect Competition with India in the Indian Ocean.*” China Brief. Available at: <https://jamestown.org/program/chinas-port-investments-in-sri-lanka->

- reflect-competition-with-india-in-the-indian-ocean/.
- Sirimane, Shirajiv (2010). “*Hambantota Port, Gateway to World.*” Available at:  
<https://web.archive.org/web/20100224055824/http://www.sundayobserver.lk/2010/02/21/fea20.asp>.
- Sri Lanka Ports Authority (2016). “*Port of Hambantota.*” Available at:  
[https://www.flandersinvestmentandtrade.com/export/sites/trade/files/trade\\_proposals/Port%20of%20Hambantota%20RFP.pdf](https://www.flandersinvestmentandtrade.com/export/sites/trade/files/trade_proposals/Port%20of%20Hambantota%20RFP.pdf).
- Sunday Observer Newspaper (2010). “*Hambantota Port, Sri Lanka.*” Available at:  
<https://www.ice.org.uk/what-is-civil-engineering/what-do-civil-engineers-do/hambantota-port-sri-lanka>.
- Tarabay, Jamie (2018). “*With Sri Lankan Port Acquisition, China Adds another “Pearl” to Its “Strings”.*” Available at:  
<https://edition.cnn.com/2018/02/03/asia/china-sri-lanka-string-of-pearls-intl/index.html>.
- Wendt, Alexander (1992). “*Anarchy is What State Make of It: The Social Construction of Power Politics.*” International Organization Journal Vol. 46 (2).
- Wibisono, Adhe Nuansa (2019). “*China’s “Belt and Road Initiative” in Sri Lanka: Debt Diplomacy in Hambantota Port Investment.*” MANDALA Jurnal Ilmu Hubungan Internasional, Vol. 2, No. 2.
- World Port Source (2011). “*Port of Colombo.*” Available at:  
[http://www.worldportsource.com/ports/LKA\\_Port\\_of\\_Colombo\\_44.php](http://www.worldportsource.com/ports/LKA_Port_of_Colombo_44.php).
- Zhu, Cuiping (2017). “*The Deep-Water Port of Hambantota: Reconstructing Sir Lanka’s Position on the Maritime Silk Road*”, World Affairs, No. 20, 2017, 30-2.