

BAB II

KEGAGALAN SRI LANKA DALAM PENGELOLAAN INFRASTRUKTUR PADA *BELT ROAD AND INITIATIVE* (BRI)

Pada bagian dua ini akan membahas mengenai *Belt and Road Initiative* (BRI) program terbesar dalam bidang ekonomi yang dipelopori oleh China dengan mengembangkan perekonomian dan pembangunan infrastruktur besar-besaran di berbagai negara, termasuk Sri Lanka. Hubungan diplomatik China dan Sri Lanka sudah terjalin sejak 7 Februari 1957 hingga saat ini, bahkan sebelum BRI ini masuk ke Sri Lanka. Melalui BRI di Sri Lanka bertujuan untuk memajukan negara baik infrastruktur serta pendapatan negara, namun hal ini tidak semulus yang diperkirakan dikarenakan Sri Lanka dengan ketidakmampuannya dalam mengelola dana BRI memberikan dampak yang merugikan negaranya. Melalui penelitian ini penulis akan membahas empiris terkait Belt and Road Initiative (BRI), Sri Lanka, China dan berbagai dinamika didalamnya.

2.1. Hubungan Bilateral China dan Sri Lanka

Ketika kedua negara memiliki hubungan yang baik sehingga menciptakan kerjasama yang berguna untuk pandangan di mata dunia dan menunjukan negara tersebut punya nilai di mata negara negara yang ada dunia. China dan Sri Lanka kedua negara yang memiliki lintasan hubungan yang positif sudah sangat lama. Awal dari keberlangsungan hubungan kedua negara diawali pada tahun 207 SM pada masa Dinasti Han China hal ini melalui pertukaran di sepanjang *Maritime*

Silk Road, pertukaran ini berupa budaya Buddha dan agama Buddha yang menjadi pilar awal hubungan China dan Sri Lanka (Wang & Miao, 2024, 27-36). Pada tahun 410 M terdapat seorang biksu China Fa Xian berasal dari Shanxi yang datang ke Sri Lanka untuk menghabiskan waktu dua tahun untuk mempelajari kitab suci agama Buddha yang berbahasa Sinhala kemudian diterjemahkan ke bahasa mandarin di Biara Abhayagiriya, Anuradhapura, kemudian beliau bawa kembali ke China dengan menjadikan sebuah buku yaitu “*A Record of Buddhistic Kingdoms*” (Wang & Miao, 2024, 27-36).

Tabel 2.1. Hubungan China dan Sri Lanka

Hubungan China dan Sri Lanka	
Tahun	Peristiwa
1950	People’s Republic of China (PRC) mengakui Sri Lanka sebagai negara wilayah Asia Selatan pertama yang melakukan pengakuan diplomatik (Embassy of Sri Lanka, 2022).
1952	Sri Lanka dan China menandatangani perjanjian internasional pertama, yaitu <i>Rubber Rice Pact</i> , yang melibatkan pertukaran karet dari Sri Lanka dengan beras dari China (Embassy of Sri Lanka, 2022).
1957	China dan Sri Lanka secara resmi menjalin hubungan diplomatik dan mendirikan Kantor Kedutaan Besar di ibu kota negara masing-masing (Embassy of Sri Lanka, 2022).
2005	Sri Lanka dan China mengumumkan <i>All Round Cooperative Partnership</i> , mencakup kerjasama di berbagai sektor seperti perdagangan, politik, ekonomi, teknis, dan infrastruktur (Sanyal, 2023).

2013	Sri Lanka menandatangani program Belt and Road Initiative (BRI) dengan China serta memberikan bantuan ekonomi dan investasi ke Sri Lanka (Wignaraja et al., 2020).
2021	Kerjasama militer antara China dan Sri Lanka diperkuat melalui pertemuan pada April 2021 (Attanayake, 2021).

(Sumber: diadaptasi dari berbagai publikasi dan dokumen resmi, 2024)

Melalui agama dan budaya sebagai bentuk awal mula hadirnya hubungan China dan Sri Lanka sampai pada Januari 1950 Sri Lanka sebagai negara wilayah Asia Selatan pertama yang melakukan pengakuan diplomatik kepada *People's Republic of China (PRC)* (Embassy of Sri Lanka, 2022). Setelah Sri Lanka mendeklarasikan hubungannya dengan China dua tahun kemudian April 1952, kedua negara melakukan perjanjian internasional pertama yaitu *Rubber Rice Pact*, dimana perjanjian ini merupakan perjanjian *barter* Sri Lanka mengirimkan barang yaitu karet ke China dan Sri Lanka menerima beras dari China sebagai bentuk imbalan dari perjanjian yang pertama kali dilakukan oleh China ke negara yang non komunis (Embassy of Sri Lanka, 2022). Tepat pada 7 Februari 1957 China dan Sri Lanka secara resmi menjalin hubungan diplomatik secara utuh bersamaan juga dengan didirikan Kantor Kedutaan Besar di ibu kota masing masing (Embassy of Sri Lanka, 2022).

Sri Lanka memiliki lokasi yang strategis secara geografis, negara ini dikenal dengan negara kepulauan yang terletak di bagian Asia Selatan di pesisir tenggara India yang memiliki perbatasan langsung dengan Samudera Hindia bagian timur, Selatan, dan barat serta berbatasan dengan Selat Palk di bagian utara (Sanyal, 2023). Dengan posisi negara Sri Lanka yang strategis membuat

China melihat adanya keunggulan yang menguntungkan, karena tata letaknya yang strategis di jalur tengah laut sehingga nantinya akan menjadi kunci utama dalam perdagangan maritim pada wilayah Asia Selatan dan sekitarnya (Sanyal, 2023). Dengan mengambil langkah yang besar tahun 2005 Sri Lanka dan China mengumumkan akan melakukan pengembangan secara *All Round Cooperative Partnership* hal ini mencakup kerjasama di berbagai sektor seperti perdagangan, politik, ekonomi, kerjasama teknis, pembangunan infrastruktur, dan sektor lainnya (Sanyal, 2023).

Dalam hubungan bilateral tidak menutup kemungkinan adanya dinamika di dalam proses atau berlangsungnya diantaranya adanya kerjasama ekonomi dan investasi, hal ini dengan China memberikan banyak sekali bantuan ke Sri Lanka di bidang ekonomi dan investasi melalui program *Belt and Road Initiative* (BRI) yang diresmikan tahun 2013, sebelum BRI masuk ke Sri Lanka China sudah memberikan bantuan berupa *Norocholai Power Station, Hambantota Port, Mattala International Airport, Colombo International Container Terminal (CICT), Lotus Tower* (Wignaraja et al., 2020). Hubungan kedua negara ini membawa implikasi geopolitik dengan hadirnya China di kawasan Asia Selatan membuat pengaruh yang besar untuk kepentingan strategis khususnya negara Sri Lanka dengan China mendominasi posisinya dalam perdagangan global dengan menjadi lebih besar, serta hal ini akan berpengaruh pada kawasan di sekitarnya yang mengakibatkan adanya persaingan geopolitik dengan India dan aktor aktor lain di kawasan Samudera Hindia namun untuk mengurangi ketegangan tersebut Sri Lanka menawarkan China wilayah strategis yang dapat dipergunakan untuk

mengurangi pengaruh India di kawasan Samudra Hindia dengan dibangun *Port City Colombo* (Singh, 2020). Faktor terakhir yang menjadi dinamika hubungan China dan Sri Lanka yaitu keamanan, dengan memperkuat peningkatan kerjasama militer melalui pertemuan pada April 2021, kerjasama di bidang militer ini dinilai masih baru (Attanayake, 2021). Meskipun kerjasama China dan Sri Lanka memang paling besar yaitu di bidang perekonomian, namun itu semua tidak menutup kemungkinan China dan Sri Lanka memiliki dinamika selain di bidang lainnya.

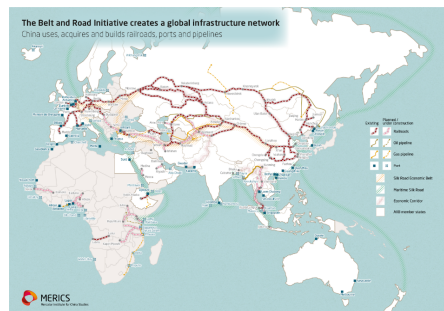
Bentuk bantuan yang diberikan China kepada Sri Lanka sudah berlangsung sejak lama, bahkan sejak kepemimpinan presiden ke-6 China yaitu Presiden Hu Jintao, hubungan kemitraan yang dimiliki Sri Lanka sudah sangat baik dengan China. President Hu Jintao (2003-2013) menekankan bahwa kedua negara harus meningkatkan hubungan, melakukan perluasan pertukaran antar pemerintahan dan departemen serta partai politik. Dengan ini kedua belah pihak tetap menjaga pertumbuhan kerjasama di berbagai bidang dan segera melaksanakan proyek besar agar meningkatkan stabilitas perekonomian dan kemajuan yang signifikan pada rakyat Sri Lanka (Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2011). Presiden Xi Jinping (2013–saat ini) merupakan pemimpin ke 7 yang menggantikan Presiden Hu Jintao juga tetap menjaga hubungan baik dengan Sri Lanka bahkan memperkuat hubungan nya dengan mengumumkan Belt and Road Initiative (BRI) dengan melibatkan negara Sri Lanka dalam proyek besarnya. Melalui bantuan ekonomi Sri Lanka merasa sangat terbantu dengan China oleh karena itu keterbukaan terhadap kedua negara

dapat dikatakan sebagai bentuk hubungan bilateral yang sangat baik dan membuka peluang antara kedua negara untuk memperdalam kerjasama di berbagai sektor hal ini ditunjukkan China melihat Sri Lanka sebagai negara yang berpotensi untuk menjadi negara yang maju serta mendapatkan pengakuan di dunia internasional. Hingga saat ini hubungan kedua negara ini masih berada dalam situasi yang semakin baik dan kedua akan terus memperkuat kerjasama diberbagai bidang agar menciptakan kemajuan yang berkelanjutan baik untuk kedua negara tersebut.

2.2. Belt and Road Initiative (BRI) dan Sri Lanka

Kemakmuran dan kemajuan negara adalah tujuan dan mimpi bagi setiap negara, berbagai negara dapat melakukan segala cara untuk memenuhi kepentingan mereka untuk menjadi paling unggul, Amerika Serikat merupakan negara terkuat pertama di dunia, China sebagai negara terkuat kedua di dunia, dan Rusia menjadi negara terkuat ketiga (CNBC Indonesia, 2023). Berbagai upaya dilakukan untuk mendapatkan pandangan di dunia internasional seperti China melalui program *Belt Road and Initiative (BRI)*.

Gambar 2.1. Peta Rute Belt and Road Initiative



(Sumber: Merics Researcher, 2017)

Belt and Road Initiative (BRI) (yi dai yi lu) memiliki arti “*21st Century Silk Road*” dan terdiri dari dua kata yaitu *Belt* (jalur darat jalur maritim) dan *Road* (jalur pelayaran), *One Belt and One Road Initiative* (OBOR) nama awal saat pertama kali diluncurkan kemudian diganti menjadi *Belt and Road Initiative* (BRI) (Kuo & Commenda, 2018). Program ini merupakan strategi besar besaran yang diumumkan oleh Presiden Xi Jinping selaku pemimpin *People’s Republic of China* (PRC) pada tahun 2013, program ini bertujuan untuk mendorong kerjasama ekonomi dari wilayah Pasifik Barat hingga Laut Baltic di dalam wilayah tersebut meliputi tiga benua yaitu Asia Tenggara, Eropa Timur, Afrika Program ini untuk mengatasi hambatan konektivitas di wilayah Asia melalui investasi infrastruktur, meningkatkan perdagangan, serta menstimulasi pertumbuhan ekonomi (Notteboom et al., 2022, 690).

Program BRI memiliki dua program utama yaitu *21st Century Maritime Silk & Silk Road Economic Belt*. *21st Century Maritime Silk Road* merupakan rute jaringan pasar yang saling terhubung dan menghubungkan negara ASEAN, Asia Selatan, Asia Barat, Afrika Utara, Eropa, Laut China Selatan, Samudra Pasifik & Samudera Hindia (Pingchao, 2023). Sedangkan untuk jalur *Silk Road Economic Belt* merupakan jalur darat atau jalur ekonomi terpanjang di dunia untuk pembangunan infrastruktur, membuat konektivitas dan kerjasama ekonomi kawasan Eurasia, jalur ini disebut dengan jalur dinamis dan berpotensi dikarenakan menghubungkan kawasan Asia Pasifik di bagian Timur dengan negara-negara maju di Eropa Barat (Pingchao, 2023). Rencana program pembangunan Infrastruktur pada kedua jalur darat dan jalur maritim mencakupi

pembangunan jalan raya, kereta api, jaringan telekomunikasi, energy pipeline (jaringan pipa energi), dan pelabuhan (Chang, 2019)

BRI menjadi program yang sangat spektakuler yang dilakukan oleh China tentunya ada tujuan dalam keberlangsungannya yaitu menghubungkan kawasan Asia dengan Afrika dan Eropa melalui jalur laut maupun laut darat, terdapat 5 (lima) prioritas utama diantaranya koordinasi kebijakan (*policy coordination*), konektivitas infrastruktur (*facilities connectivity*), Perdagangan tanpa hambatan (*unimpeded trade*), integrasi keuangan (*financial integration*), menghubungkan orang (*people to people bond*). Sebagai bentuk untuk mencapai kesuksesan dari Belt and Road Initiative terdapat pintu utama jalur ekonomi yang menghubungkan ke berbagai belahan dunia di antaranya kawasan

Pusat logistik utama dalam program BRI nantinya akan mempersingkat pengiriman dan efisiensi pembiayaan pengiriman baik melalui jalur darat maupun jalur laut, pusat logistik inilah yang memiliki peran penting untuk memfasilitasi perdagangan BRI serta menjadi faktor utama dalam mencapai efisiensi tersebut diantaranya Pelabuhan Shanghai, China. Pelabuhan ini menjadi salah satu pelabuhan terbesar dan tersibuk di dunia dan ini menjadi pintu utama dari semua perdagangan dunia, dan pelabuhan ini berperan sebagai saluran utama untuk perdagangan dan investasi yang mengalir antara China dan negara-negara lain yang terlibat dalam *Belt and Road Initiative* (BRI). Selanjutnya, Pelabuhan Gwadar terletak di Laut Arab Gwadar merupakan jalur yang langsung dari China ke wilayah Timur Tengah dan sekitarnya. Kemudian Pelabuhan Piraeus yang terletak di negara Yunani pelabuhan ini menjadi pintu masuk utama untuk

barang barang dari China ke Eropa, pelabuhan ini menghubungkan jalur maritim dengan jalur darat yang meluas ke pusat benua. Dan yang terakhir pelabuhan Colombo yang terletak di Sri Lanka, pelabuhan ini memiliki posisi yang strategis di Samudera Hindia yang menyediakan akses ke jalur pelayaran utama dan berperan sebagai pusat transshipment yang penting (Ferrari & Tei, 2020). Berikut empat pintu utama BRI untuk menciptakan konektivitas perdagangan global untuk menciptakan efisiensi pergerakan barang di berbagai belahan dunia.

Sri Lanka menjadi bagian program skema pembangunan infrastruktur lintas benua terbesar dalam sejarah perekonomian melalui Belt and Road Initiative ini negara-negara penerima dijamin akan menerima dampak yang besar bagi pembangunan infrastruktur, hal ini terjadi pada negara Sri Lanka, dengan kelebihanannya memiliki letak geografisnya yang strategis yang berada di tengah Samudera Hindia membuat China sebagai negara investor melihat ada peluang untuk perekonomian di masa depan serta Sri Lanka dijadikan pusat untuk memfasilitasi transit barang dari China ke Sri Lanka dan ke wilayah Asia Tenggara. Oleh karena itu hadirnya investasi BRI di Sri Lanka untuk memfasilitasi melalui jalur maritim dan sejumlah proyek infrastruktur besar lainnya (Institute of Policy Studies of Sri Lanka, 2018).

Tahun 1970 merupakan tahun pertama China memberikan investasi infrastruktur kepada Sri Lanka dana yang diberikan masih berupa hibah secara langsung, dana yang awalnya diberikan secara cuma- cuma namun tahun 2000-an awal hibah tersebut ditingkatkan menjadi model komersial yang berupa pinjaman yang berbunga yang berupa *Foreign Direct Investment* (FDI)

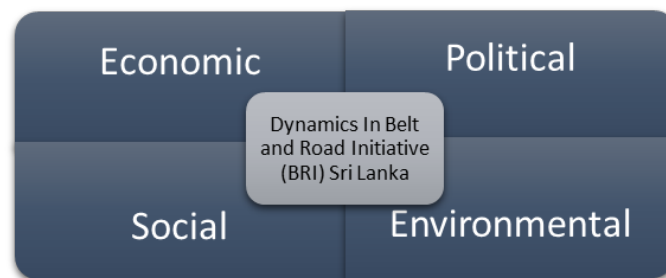
(Wignaraja et al., 2020). Pada tahun 2005-2015 an itu juga pemerintahan Sri Lanka dibawah pimpinan Presiden Mahinda Rajapaksa membangun infrastruktur besar besaran di Sri Lanka melalui dana pinjaman yang diberikan China diantaranya di bidang transportasi, energi, dan telekomunikasi. Pembangunan yang dilakukan pada masa pemerintahannya Presiden Mahinda Rajapaksa (2005-2015) masih belum dibawah payung proyek Belt and Road Initiative (BRI), meskipun China mengumumkan program BRI ini tahun 2013 proyek yang disebutkan pada kalimat sebelumnya itu masih belum termasuk. Proyek Belt and Road Initiative ini dimulai dengan pembangunan *Port City Kolombo*, diikuti dengan beberapa proyek lainnya seperti pembangunan jalan raya, jalan tol, proyek sanitasi dan air, serta melanjutkan proyek Pelabuhan Hambantota dengan merevisi kesepakatan (Wignaraja et al., 2020).

Port City Colombo merupakan proyek utama dari Belt and Road *Initiative* China ke Sri Lanka pembangunan ini bertujuan untuk membangun kota baru dan pusat keuangan di sepanjang garis pantai Colombo dan ini nantinya menjadi kawasan keuangan dan bisnis Sri Lanka pada tahun 2030 (Institute of Policy Studies of Sri Lanka, 2018). Pembangunan perkotaan dalam bentuk proyek Port City Colombo merupakan bagian dari sub sektor investasi China, dan ini adalah kota baru yang dibangun diatas lahan reklamasi seluas 269 hektar sebagai perpanjangan dari kawasan pusat bisnis Colombo (Wignaraja et al., 2020).

Dalam proyek Belt and Road Initiative kepada Sri Lanka tentunya terdapat dinamika dalam prosesnya walaupun tujuan utama untuk investasi infrastruktur banyak faktor lain yang mempengaruhi BRI di Sri Lanka

diantaranya China memberikan pengaruh ekonomi yang sangat besar kepada Sri Lanka, pengaruh ini berupa keuntungan dan tantangan ekonomi untuk kedepannya melalui pembangunan infrastruktur besar besaran Sri Lanka secara perlahan mulai memajukan negara dan rakyatnya.

Gambar 2.2 Dinamika Belt and Road Initiative di Sri Lanka



Sumber: (Wignaraja et al., 2020)

Gambar di atas merupakan dinamika Belt and Road Initiative (BRI) di Sri Lanka, diklasifikasikan menjadi empat. Pertama dinamika Ekonomi, terdapat tiga aspek utama yaitu jebakan utang China, adanya defisit perdagangan China, serta adanya limpahan investasi China ke dalam negeri yang terbatas (Wignaraja et al., 2020).

Kedua dinamika politik, hadirnya BRI di Sri Lanka menciptakan ketegangan geopolitik, ini dikarenakan lokasi strategis negara Sri Lanka di kawasan Samudra Hindia yang membuat persaingan negara sekitarnya yaitu India, karena India dikenal dengan negara anti-BRI. Lalu adanya masalah pada kondisi per-politik an domestik Sri Lanka yang mengakibatkan perubahan kebijakan pada proyek BRI hal itu akan mempengaruhi proses pelaksanaannya (Rana & Ji, 2020)

Ketiga dinamika sosial, dalam proyek BRI ini pembangunan infrastruktur berskala besar yang membutuhkan tenaga kerja dalam jumlah besar dan keahlian yang beragam dan sebagian besar proyek BRI di Sri Lanka dikelola oleh staf pekerja dari China tercatat terdapat 2.000 migran ilegal China yang masuk ke Sri Lanka untuk bekerja pada proyek BRI di Sri Lanka, ini dilakukan karena sebagian besar tenaga kerja lokal Sri Lanka tidak memiliki keterampilan yang diperlukan untuk mendapatkan manfaat dari lapangan kerja yang ada (Wignaraja et al., 2020, 17)

Keempat lingkungan (*environmental*), pada dinamika lingkungan BRI memberikan kemajuan dimana dalam proyek Port City Colombo memprioritaskan teknologi ramah lingkungan beralih menggunakan electric cranes, dan berencana untuk mengurangi gas emisi karbon dioksida secara keseluruhan sebesar 45%. Namun disamping sudah menerapkan green energy, masih ada proyek infrastruktur yang menyebabkan polusi dan mempengaruhi kondisi ekologi dan keanekaragaman Sri Lanka yaitu Pembangkit Listrik Norocholai, dinilai telah melanggar norma-norma lingkungan hidup dalam negeri serta Pelabuhan Hambantota yang gagal mendeteksi adanya batu di dasar laut yang menghalangi akses kapal ke pelabuhan (Wignaraja et al., 2020, 18-19)

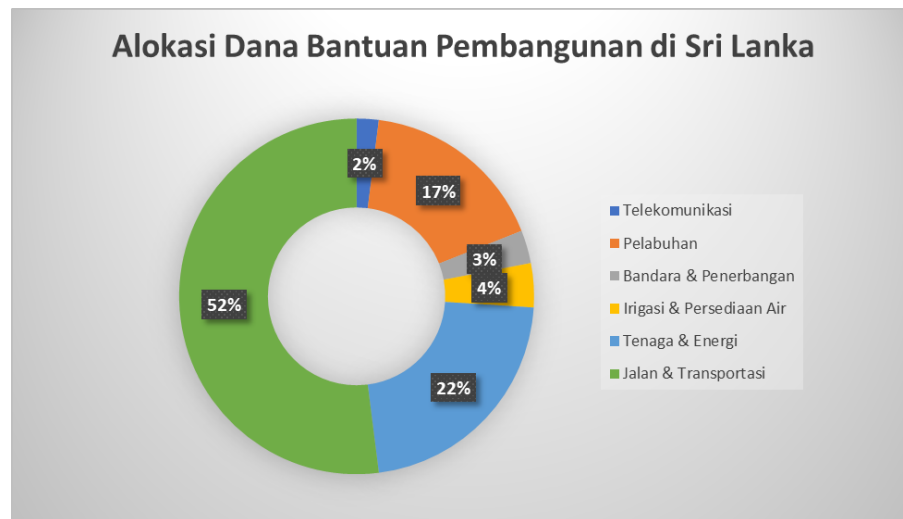
2.3. Program *Belt and Road Initiative* (BRI) di Sri Lanka

Pembangunan besar-besaran dapat memberikan keuntungan bagi suatu negara, namun hal itu tidak menutup kemungkinan melalui pembangunan yang besar tersebut bisa terjadi kerugian bisa berupa hutang serta ketidakmampuan

mengelola serta hal hal yang terburuk lainnya yang dapat merugikan suatu negara. Hal itu yang perlu dipertimbangkan apabila suatu negara apabila ditawarkan investasi besar seperti program Belt and Road Initiative (BRI) yang dilakukan di Sri Lanka, investasi untuk pembangunan infrastruktur dilakukan secara besar-besaran dengan memanfaatkan wilayah yang strategis serta meningkatkan derajat Sri Lanka di dunia internasional.

Pembangunan yang sudah dilakukan di Sri Lanka melalui bantuan BRI maupun bukan melalui BRI, dikutip dari *Department External Resources Sri Lanka Embassy* bantuan yang dilakukan China kepada Sri Lanka dilakukan sejak tahun 1971-2004 Sri Lanka menerima bantuan sebesar US\$ 883 million (Rp14 triliun) melalui dana ini pembangunan *Nelumpokma Performing Art Theater*, *Superior Court Complex*, *Bandaranaike Memorial International Conference Hall (BMICH)*, *Lady Ridgeway Hospital*, melakukan renovasi terhadap *Fisheries Harbour*, *Bandaranaike Center for International Studies*, membeli alat alat kesehatan untuk *Lady Ridgeway Hospital*, serta proyek Muthuraja Wella oil tank (Department of External Resources Sri Lanka Government, n.d.). Bantuan ini secara berkala dari tahun ketahun terus naik (2006-2019) China telah memberikan pinjaman ke Sri lanka sebesar USD 12.1 billion untuk pendanaan berbagai pembangunan yang ada di Sri Lanka bisa dikatakan dana yang didapatkan setara dengan 14% PDB Sri Lanka tahun 2018 (Wignaraja et al., 2020, 5).

Gambar 2.3. Alokasi Dana Pembangunan BRI di Sri Lanka



(Sumber: (Department of External Resources Sri Lanka Government, n.d.)

Melalui dana pinjaman yang nominalnya sangat besar itu digunakan ke berbagai sektor sudah tertera pada diagram diatas, bahwa sebagian besar dana digunakan untuk pengembangan jalan & transportasi dan yang terkecil alokasi dana di sektor telekomunikasi, serta pembangunan lainnya yaitu Norochchole Coal Power Plant, Hambantota Port, Bunkering Facility, Tank Farm in Magampura Port, Moragahakanda Development Project, Puttalam Coal Power, The Lotus Tower (Department of External Resources Sri Lanka Government, n.d.).

Proyek Belt and Road Initiative (BRI) di Sri lanka memiliki fokus menjadikan Sri lanka negara pusat transit pengiriman barang dari China ke Sri Lanka dan ke negara negara Asia Tenggara serta kepentingan perekonomian lainnya. Maka dari itu BRI di Sri Lanka untuk memfasilitasi perkembangan pada sektor maritime serta proyek pembangunan infrastruktur domestik Sri Lanka (Wijayasiri & Senaratne, 2021, p.154).

Terdapat beberapa proyek BRI di Sri Lanka yang pertama, *Colombo International Financial City*. ini merupakan proyek penting BRI yang memiliki tujuan untuk membangun kota baru yang meliputi pusat keuangan dan pusat kawasan perekonomian dengan target tahun 2030. Pembangunan pusat pelabuhan ini sebagai pelabuhan utama untuk mendukung industri pelayaran serta layanan asuransi, keuangan, dan logistik. Dengan tujuan yang sangat luar biasa dalam pembangunannya memakan dana sebesar USD 1.4 billion serta total lahan seluas 269 hektar dengan 125 hektar di kelola oleh Sri Lanka dan 88 hektar juga kepemilikan Sri Lanka namun diambil alih oleh China untuk dikelola selama 99 tahun dan 20 hektar tanah dengan kepemilikan bebas atas China (WION, 2021). Melalui proyek yang besar ini dapat membuka 80.000 lapangan pekerjaan China sebagai investor sangat serius dalam proses pembangunannya namun di tahun Januari 2015 proses pembangunan sempat ditunda dikarenakan pergantian kepemimpinan negara Sri Lanka, lalu Februari 2015 pembangunan kembali dilanjutkan (Wijayasiri & Senaratne, 2021).

Proyek BRI kedua ini adalah *Colombo Port Expansion* ini adalah proyek modernisasi dari Pelabuhan Kolombo dan Terminal Kontainer Internasional Kolombo, perluasan ini bertujuan untuk menghadapi kendala kapasitas barang (Wijayasiri & Senaratne, 2021).

Proyek ketiga dalam BRI yaitu *Hambantota Port and Adjoining Industrial Estate* program ini menjadi salah satu kunci utama China dalam melakukan pengiriman dua pertiga minyaknya dari Timur Tengah dan melakukan

impor mineral dari Afrika, dua kegiatan impor tersebut melewati Sri Lanka, lalu tujuan dari pelabuhan ini adalah untuk membangun pelabuhan sekunder di pesisir kota Hambantota, untuk mengurangi kekhawatiran akan kapasitas dan kepadatan pelabuhan utama di Kolombo (Wijayasiri & Senaratne, 2021, p.155). BRI juga melakukan pengembangan kawasan industri yang lokasinya berdekatan dengan Pelabuhan Hambantota, dengan luas 15.000 hektar kawasan industri ini akan meliputi identifikasi pengembangan jasa pelayaran, pengolahan hasil laut, hasil pertanian, dan industri pengolahan/manufaktur lainnya (Wijayasiri & Senaratne, 2021).

2.4. Implementasi Belt and Road Initiative (BRI) di Sri Lanka

Pembangunan dan pengembangan melalui BRI di Sri Lanka menjadi pilar utama dalam kemajuan domestik Sri Lanka. Dengan banyaknya pembangunan di berbagai sektor menjadikan penilaian sejauh mana implementasi yang sudah dilakukan Sri Lanka dan China dalam pengelolaan dari proyek tersebut. Maya Majueran K merupakan seorang pakar BRI merupakan direktur dari Belt and Road Initiative Sri Lanka (BRISL), Majueran K berpendapat tentang implementasi BRI di Sri Lanka, proyek yang dilakukan di Sri Lanka masih dalam proses pembangunan dan ada juga yang sudah selesai serta terdapat berbagai proyek besar yang sudah direncanakan untuk kedepannya, sebagai contoh salah satu proyek BRI yaitu pembangunan Colombo-Katunayake Expressway yang selesai pada Oktober 2013, pasca pembangunan ini warga Sri Lanka merasa terbantu dengan adanya jalan tol ini dan mereka pun tidak pernah

protes atas hal itu, selanjutnya proyek BRI di Sri Lanka adalah *The Lotus Tower*, pembangunan ini berupaya untuk menarik turis untuk berkunjung ke Sri Lanka, tentunya hal ini menguntungkan bagi pemasukan negara Sri Lanka sendiri (Belt and Road Portal, 2021).

Sri Lanka merupakan negara berkembang yang ingin mendapatkan keuntungan juga dalam proyek BRI ini, dalam wawancaranya yang dilakukan dengan Belt and Road Initiative Portal, Majuran berpendapat bahwa perekonomian Sri Lanka perlahan membaik serta Sri Lanka masih memerlukan banyak investasi infrastruktur (Belt and Road Portal, 2021). Melalui proyek utama dari BRI yaitu *Colombo Port City* yang nantinya akan menjadi pusat keuangan Asia Selatan seperti negara Dubai dan Singapura dan hal ini menjadi masa depan negara Sri Lanka, proyek ini merupakan proyek komersial dan perumahan diatas lahan reklamasi di dekat Pelabuhan Colombo. Namun proyek ini masih dalam proses pembangunan dan kedepannya proyek ini akan menjadi taraf kesuksesan yang tinggi dalam implementasi BRI di Sri Lanka. Pembangunan Colombo Port City memiliki komitmen dengan mengutamakan *long-term sustainability*, dengan cara menetapkan standar dengan langkah perlindungan polusi, pengendalian limbah, dan keanekaragaman hayati (Divya Hundlani, 2020). Terdapat Colombo International Container Terminal (CICT), fasilitas yang dibangun di pelabuhan Colombo proyek ini dikelola dan dibangun oleh China, pembangunan ini mengedepankan teknologi ramah lingkungan, CICT merupakan terminal pelabuhan pertama yang beralih dari sistem derek konvensional menjadi derek listrik yang menghasilkan nol

emisi, dengan peralihan ini akan mengurangi polusi udara dan zat emisi karbon secara signifikan (Wijayasiri & Senaratne, 2021).

Faktor penilaian implementasi BRI di Sri Lanka adalah pada saat *covid-19*, dimana ketika pandemi seluruh di dunia diberlakukan *lockdown* yang membuat masyarakat berbelanja kebutuhan tidak bisa secara langsung datang ke supermarket sehingga beralih ke belanja *online*, Sri Lanka mengalami hal itu yang membuat mereka mendapatkan peluang bisnis ekspor dan impor, Sri Lanka mengupayakan untuk mendapatkan pasar e-commerce China dan ini menjadi peluang bagi para pelaku usaha mikro, kecil dan menengah di Sri Lanka sehingga dapat masuk ke pasar China (Belt and Road Portal, 2021). Sri Lanka juga menjadi negara yang pertama yang menandatangani proyek BRI masuk ke negara mereka maka dari itu Sri Lanka mengharapkan lebih banyak investasi dari China dan negara-negara barat lainnya di masa yang akan datang, dengan keunggulannya yaitu menjadikan negaranya sebagai pusat transshipment di wilayah Asia Tenggara, Timur Tengah , dan Eropa (Dayaratna-Banda & Dharmadasa, 2019).

Sri Lanka merupakan negara berkembang yang sangat bergantung dengan China, China membantu Sri Lanka untuk mengatasi kesenjangan perkembangan di Sri Lanka, hal ini membuat Sri Lanka bergantung dengan investasi asing yaitu dengan China sebagai negara investor terbesar (Wijayasiri & Senaratne, 2018). Dengan kemajuan Sri Lanka yang luar biasa, namun terdapat hal yang harus dihadapi Sri Lanka, yaitu utang luar negeri yang dimiliki Sri Lanka ke China sebesar US\$ 83 miliar Sri Lanka masih tetap berharap China terus membantu

mereka, China sebagai negara debitur juga masih turut membantu hutang Sri Lanka (Singh, 2023). Sri Lanka juga mengalami krisis ekonomi yang telah berlangsung selama bertahun-tahun, hal ini menunjukkan sistem pemerintahan yang tidak mampu dalam mengelola perekonomian domestiknya yang mengakibatkan Sri Lanka kesulitan dalam membayar hutangnya dengan China (Wong & Jia, 2017).

Dengan banyaknya narasi Sri Lanka “*debt trap by China*” ini dipatahkan melalui laporan Chatham House, dalam tulisan tersebut tertulis bahwa Sri Lanka tidak dalam perangkap jebakan utang China, melainkan total hutang yang dimiliki Sri Lanka ke China sama dengan 6% dari PDB Sri Lanka (Wignaraja et al., 2020). Memang Sri Lanka sebagai negara yang memiliki permasalahan hutang secara umum, sekitar 27% PDB Sri Lanka berasal dari pasar keuangan internasional dan para pemberi pinjaman multilateral seperti World Bank (Wignaraja et al., 2020). Penulis berpendapat bahwa Sri Lanka sebagai negara penerima juga tidak mempertimbangkan secara matang dampak apa saja yang akan berpengaruh ke domestiknya seperti kesulitan seperti adanya persaingan kekuasaan, otonomi dan kemandirian, beban hutang yang dimiliki yang terus menerus meningkat, poin penting lainnya yang perlu diketahui bahwa Sri Lanka yang menyarankan ke China untuk berinvestasi di negaranya melalui proyek Belt and Road Initiative.

Dilansir dari media The Diplomat, dampak investasi BRI di Sri Lanka terdapat permasalahan yang signifikan terhadap lingkungan dan ketenagakerjaan, hal ini menimbulkan kerugian bagi lingkungan dan tenaga kerja

setempat. Pada aspek lingkungan yaitu pembangunan pelabuhan Hambantota dan Pembangkit Listrik Norochcholari tidak memenuhi aspek standar lingkungan internasional khususnya dalam studi kelayakan dan proses legislasi dalam negeri. Proyek lain yang menimbulkan permasalahan adalah pembangunan *Colombo Port City* dalam prosesnya pembangunan ini mengakibatkan penurunan keberadaan ikan yang ada di sekitar, tentunya peristiwa ini sangat berdampak kepada mata pencaharian nelayan setempat (Hundlani, 2020). Dapat dikatakan bahwa Sri Lanka masih belum benar-benar mengimplementasikan undang-undang lingkungannya. Hal ini dikarenakan pemerintah Sri Lanka tidak mengimplementasikan *Environmental Impact Assessment* (EIA) secara komprehensif, akibatnya implementasi proyek BRI di Sri Lanka dinilai tidak transparan, studi kelayakan yang tidak memadai, tidak mempertimbangkan alternatif proyek lainnya yang tentunya baik sesuai dengan EIA, disisi Lain Pemerintah Sri Lanka dalam proses perundang-undangan domestik yang tidak memadai, artinya pembangunan dari proyek BRI di Sri Lanka tidak mengikuti proses legislasi domestik yang tepat, sehingga menimbulkan masalah lingkungan dan potensi kerusakan ekologi jangka panjang (Wijayasiri & Senaratne, 2021).

Proyek Belt and Road Initiative (BRI) di Sri Lanka seharusnya menjadi peluang besar untuk menciptakan lapangan kerja bagi masyarakat lokal. Namun, hal ini belum sepenuhnya tercapai karena mayoritas masyarakat lokal tidak memiliki keterampilan yang sesuai dengan kebutuhan proyek. Akibatnya, tenaga kerja dalam proyek BRI lebih banyak didominasi oleh pekerja asal China. Fenomena ini dipengaruhi oleh dua faktor utama. Pertama, banyak pekerja lokal

yang memilih bermigrasi ke luar negeri demi mendapatkan pekerjaan dengan upah yang lebih tinggi. Kedua, tenaga kerja yang tetap tinggal di Sri Lanka sering kali menghadapi keterbatasan keterampilan dalam industri konstruksi, sehingga tidak memenuhi standar yang dibutuhkan (Wignaraja et al., 2020). Berdasarkan data dari Departemen Imigrasi dan Emigrasi Sri Lanka, tercatat sebanyak 7.500 pekerja migran asal China bekerja di negara tersebut. Pada tahun 2013, visa tinggal yang diterbitkan untuk warga China berjumlah 4.134, dan angka ini meningkat menjadi 6.504 pada tahun 2018 (Performance Report, 2018). Meskipun pekerja lokal tetap direkrut, perusahaan konstruksi asal China lebih memilih membawa tenaga kerja dari negara mereka untuk memastikan kelancaran proyek BRI di Sri Lanka.

Tidak dapat dipungkiri bahwa dominasi China dalam BRI di Sri Lanka membuat Sri Lanka tidak memiliki kekuatan dalam mengendalikan negaranya, memang hal ini ada pengaruh faktor eksternal yaitu China tetapi, faktor internal Sri Lanka juga menjadi poin utama untuk kekuatan suatu negara dalam mengendalikan pemerintahan dan masyarakat untuk masa depan suatu negara. Berdasarkan data *Failed State Index* tahun 2012 menyatakan bahwa Sri Lanka masuk ke dalam list dengan posisi ke-29 negara gagal, dikarenakan memiliki kinerja yang buruk dalam negaranya ini meliputi meningkatnya kemiskinan, kemunduran perekonomian, delegitimasi negara, dan terfragmentasi dan intervensi eksternal. Bersama dengan 18 negara lainnya termasuk Korea Utara dan Suriah, Sri Lanka ditetapkan kedalam kategori “siaga” (Ariyathilaka, 2013).

Kondisi yang dihadapi Sri Lanka saat ini menunjukkan kompleksitas tantangan yang berasal dari kombinasi faktor internal dan eksternal. Ketergantungan yang berlebihan pada investasi asing, terutama dalam proyek-proyek infrastruktur di bawah kerangka Belt and Road Initiative (BRI) yang didanai oleh China, telah menimbulkan beban hutang yang semakin berat. Hal ini diperparah oleh lemahnya perencanaan dan pengelolaan utang luar negeri, yang menghambat stabilitas ekonomi negara. Di sisi lain, ketidakpuasan masyarakat terhadap pemerintahan yang dianggap tidak transparan dan tidak responsif terhadap kebutuhan rakyatnya telah memicu ketegangan sosial yang merongrong legitimasi negara. Ketimpangan ekonomi, korupsi, dan instabilitas politik yang mengakar semakin memperdalam krisis yang dihadapi. Untuk mencegah Sri Lanka terjerumus lebih dalam ke dalam status negara gagal, diperlukan upaya kolaboratif yang mengintegrasikan pembenahan internal melalui reformasi struktural dengan pengelolaan hubungan internasional yang lebih strategis dan berimbang.