

Kepentingan Tiongkok Dalam Akuisisi Pelabuhan Hambantota Sri Lanka

I Gst Ngr Arya Permana Putera¹⁾, Idin Fasisaka²⁾, Anak Agung Ayu Intan Prameswari³⁾

^{1,2,3)}Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Udayana

Email: ignarya@gmail.com¹, idinfasisaka@yahoo.co.id², prameswari.intan@gmail.com³

ABSTRACT

Hambantota Port is a Sri Lankan port built through Chinese receivables. After seven years of operation, in 2017 the port was officially acquired by China. Although constrained by rules that forbid China's acquisition and bad port's performance, the acquisition is still carried out through the exchange of Chinese receivables. This study aims to explain the interests of China in the acquisition of Hambantota Port with research limitations between 2010-2017. The research method used is a descriptive study case with a qualitative approach, and the technique of data collection use library research and through online data research. This research will be analyzed through the geopolitical perspective, focus on Place concept and Debt-Equity Swap concept. The exchange of receivables is not always made creditor country loss. Focusing on the place of Hambantota Port, the acquisition can help China realize the Maritime Silk Road initiative, secure the route of China's energy needs, and increase Chinese influence in the Indian Ocean Region.

Keywords: *China, Hambantota Port, Port Acquisition*

1. PENDAHULUAN

Suatu hubungan utang-piutang tidak selamanya dapat berjalan lancar, tak terkecuali dalam konteks hubungan antar negara. Satu permasalahan yang umumnya terjadi adalah ketidakmampuan negara debitur untuk membayar utangnya kembali pada waktu yang telah disepakati. Permasalahan inilah yang dialami Tiongkok sebagai negara kreditur, ketika Sri Lanka mengalami kesulitan untuk membayar utang luar negerinya yang jatuh tempo pada akhir tahun 2016. Menyikapi permasalahan tersebut, Tiongkok pada pertengahan 2017 telah memulai program penukaran utang yang ditandai dengan akuisisi saham mayoritas Pelabuhan Hambantota. Akuisisi 85% saham Pelabuhan Hambantota ditandatangani pada 25 Juli 2017 oleh *China Merchants Port Holdings Company Limited*

(CMPHCL), *Sri Lanka Ports Authority* (SLPA), Kementerian Pelabuhan dan Perkapalan Sri Lanka, *Hambantota International Port Group* dan *Hambantota Port Services Company*.

Perjanjian konsesi antara Tiongkok dan Sri Lanka setidaknya akan berlangsung selama 99 tahun. Dengan akuisisi tersebut, Tiongkok akan memiliki kontrol besar dalam menjalankan, mengelola, maupun mengembangkan Pelabuhan Hambantota. Sesuai dengan perjanjian konsesi yang dirilis CMPHCL, untuk mendapatkan 85% saham Pelabuhan Hambantota dibutuhkan dana sebesar 1.1 miliar USD (Sirilal & Aneez, 2017).

Akuisisi Pelabuhan Hambantota merupakan hasil negosiasi antara Tiongkok dan Sri Lanka. Akuisisi tersebut merupakan bagian dari program penukaran piutang oleh

Tiongkok sebagai negara kreditur terhadap utang yang dimiliki Sri Lanka. Sebagai negara debitur, Sri Lanka tengah mengalami kesulitan dalam membayar utang luar negerinya. Rasio utang yang mencapai 75% hingga 95.4% dari GDP, ditambah buruknya kondisi perekonomian nasional memaksa Sri Lanka menggunakan sebagian besar pendapatan negara untuk membayar utang luar negeri (Shepard, 2016). Hingga tahun 2015, Sri Lanka diperkirakan memiliki utang luar negeri sebesar 64.9 miliar USD, 8 miliar USD diantaranya merupakan utang luar negeri yang dipinjam dari Tiongkok. Sesuai ketentuan yang telah disepakati, tenggang waktu membayar utang tersebut berakhir pada akhir tahun 2016. Hal tersebut menjadi pemicu Sri Lanka dalam menawarkan aset nasional dan masuk kedalam negosiasi penukaran utang dengan Tiongkok.

Sebelum mencapai kesepakatan, Tiongkok pada awal negosiasi menolak tawaran Sri Lanka untuk menukar piutang dengan saham mayoritas Pelabuhan Hambantota. Penolakan tersebut bukan tanpa alasan, setidaknya ada 2 alasan yang menjadi *deal breaker* bagi Tiongkok. Alasan pertama terkait performa pelabuhan yang buruk. Sejak awal pengoperasian tahun 2010 hingga tahun 2016, Pelabuhan Hambantota telah mengalami kerugian lebih dari 300 juta USD. Berdasarkan data Departemen Sensus dan Statistik Sri Lanka tahun 2017, Pelabuhan Hambantota merupakan yang terburuk apabila dibandingkan dengan tiga pelabuhan lainnya yakni Pelabuhan Colombo, Pelabuhan Galle dan Pelabuhan

Trincomalee. Penghitungan statistik yang dilakukan tahun 2014 hingga 2016 menunjukkan hanya Pelabuhan Hambantota yang mengalami penurunan persentase pertumbuhan dalam hal jumlah kunjungan kapal tahunan. Pada tahun 2014 Pelabuhan dapat menarik kunjungan sebanyak 335 kapal, namun mengalami penurunan menjadi 295 kapal di tahun 2015, dan mengalami penurunan kembali di tahun 2016 yang hanya mampu melayani 281 kapal.

Performa buruk juga ditunjukkan dalam hal kemampuan menangani jumlah kargo setiap tahunnya. Pada tahun 2015, Pelabuhan Hambantota mengalami penurunan sebesar 38.3% apabila dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Meskipun mengalami kenaikan pada tahun 2016, pertumbuhan tersebut belum cukup mampu untuk menyamai capaian di tahun 2014. Performa tersebut dapat dikatakan buruk apabila dibandingkan dengan tiga pelabuhan lain, yang setidaknya di tiap tahunnya mengalami pertumbuhan yang stabil. Buruknya performa ini tentunya menjadi pertimbangan penting secara ekonomi bagi Tiongkok.

Alasan penolakan kedua adalah terkait mekanisme hukum yang berlaku di Tiongkok. Duta Besar Tiongkok Yi Xianliang menyatakan ketidakmungkinan menukar piutang dengan hak ekuitas berdasarkan hukum yang berlaku di negaranya (Sunday Times, 2016). Namun keseriusan negosiasi terus berlanjut, tidak hanya berlangsung pada tingkat kementerian, Perdana Menteri Sri Lanka Wickremesinghe pada pertemuan

Committee on Economic Management (CCEM) juga berusaha meyakinkan Tiongkok terkait kesepakatan penukaran piutang dengan ekuitas Pelabuhan Hambantota. Alasan lain yang menurut Tiongkok kurang menguntungkan adalah Sri Lanka hanya menawarkan aset pelabuhan saja. Kondisi tersebut membuat Tiongkok meminta penambahan ketentuan kesepakatan, dalam hal ini berupa lahan di sekitar pelabuhan seluas 15.000 are. Meskipun dalam proses negosiasi cenderung menunjukkan penolakan, Tiongkok berkomitmen akan tetap bekerja sama untuk membantu menyelesaikan permasalahan finansial yang terjadi di Sri Lanka.

Komitmen Tiongkok ditunjukkan dengan merekomendasikan beberapa perusahaan terkemuka. Rekomendasi ini bertujuan untuk membentuk hubungan kerja sama perusahaan-perusahaan Tiongkok dengan *Mattala Airport*, termasuk *Hambantota Port*, dan perusahaan lainnya di Hambantota. Setidaknya komitmen ini yang kemudian ditunjang dengan kondisi hubungan bilateral kedua negara yang telah terjalin membuat proses negosiasi menjadi lebih lunak, hingga akhirnya Tiongkok melalui *China Merchants Port Holdings* dan Sri Lanka melalui *Sri Lanka Ports Authority* mencapai kesepakatan terkait akuisisi saham mayoritas Pelabuhan Hambantota. Tercapainya kesepakatan tersebut menarik bagi penulis untuk melihat kepentingan yang dimiliki Tiongkok yang pada akhirnya mengambil keputusan untuk mengakuisisi Pelabuhan Hambantota Sri Lanka.

2. KAJIAN PUSTAKA

Tulisan pertama yang penulis gunakan sebagai acuan berjudul *National Interest and Japan's Foreign Aid Policy*, yang ditulis oleh Purnendra Jain. Tulisannya bertujuan untuk menjelaskan kepentingan yang dimiliki Jepang dalam memberi bantuan luar negeri. Calon negara penerima, tempat dan waktu pemberian merupakan pertimbangan-pertimbangan yang digunakan negara donatur. Jain (2014) berargumen bantuan luar negeri merupakan instrumen penting bagi sebuah negara dalam mencapai kepentingan nasionalnya.

Setiap uang yang akan diberikan sebagai suatu bantuan luar negeri (hibah dan/atau pinjaman) merupakan dana publik, dan pemerintah harus mampu menjamin publik domestik bahwasanya kebijakan yang diambil menguntungkan bagi negaranya. Namun dalam implementasinya, negara donor juga harus mempertimbangkan persepsi masyarakat internasional, sehingga program bantuan luar negeri diupayakan menjadi program pencapaian kepentingan nasional kedua negara.

Jain (2014) membagi 4 kepentingan yang diupayakan Jepang melalui program bantuan internasionalnya. Diantaranya adalah kepentingan ekonomi dan perdagangan, strategi dan diplomatik, keamanan dan pertahanan, dan kepentingan lainnya. Kepentingan ekonomi dan perdagangan dicapai melalui *yen-loan programs* berupa pasar potensial bagi produk-produk Jepang di negara-negara penerima bantuan tersebut. Dalam hal strategi dan diplomatik, Jepang

menggunakan program bantuan luar negeri untuk memperbaiki citra di ranah global.

Kepentingan keamanan berupa pembubaran Junta militer Myanmar dan pembebasan Aung San Suu Kyi merupakan satu diantaranya. Dana digelontorkan bagi Vietnam dan Philipina pada tahun 2012 untuk mempromosikan keamanan di kawasan, termasuk didalamnya penyediaan kapal patroli bagi negara-negara yang membutuhkan. Dana ODA juga digunakan Jepang di Asia untuk membendung pengaruh Tiongkok di Kawasan. Kepentingan lain yang didapat Jepang melalui kebijakan bantuan internasional adalah kontribusinya pada isu Humanitarian Global. Jepang berpartisipasi dalam mencapai *UN Millennium Development Goals* (MDGs) melalui pembangunan kesehatan seperti melawan penyakit AIDS, TBC dan malaria, mempromosikan pendidikan, penyedia air dan sanitasi, dan juga berkontribusi dalam penyediaan makanan.

Tulisan Purnendra Jain membantu penulis untuk melihat pentingnya faktor-faktor geografis seperti Tempat dalam suatu kebijakan negara. Faktor geopolitik lainnya seperti negara calon penerima bantuan, waktu pemberian dan bentuk bantuan luar negeri dapat digunakan untuk menganalisis motif yang dimiliki negara donor. Setiap pemberian bantuan internasional oleh negara donor tentunya diikuti dengan kepentingan dibelakangnya. Pada kasus Jepang, setidaknya Jain membagi 4 kepentingan yang tercapai maupun yang sedang diupayakan oleh Jepang.

Tulisan kedua ditulis oleh Luke Fletcher yang berjudul "*A Debt-for-Development Swap with Indonesia*". Tulisannya bertujuan untuk menjelaskan implementasi kebijakan penukaran piutang oleh Australia sebagai negara kreditur bersama Indonesia sebagai negara debitur. Penukaran tersebut berada dibawah program *debt-to-health swaps*, atas dasar piutang sebesar 1.16 miliar AUD pada tahun 2016.

Indonesia tahun 2004 pada tingkat kementerian telah meminta dilakukannya kesepakatan penukaran utang kepada Australia. Atas permintaan tersebut, Parlemen Australia menyatakan akan mendukung program penukaran utang dengan Indonesia. Program penukaran utang dengan Indonesia akan berfokus pada konteks kemiskinan di Indonesia. Mengingat isu kemiskinan merupakan fokus utama program bantuan luar negeri Australia di Indonesia.

Selain isu kemiskinan, Fletcher (2007) juga memaparkan temuan dari IMF terkait *The Global Fund Debt Conversion Program: Debt2Health. The UN Global Fund* tengah membangun program menghadapi HIV/AIDS, tuberkolosis dan malaria. Setidaknya 10.4 miliar USD telah digelontorkan pada tahun 2007 untuk melancarkan program tersebut. Program ini juga mendorong adanya penukaran utang secara bilateral antara negara kreditur dan debitur dalam bentuk pembangunan kesehatan, khususnya terkait tiga penyakit diatas. Dalam temuan IMF menyebutkan Indonesia merupakan satu diantara negara-

negara yang berpotensi untuk menerima program *debt-to-health swap*. Temuan ini kemudian menjadi acuan Australia dalam mengeluarkan program penukaran utang dengan pembangunan kesehatan dengan Indonesia.

Melalui program *debt-to-health swaps*, Fletcher (2007) menemukan beberapa keuntungan yang didapat Australia. Keuntungan pertama adalah penukaran utang yang dilakukan oleh Australia terhitung sebagai ODA, yang mana akan meningkatkan posisinya sebagai negara donor dalam *Organisation for Economic Co-operation and Development* (OECD). Keuntungan kedua yakni terkait mekanisme penukaran utang. Program yang dicetuskan *Global Fund Project* merupakan program multilateral, sedangkan Australia umumnya lebih memilih mendanai suatu program secara bilateral. Melalui program penukaran utang dengan Indonesia, secara langsung juga telah menurunkan resiko penyebaran penyakit menuju Australia. Hal tersebut mengingat Indonesia sebagai destinasi wisata warga Australia, dan kondisi ini dapat memicu penyebaran penyakit antar pulau hingga menuju Australia.

Tulisan Fletcher membantu penulis untuk melihat program penukaran utang/piutang secara lebih rinci. Program penukaran utang tidak hanya menguntungkan negara debitur, pun juga negara kreditur mendapat beberapa keuntungan dibalik program tersebut. Dalam tulisannya dijelaskan Australia mendapatkan keuntungan politik maupun

kepentingan untuk menjaga negaranya dari penyebaran penyakit dari Indonesia.

3. METODELOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif studi kasus. Digunakannya jenis deskriptif studi kasus mengingat penulis ingin berfokus memaparkan dan menggambarkan suatu kasus yang terjadi pada tempat dan waktu tertentu, dalam hal ini adalah kasus kepentingan Tiongkok dalam akuisisi Pelabuhan Hambantota Sri Lanka pada tahun 2017.

Sumber data dari penelitian ini berupa data sekunder, yang merupakan data tidak langsung. Data sekunder ini bersumber dari buku-buku, jurnal-jurnal ilmiah, maupun karya tulis ilmiah yang berkaitan dengan akuisisi pelabuhan, letak pelabuhan Hambantota, maupun kondisi hubungan bilateral Tiongkok dan Sri Lanka. Penulis juga menggunakan beberapa data daring yang bersumber dari laman resmi Kementerian Luar Negeri Tiongkok, maupun beberapa situs berita daring seperti Reuters, Forbes, dan Sunday Times. Data yang telah terkumpul kemudian direduksi dan disajikan dalam bentuk teks naratif, tabel, grafik dan melalui gambar.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Akuisisi saham mayoritas Pelabuhan Hambantota dilakukan oleh Tiongkok, namun dalam praktiknya, akuisisi tersebut merupakan sebuah *joint venture* antara Tiongkok dan Sri Lanka. Tiongkok akan diwakilkan oleh *China Merchants Port*

Holdings, sedangkan Sri Lanka melalui *Sri Lanka Port Authority*. Tercapainya akuisisi ini, tidak dapat dilepaskan dari komitmen yang dibangun Tiongkok dan hubungan bilateral yang telah terjalin antara kedua negara. Setidaknya kedua hal tersebut menjadi 'pelumas' penting dalam kesepakatan akuisisi Tiongkok terhadap Pelabuhan Hambantota di Sri Lanka.

Hubungan bilateral kedua negara telah berangsur sejak awal kemerdekaan Sri Lanka. Kedekatan kedua negara kemudian berlanjut dengan pengakuan atas Satu China oleh Sri Lanka terkait dengan kursi Tiongkok di PBB. Membahas mengenai hubungan kedua negara, isu perang sipil gerakan nasionalisme Tamil pada akhir 1970-an tentu saja tidak dapat dilewatkan. Tiongkok sendiri memiliki peran penting sebagai negara yang mendukung pemerintahan resmi Sri Lanka dan sebagai penyedia peralatan militer. Hingga konflik berakhir, kedekatan Tiongkok dan Sri Lanka tetap terjalin, dan terus menguat di masa pemerintahan Mahinda Rajapaksa (2005-2014).

Penguatan hubungan bilateral Tiongkok-Sri Lanka ditandai dengan tercapainya kesepakatan *China-Sri Lanka All-round Cooperation Partnership of Sincere Mutual Support and Ever-Lasting Friendship*, yang kemudian meningkat menjadi *Strategic Cooperative Partnership*. Kesepakatan ini menjadi landasan penting pengaruh Tiongkok di Sri Lanka, dan menjadi dasar terjalinnya beberapa kerja sama antara kedua negara, termasuk

mengenai akuisisi Pelabuhan Hambantota yang dilakukan Tiongkok pada tahun 2017.

Megampura Mahinda Rajapaksa Port atau yang lebih dikenal dengan *Hambantota Port* merupakan proyek hasil dari kedekatan pemerintahan Rajapaksa dengan Tiongkok. Tiongkok menjadi negara kreditur utama dalam proyek tersebut. Pelabuhan Hambantota telah melalui dua fase pembangunan. Kedua fase pembangunan merupakan bagian dari pinjaman luar negeri dari Tiongkok. Dalam fase pertama, Tiongkok melalui *Exim Bank* menanggung 85% dari total pendanaan sebanyak 361 juta USD, dan sisa 15% ditanggung Sri Lanka melalui *Sri Lanka Port Authority*. Fase pertama ini mulai dikerjakan pada Januari 2008 dan pelabuhan mulai beroperasi untuk pertama kalinya pada November 2010.

Berbeda dengan fase pertama, pendanaan pembangunan pada fase kedua sepenuhnya ditanggung oleh Tiongkok. Mekanisme pendanaan dibagi menjadi tiga tahap dengan estimasi total biaya sebanyak 809 juta USD (CSIS, n.d.). Dalam fase ini juga terjadi peningkatan jumlah suku bunga pinjaman dari Tiongkok, pada fase pertama suku bunga sebesar 2%, sedangkan pada fase kedua suku bunga menjadi 6,3% (Wijedasa, 2014). Fase kedua berlangsung pada November 2012 hingga Juli 2015. Kedua fase pembangunan Pelabuhan Hambantota dikerjakan oleh Perusahaan milik Tiongkok yakni *China Harbour Engineering Company* (CHEC) sebagai kontraktor, dan SLPA hanya bertindak sebagai pengawas proyek.

Keputusan Tiongkok kemudian melakukan akuisisi Pelabuhan Hambantota yang secara performa buruk dan merugi secara finansial tentu bukan tanpa sebab. Melalui akuisisi pelabuhan, Tiongkok dapat menyelamatkan dana yang telah digelontorkan di Sri Lanka, terkhusus dana yang digunakan untuk membangun Pelabuhan Hambantota itu sendiri. Tiongkok juga akan lebih leluasa untuk mengontrol pelabuhan tanpa adanya intervensi yang berarti dari Sri Lanka. Pelabuhan Hambantota memiliki posisi strategis yang kemudian memberikan keuntungan-keuntungan khusus bagi Tiongkok di Kawasan Asia Selatan. Pelabuhan Hambantota dapat menjadi kunci inisiatif *Maritime Silk Road* yang sedang dibangun Tiongkok. Akuisisi Pelabuhan Hambantota juga dapat memudahkan Tiongkok memantau kapal-kapalnya sebagai *transporter* untuk memenuhi kebutuhan energi Tiongkok yang semakin meningkat. Peningkatan pengaruh Tiongkok melalui akuisisi Pelabuhan Hambantota juga digunakan Tiongkok untuk mengimbangi dominasi India di Kawasan Asia Selatan.

4.1 Akuisisi Pelabuhan Hambantota Sebagai Bagian Inisiatif Maritime Silk Road Tiongkok

Keputusan untuk mengakuisisi Pelabuhan Hambantota merupakan keputusan yang bernilai strategis bagi Tiongkok. Pelabuhan Hambantota berlokasi tidak jauh dari rute perdagangan maritim terpadat di dunia, yang hanya berjarak 10 mil laut saja. Bukan hanya rute padat perdagangan maritim, letak Pelabuhan

Hambantota semakin penting karena masuk dalam bagian *Maritime Silk Road Initiative* (MSR) Tiongkok.

Twenty-First Century Maritime Silk Road (MSR) merupakan strategi yang dikenalkan Tiongkok pada tahun 2013 untuk mendorong konektivitas antara Asia Tenggara, Oceania, Samudera Hindia dan Afrika Timur. MSR sendiri merupakan bagian dari sabuk jalur sutera ekonomi Tiongkok, namun lebih berfokus pada pembangunan infrastruktur jalur laut. Bersama dengan *The Silk Road Economic Belt* (berfokus pada integrasi jalur darat), kedua strategi ini kemudian tersusun menjadi *One Belt One Road Initiative* (OBOR) Tiongkok.

Bagi Tiongkok sendiri, akan banyak keuntungan yang didapat apabila inisiatif OBOR dapat direalisasikan. Sun dan Payette (2017) dalam tulisannya merangkum 5 keuntungan yang ingin dicapai Tiongkok melalui inisiatif OBOR. Pertama, melalui OBOR Tiongkok dapat membenahi ketidakseimbangan struktural ekonomi seperti surplus produksi. OBOR akan sangat memerlukan investasi dan konstruksi besar-besaran. Pada tahap tersebut, Tiongkok akan memberikan kesempatan ini pada perusahaan-perusahaan asal Beijing dan dalam proses ini juga akan disalurkan surplus produksi yang dimiliki Tiongkok. Kedua, terkait rute yang ada dalam inisiatif OBOR. Rute OBOR akan menghubungkan berbagai pasar melalui infrastruktur transportasi. Terhubungnya pasar-pasar ini tentu akan membuka

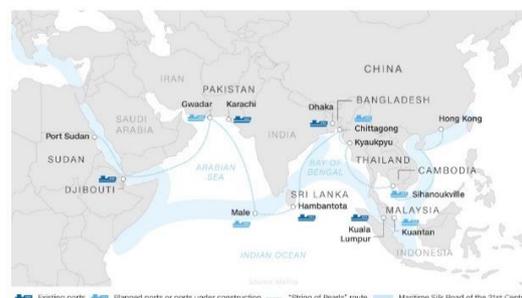
jangkauan pasar baru bagi Tiongkok untuk menyerap produk-produknya.

Target keuntungan ketiga bagi Tiongkok adalah integrasi antar pasar yang tergabung dalam inisiatif OBOR. Integrasi pasar ini akan sejalan dengan proses integrasi keuangan, yang mana Tiongkok dalam fase ini dapat memaksimalkan ekspor RMB-nya. Keempat, Inisiatif OBOR memungkinkan Tiongkok untuk memperluas dan mengkonsolidasikan pengaruh ekonominya, mengingat inisiatif ini tidak hanya menjangkau negara-negara Asia, namun juga hingga Eropa Barat, Timur Tengah hingga pantai timur Afrika. Kelima, Inisiatif OBOR yang merupakan jaringan infrastruktur dapat menjadi landasan Tiongkok untuk menempatkan militernya di luar negeri.

Berbagai keuntungan dari inisiatif OBOR hanya akan tercapai apabila Tiongkok mampu merealisasikan dua rute utama melalui darat dan laut. Kepemilikan pelabuhan-pelabuhan disepanjang rute maritim akan memainkan peran krusial, karena pelabuhan akan menjadi terminal dari proyek jalan maupun rel kereta api di daratan. Letak Pelabuhan Hambantota yang berada di Asia Selatan juga menjadi nilai penting mengingat pelabuhan-pelabuhan di Asia Selatan merupakan pintu gerbang baru bagi Tiongkok. Kota-kota di pelabuhan Asia Selatan akan menjadi gerbang yang menghubungkan Timur Tengah, Afrika, Eropa dan kembali ke daratan Tiongkok. Seperti yang telah diproklamkan Presiden Xi (Nicolas, 2015):

“South Asia is where land and maritime Silk Road meet”

Gambar 4.1 Rute *Maritime Silk* Tiongkok



Sumber: Tarabay, 2018. *With Sri Lankan port acquisition, China adds another 'pearl' to its 'string'.*

Gambar diatas menunjukkan bahwasanya Sri Lanka merupakan negara yang masuk kedalam rute maritim Tiongkok. Sri Lanka adalah komponen kunci dari strategi *21st Century Maritime Silk Road*, Duta Besar Tiongkok Cheng Xueyuan menyebut Pelabuhan Kolombo dan Pelabuhan Hambantota merupakan proyek dibawah naungan inisiatif OBOR. Wakil Presiden *China Merchants* Hu Jianhua mengatakan juga menegaskan akuisisi Pelabuhan Hambantota akan menjadi pintu gerbang untuk memperluas jangkauan pasar di Asia Selatan dan Afrika. Akuisisi pelabuhan juga akan diposisikan strategis dalam peran inisiatif OBOR.

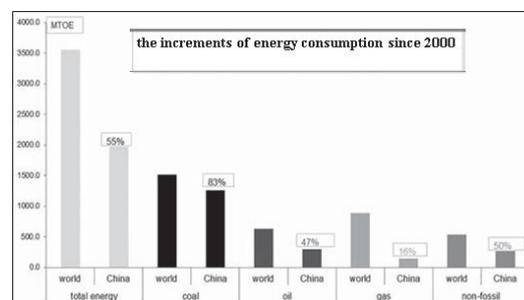
4.2 Akuisisi Pelabuhan Hambantota Sebagai Upaya Mengamankan Jalur Kebutuhan Energi Tiongkok

Asia Selatan, Jalur Perkapalan dan Infrastruktur berupa pelabuhan merupakan perhatian penting bagi Tiongkok untuk

menghadapi “*Malacca Dilemma*”. Dilema Selat Malaka menjadi perhatian tersendiri bagi Tiongkok, istilah ini menggambarkan siapa-pun yang dapat mengontrol Selat Malaka, akan juga mampu mengontrol rute energi ke Tiongkok. Kondisi ini memaksa Tiongkok untuk menemukan solusi dari ketakutan ini, dan alternatif yang ada adalah membentuk rute sendiri dengan memotong Samudera Hindia. Meskipun memiliki konsekuensi harus melewati daratan juga, setidaknya pilihan ini akan tetap mampu memasok kebutuhan energi yang diperlukan. Sejak tahun 2009, Tiongkok merupakan importir neto minyak, gas alam dan batu bara dengan peningkatan diperkirakan 60% antara tahun 2010 dan 2035 (Smith 2014, h.146).

Pemenuhan kebutuhan energi merupakan hal penting untuk tetap menunjang pertumbuhan pesat ekonomi Tiongkok. Semenjak reformasi dan lebih “membuka” negaranya, kebutuhan Tiongkok akan energi terus meningkat hingga menyaingi kebutuhan energi Amerika Serikat. Du Wei (2016) dalam tulisannya menggambarkan bagaimana perbandingan kebutuhan energi antara Tiongkok dan kebutuhan energi keseluruhan dunia dari tahun 2000 hingga 2014.

Grafik 4.1 Perbandingan Konsumsi Energi antara Tiongkok dan Dunia, 2000-2014



Sumber: Wei 2016, h. 3. The Future of China's Energy.

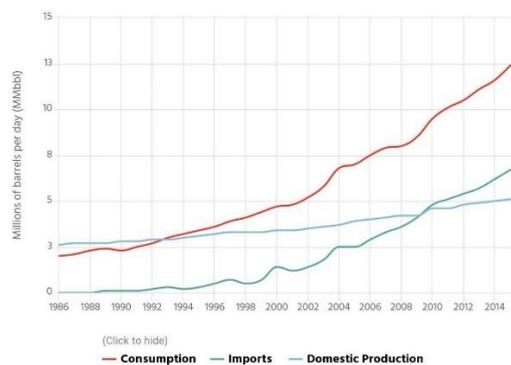
Sesuai dengan gambar diatas, kelanjutan pertumbuhan kebutuhan energi Tiongkok pada rentang waktu 2000-2014 sangat mempengaruhi kebutuhan energi total dunia. Dalam hal batu bara, Tiongkok menjadi negara dengan konsumsi terbesar hingga mencapai 83% dari total keseluruhan konsumsi energi dunia. Kebutuhan akan minyak Tiongkok pun sangat besar, mencapai 47%, gas 16% dan kebutuhan akan bahan bakar non-fosil mencapai 50% (Wei 2016, h. 3).

Pada kasus Tiongkok, Peningkatan kebutuhan minyak mentah yang terjadi sejalan dengan kebutuhan impornya. Banyaknya volume impor bukan hanya karena peningkatan kebutuhan semata, namun juga karena produksi minyak domestik Tiongkok mengalami penurunan. Penurunan ini disebabkan karena beberapa ladang minyak yang semakin tua, dan sebagai perusahaan, dilakukan beberapa pemotongan produksi dari ladang-ladang yang memakan biaya lebih tinggi. Beberapa perusahaan minyak Tiongkok yang beroperasi di dalam negeri juga

mengeluhan tingginya biaya produksi namun dengan harga minyak mentah yang sedang turun. Banyak kemudian perusahaan domestik yang tidak mampu bersaing lagi.

Rendahnya produksi domestik menyebabkan ketergantungan Tiongkok akan impor minyak terus meningkat lebih lanjut di masa mendatang. Rasio tingginya impor minyak mentah lebih tinggi dari produksi domestik Tiongkok mendapati momentumnya di tahun 2010

Grafik 4.2 Perbandingan Konsumsi, Impor dan Produksi Domestik Minyak Tiongkok 1986-2014



Sumber: China Power Team, 2018. *“How is China’s energy footprint changing?”* China Power.

Grafik diatas menunjukkan pada tahun 2010 merupakan momentum awal pemenuhan konsumsi minyak Tiongkok melalui impor. Setidaknya di tahun 2010, konsumsi minyak Tiongkok mencapai 9,5 juta barrel per hari, yang mana produksi minyak domestik hanya mampu memenuhi 4.6 juta barel per hari. Sedangkan sisanya yakni sebanyak 4.8 juta barel per hari harus dipenuhi melalui impor. Kebutuhan akan

impor terus meningkat hingga menghasilkan ‘gap’ yang cukup jauh di tahun 2014, total konsumsi minyak mencapai 12,4 juta barel per hari, di tahun ini produksi domestik mulai kewalahan yang hanya mampu memenuhi 5.1 juta barel per hari, dan sisanya melalui impor.

Ketergantungan Tiongkok akan impor minyak terus berlanjut, di tahun 2016, impor mengambil alih pemenuhan 64,4% kebutuhan minyak mentah. Persentase tahun 2016 mengalami kenaikan dari tahun sebelumnya sebesar 3,8%, dan tentu tingkat ketergantungan akan impor minyak mentah akan terus meningkat (Paraskova, 2017). Menurut tinjauan Departemen Perdagangan AS, Setiap hari di tahun 2016, Tiongkok setidaknya menghabiskan 11.5 juta barel minyak. Namun produksi minyak dalam negeri Tiongkok di tahun yang sama hanya mencapai 4 juga barel setiap hari, dan 7.59 juta barel minyak mentah harus Tiongkok impor untuk memenuhi kebutuhannya.

Peningkatan ‘tren’ impor energi terutama minyak mentah, mengharuskan Tiongkok untuk merancang kebijakan agar tetap mampu menjaga pasokan energinya. Pembangunan *Strategic Petroleum Reserve* (SPR) menjadi langkah awal Tiongkok untuk memitigasi “bencana” dari dinamika pasar minyak global. Pada November 2014, Biro Statistik Tiongkok mengumumkan SPR yang dimiliki Tiongkok dapat menampung 91 juta barel minyak atau sekitar 9 hari cadangan minyak. Pengembangan SPR tetap dilakukan Tiongkok untuk mencapai target OECD yakni 600 juta barel minyak atau cadangan minyak selama 90 hari

(China Power Team). Hal yang tak kalah penting selain pembangunan fasilitas penyimpanan minyak adalah menjaga dan menjamin proses transportasi impor ke Tiongkok. Tiongkok menggunakan fasilitas *pipeline* untuk menyalurkan mayoritas jenis gas alam dari negara eksportir, namun untuk gas alam dengan jenis *Liquefied Natural Gas* (LNG) dan energi dalam bentuk minyak mentah masih mengandalkan jalur perkapalan untuk proses transportasinya.

Memotong jalur komunikasi laut (*Sea Lines of Communications*) merupakan pilihan yang strategis bagi Tiongkok untuk tetap menjaga ekspansi ekonominya yang bergantung pada sumber daya mentah (dalam hal ini minyak mentah). Selama dekade terakhir, Tiongkok merupakan mitra dagang terbesar negara-negara Afrika seperti dalam hal penyediaan sumber energi dan bahan baku mentah. Terkhusus pada penyediaan minyak mentah, Tiongkok menjadi tujuan utama eksportir Angola, Cameroon, Equatorial Guinea, Gabon, dan Ghana (Rotberg, 2014).

Dengan membentuk rute baru, memungkinkan Tiongkok untuk menghubungkan Kawasan sumber daya yakni negara-negara Afrika yang telah disebutkan sebelumnya maupun negara-negara Timur Tengah ke pusat-pusat ekonomi di Pantai Timur Tiongkok. Membuat rute baru digabungkan dengan pembuatan cadangan/kilang minyak yang besar di provinsi bagian timur dan barat tentu memerlukan pembangunan infrastruktur yang memadai. Dengan akuisisi Pelabuhan Hambantota membantu

Tiongkok dalam menyimpan, mentransfer dan mengamankan kebutuhan sumber daya alamnya. Pembuatan rute yang berada dibawah naungan inisiatif OBOR tidak sepenuhnya dibentuk untuk mendukung pertumbuhan ekonomi negara mitra, namun lebih berfokus untuk memajukan kepentingan Tiongkok.

Jalur perkapalan dan rute transportasi memiliki nilai yang tak terhingga baik secara strategis dan nilai ekonomi bagi Tiongkok. Akuisisi Pelabuhan Hambantota akan memudahkan Tiongkok untuk melindungi kapal-kapalnya lebih baik. Memiliki hak kontrol atas Pelabuhan Hambantota juga akan memberikan posisi strategis, yakni mengurangi hambatan dari kedaulatan maupun batasan teritorial (Camba, 2017). Bagi Tiongkok, untuk sekarang akuisisi saham mayoritas dan kepemilikan penuh atas pelabuhan krusial lebih penting daripada sumber daya alam maupun dukungan suara di suatu Organisasi Internasional.

4.3 Akuisisi Pelabuhan Hambantota Sebagai Upaya Meningkatkan Pengaruh Tiongkok di Kawasan Samudera Hindia

Kepemilikan infrastruktur untuk menunjang rute perdagangan mampu menciptakan peluang ekonomi yang kuat bagi Tiongkok maupun negara-negara yang ikut tergabung dalam inisiatif OBOR. Terlebih dalam akuisisi Pelabuhan Hambantota, secara langsung akan meningkatkan pengaruh Tiongkok di Kawasan Samudera Hindia dan lebih spesifiknya di Sri Lanka.

Distribusi kekuatan di Kawasan selama ini lebih condong mengarah pada India. Sebagai ilustrasi pada tahun 2000, India hanya mengawasi Pakistan, dan hanya sedikit sekali negara-negara di Asia Selatan yang menunjukkan keinginan untuk menghalau kepentingan India di Kawasan. Begitu pula dengan pengaruh Tiongkok, pada tahun tersebut belum mampu menyaingi dominasi India. Kondisi tersebut mengingat kesenjangan pengaruh politik dan ekonomi antara Tiongkok dan India masih sangat besar di Kawasan Asia Selatan. Namun melalui keputusan untuk mengakuisisi Pelabuhan Hambantota, keberadaan Tiongkok telah memicu ketakutan tersendiri bagi India yang menganggap akan mengganggu dominasinya terhadap negara-negara di Asia Selatan, dan di Kawasan Samudera Hindia (Smith, 2014).

Tiongkok menggunakan akuisisi pelabuhan milik Sri Lanka sebagai pijakan untuk memantau India di Kawasan Asia Selatan. Akuisisi Pelabuhan Hambantota semakin krusial mengingat India merupakan negara penting bagi Sri Lanka, baik sebagai mitra dagang maupun investor dan donatur. bantuan pembangunan yang digelontorkan India setidaknya telah mencapai 2.5 miliar USD. Tidak hanya di Kawasan Asia Selatan, investasi India melalui BUMN-nya mulai meluas hingga mencapai Afrika, khususnya di Mauritius, Afrika Selatan, Nigeria dan Libya. Investasi India di Kawasan Afrika awalnya berfokus pada minyak dan gas, namun mulai berkembang ke bidang farmasi dan retail. Perluasan investasi India tidak

berakhir disana, India mulai meningkatkan perjanjian kerja sama Teknologi, yang mana akan memungkinkan India berinvestasi dalam bidang pembangkit listrik, jalur kereta api dan pusat manufaktur (Siddiqui, 2017). Pengembangan investasi India di Afrika menjadi perhatian penting bagi Tiongkok, dan akuisisi Pelabuhan Hambantota merupakan bagian dari tanggapan untuk mengimbangi India.

Keputusan akuisisi pelabuhan oleh Tiongkok mendapat perhatian penting dari India. Sebelum penandatanganan kesepakatan antara Tiongkok dan Sri Lanka, India pun mempertanyakan kesepakatan tersebut dan mencurigai akuisisi Pelabuhan Hambantota yang dilakukan Tiongkok akan digunakan sebagai basis militer. Mantan Sekretaris Luar Negeri India, Kanwal Sibal (Bajaj, 2010) pun beragumen:

“there is a method in the madness in terms of where they are locating their ports.....this kind of effort is aimed at counterbalancing and undermining India’s natural influence in these areas”

bahwasanya keputusan Tiongkok untuk mengakuisisi Pelabuhan Hambantota merupakan suatu metode yang dilakukan Tiongkok bertujuan untuk mengimbangi dan melemahkan pengaruh India di Kawasan. Banyak sarjana India yang mempercayai metode tersebut, yang kemudian membentuk klaim bahwa keputusan Tiongkok untuk membeli pelabuhan-pelabuhan khususnya di Kawasan Asia

Selatan dirancang untuk satu tujuan, yakni menggeser dominasi India di Kawasan.

Konsern dan ketakutan India bukan tanpa alasan. Dengan akuisisi Pelabuhan Hambantota, tentu akan semakin menegaskan istilah *String of Pearls*. Istilah ini sebenarnya tidak pernah digunakan oleh Pemerintah Resmi Tiongkok, namun seringkali digunakan oleh media di India. Secara sederhana, *String of Pearls* diartikan sebagai teori yang mengarah pada upaya Tiongkok untuk mengelilingi India di Samudera Hindia baik secara komersil maupun militer. India melihat penempatan militer Tiongkok di Pelabuhan Djibouti pada Juli 2017 sebagai tahapan dari upaya *String of Pearls*.

Penempatan militer di Djibouti merupakan penempatan basis militer pertama Tiongkok di luar negeri. Penempatan ini semakin menarik perhatian India mengingat Tiongkok juga memiliki aset berupa aliansi militer bersama Bangladesh, Myanmar dan Sri Lanka, yang secara geografis sangat mendukung untuk mengelilingi India.

Selain secara militer, pembangunan fasilitas komersil di Pakistan juga bagi India merupakan langkah Tiongkok dalam mengelilingi India. Tiongkok setidaknya membiayai pembangunan infrastruktur dua pelabuhan di Pakistan, yakni Pelabuhan Gwadar dan Pelabuhan Karachi. Pelabuhan “yang dimiliki” Tiongkok lainnya berada di Myanmar dan terdapat fasilitas kontainer di Pelabuhan Chittagong Bangladesh.

Gambar 4.2 *China's String of Pearls*



Sumber: Dushyant, 2017. *How China's "String of Pearls Project" would affect India's security?*

Begitu pula dalam akuisisi Pelabuhan Hambantota. Tiongkok akan mampu meningkatkan pengaruhnya di Samudera Hindia dan meningkatkan konsern India. Terkait peningkatan keberadaan dan pengaruh Tiongkok di Sri Lanka membuat India meningkatkan latihan militer berskala besar di perairan. Bersama aliansi Jepang dan Amerika Serikat, India berupaya untuk tetap menjaga Kawasan Samudera Hindia bebas dari aktivitas militer Tiongkok.

Selain meningkatkan latihan militer di perairan, India juga lebih aktif dalam menunjukkan ketertarikannya pada Bandara Hambantota. Pemerintahan Narendra Modi telah memulai perbincangan untuk membeli bandara Hambantota yang berlokasi tidak jauh dari Pelabuhan Hambantota. Raveesh Kumar (Tarabay, 2018) selaku juru bicara Kementerian Luar Negeri India menyebut New Delhi sedang memiliki banyak program pembangunan di Sri Lanka, namun terkait keterlibatan Bandara Hambantota, dirinya menolak untuk menjelaskan lebih lanjut.

Terkait akuisisi Pelabuhan Hambantota, Tiongkok juga berkeinginan

untuk mengoperasikan Bandara Hambantota, yang saat ini dikenal sebagai bandara tersepi di dunia. Ketertarikan ini menjadi konsekuensi penting bagi India, yang juga kemudian menawarkan diri untuk mengoperasikan bandara tersebut. Perlu diingat bahwasanya India merupakan sekutu dekat Sri Lanka, namun beberapa tahun terakhir lebih mendekatkan diri pada Tiongkok. Pemerintahan Narendra Modi khawatir akan meningkatnya keberadaan dan pengaruh Tiongkok di Sri Lanka. Meski menjadi bandara tersepi di dunia, Bandara Hambantota nampaknya memiliki nilai strategis tersendiri baik bagi Tiongkok maupun India. Mengutip David Brewster (2018):

“It is difficult to conceive of the Chinese navy developing a significant facility at Hambantota without also controlling the airport.”

Menurutnya akan sangat sulit untuk menggunakan Pelabuhan Hambantota yang telah diakuisisi Tiongkok untuk keperluan angkatan laut tanpa dukungan otoritas kontrol bandara. Sedangkan bagi India, pengendalian atas Bandara Hambantota akan memberikan kontrol cukup besar bagi New Delhi untuk memantau penggunaan Pelabuhan Hambantota oleh Tiongkok.

5. KESIMPULAN

Penukaran piutang dengan saham mayoritas yang kemudian menjadi akuisisi tidak selalu merugikan bagi negara kreditur. Menitikberatkan pada lokasi pelabuhan yang strategis, Tiongkok setidaknya dapat memenuhi kepentingan-kepentingan khusus

melalui akuisisi Pelabuhan Hambantota. Pelabuhan Hambantota memiliki tempat strategis yang merupakan satu diantara rute perdagangan maritim utama dunia. Melalui akuisisi tersebut, Tiongkok dapat merealisasikan inisiatif *One Belt One Road* dan khususnya *21st Maritime Silk Road*, yang mana kepemilikan akan pelabuhan-pelabuhan yang dinilai strategis menjadi kunci utama inisiatif ini. Akuisisi juga dapat memudahkan Tiongkok untuk memantau kapal-kapalnya yang kemudian dapat menjamin jalur transportasi kebutuhan energi Tiongkok. Pelabuhan Hambantota merupakan jalur utama yang dapat menghubungkan Tiongkok dengan Kawasan negara *supplier* kebutuhan energi seperti Timur Tengah maupun Afrika. Akuisisi Pelabuhan Hambantota juga mampu meningkatkan pengaruh Tiongkok di Sri Lanka maupun Kawasan Asia Selatan, hal ini ditunjukkan dengan berbagai respon yang diberikan India. Sehingga akuisisi Pelabuhan Hambantota juga digunakan Tiongkok untuk mengimbangi dominasi India di Kawasan Asia Selatan.

6. DAFTAR PUSTAKA

e-Book

Smith, J. M. (2014). *Cold Peace: China-India Rivalry in the Twenty-First Century*. Lanham, MD: Lexington Books.

Jurnal

Dushyant. (2017). How China's "String of Pears Project" would affect India's security?. *International Journal of Trend in Scientific Research and Development (IJTSRD) Vol. 2 (1)*, hal. 1643-1647.

Jain, P. (2014). National Interest and Japan's Foreign Aid Policy. *The*

Japan Institute of International Affairs,
No. 637.

Sun, T. & Payette, A. (2017). China's Two Ocean Strategy: Controlling waterways and the new silk road. *Asia Focus #31-Asia Programme*.

Wei, D. (2016). The Future of China's Energy. *The Northeast Asian Economic Review Vol 4 (1)*, h. 1-10.

Internet

Camba, A. A. (2017). *China's Port Acquisitions in Sri Lanka & Djibouti: Lessons on Chinese Developmental Financing for the Philippines*. Technical Report – October 2017. DOI: 10.13140/RG.2.2.31691.69920.

Nicolas, D. P. (2015). *Chinese Infrastructure in South Asia: A Realist and Liberal Perspective*. Thesis, Naval Postgraduate School.

Shepard, W. (2016). *Sri Lanka's Debt Crisis Is So Bad The Government Doesn't Even Know How Much Money It Owes*. Diakses pada 11 Juni 2018, dari <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/09/30/sri-lankas-debt-crisis-is-so-bad-the-government-doesnt-even-know-how-much-money-it-owes/#7811b6ac4608>.

Sunday Times. (2016). *H'tota and Mattala: China declines Lanka's request*. Diakses pada 5 Agustus 2018, dari <http://www.sundaytimes.lk/160731/news/htota-and-mattala-china-declines-lankas-request-203012.html>.

Artikel

Bajaj, V. (2010). *India Worries as China Builds Ports in South Asia*. Diakses pada 7 november 2018, dari https://www.nytimes.com/2010/02/16/business/global/16port.html?_r=0.

Brewster, D. (2018). *Why India is buying the world's emptiest airport*. Diakses pada 12 November 2018, dari <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/why-india-buying-world-s-emptiest-airport>.

China Power Team. (2018). *How is China's energy footprint changing?* *China Power*. Diakses pada 10 November 2018, dari <https://chinapower.csis.org/energy-footprint/>.

Department of Census and Statistics Sri Lanka. (2017). *Economic Statistics of Sri Lanka 2017*.

Fletcher, L. (2007). *A Debt-for-Development Swap with Indonesia*. Sydney: Jubilee Australia.

Paraskova, T. (2017). *China Set to Become More Dependent On Oil Imports*. Diakses pada 10 November 2018, dari <https://oilprice.com/Energy/Crude-Oil/China-Set-To-Become-More-Dependent-On-Oil-Imports.html>.

Rotberg, R. (2014). *China's trade with Africa at record high*. Diakses pada 13 November 2018, dari <https://www.csmonitor.com/World/Africa/Africa-Monitor/2014/0319/China-s-trade-with-Africa-at-record-high>.

Siddiqui, H. (2017). *India, Sri Lanka likely to finalise ETCA by year end*. Diakses pada 10 November 2018, dari <https://www.financialexpress.com/india-news/india-sri-lanka-likely-to-finalise-etca-by-year-end/672118/>.

Sirilal, R. & Aneez, S. (2017). *Sri Lanka signs \$1.1 billion China port deal amid local, foreign concerns*. Diakses pada 1 Juni 2018, dari <https://www.reuters.com/article/us-sri-lanka-china-ports/sri-lanka-signs-1-1-billion-china-port-deal-amid-local-foreign-concerns-idUSKBN1AE0CN>.

Tarabay, J. (2018). *With Sri Lankan port acquisition, China adds another 'pearl' to its 'string'*. Diakses pada 12 November 2018, dari <https://edition.cnn.com/2018/02/03/asia/china-sri-lanka-string-of-pearls-intl/index.html>.