

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Ekonomi merupakan faktor yang memiliki peran penting dalam ilmu Hubungan Internasional. Objek ekonomi, sumber daya, dan instrumen dalam kebijakan luar negeri selalu menjadi bagian yang penting dalam persoalan kelompok politik.(Gilpin, 1987). Gilpin berpendapat bahwa terjadi hubungan yang resiprokal antara ekonomi dan politik selama beberapa abad terakhir karena meningkatnya arus perdagangan, keuangan dan juga teknologi. Hal tersebut disebut sebagai *International Political Economy* (IPE) atau Ekonomi Politik Internasional. Gilpin mendefinisikan ekonomi politik internasional sebagai studi tentang hubungan antara negara, pasar, dan kekuasaan dalam konteks global. Ia menekankan peran penting kebijakan ekonomi negara dalam membentuk struktur global.(Gilpin, 1987)

Muncul juga pandangan lain dari Robert O. Keohane dan Joseph S. Nye yang berpendapat bahwa ekonomi politik internasional merupakan sebuah studi mengenai bagaimana kebijakan ekonomi suatu negara mempengaruhi kebijakan ekonomi negara-negara lainnya, serta dampaknya terhadap kerjasama internasional. Dalam tulisan *Power and Interdependence: World Politics in Transition* pada tahun 1997, Keohane dan Nye berpendapat bahwa pasca perang dingin, terjadi perubahan dalam dinamika hubungan internasional. Kekuatan militer suatu negara hanyalah salah satu elemen dalam hubungan internasional, ketergantungan ekonomi dan aktor transnasional juga memiliki peran yang krusial (Robert O. Keohane ; Joseph S. Nye, 1997).

Telah banyak pakar ekonomi dan analis yang menyatakan bahwa China menjadi salah satu negara yang memiliki kekuatan ekonomi dengan pertumbuhan tercepat di dunia. Didorong dengan salah satu proyek besar andalannya yaitu *Belt Road Initiative* (BRI). *Belt and Road Initiative* merupakan kebijakan ambisius China pada masa pemerintahan presiden Xi Jinping yang dimulai pada tahun 2013. Kebijakan ini bertujuan untuk

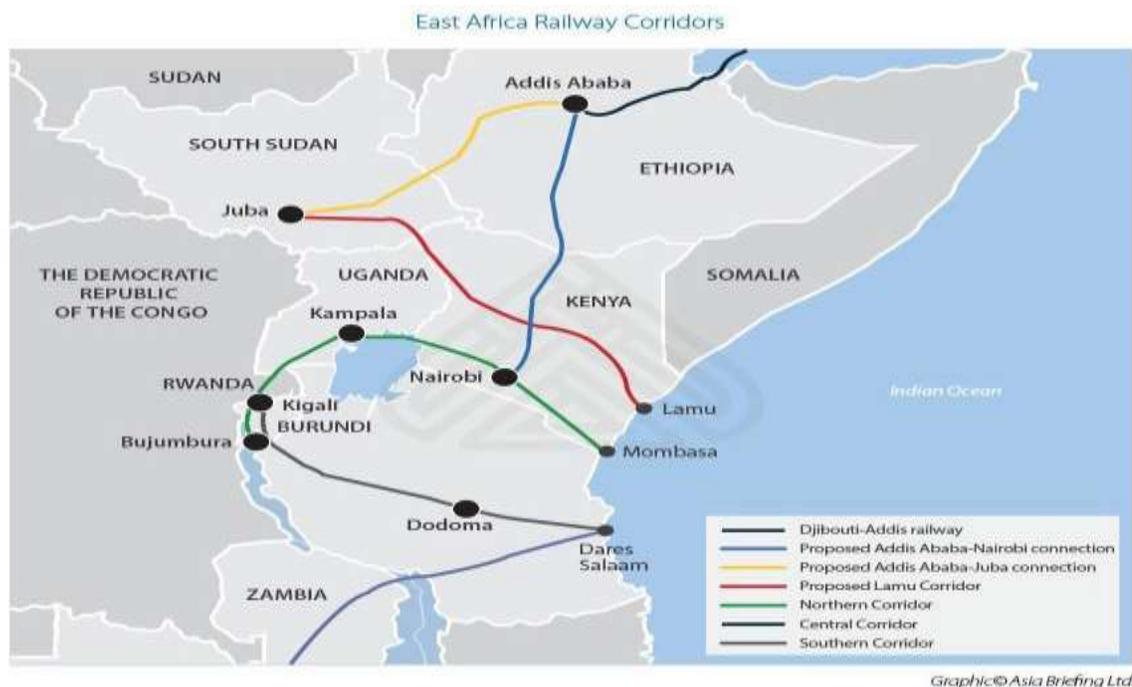
mengembalikan atau bahkan melebihi kejayaan China pada masa lampau sebagai negara besar yang menguasai perdagangan dunia melalui jalur perdagangan antar negara yang dikenal dengan istilah jalur sutra. Melalui kebijakan BRI, China memperluas proyek ini ke berbagai kawasan yang ada di dunia.

Proyek BRI (*Belt and Road Initiative*) bertujuan untuk meningkatkan investasi, infrastruktur, dan perdagangan di Afrika, Eropa, dan Asia, untuk memfasilitasi pertumbuhan dan perkembangan global yang lebih besar. Dalam beberapa tahun terakhir, beberapa negara di Afrika telah bergabung dalam kerja sama *Belt and Road Initiative* bersama China. Seperti halnya Kenya, Tanzania, dan Somalia (pantai Samudera Hindia), serta Mesir dan Djibouti (pantai Laut Mediterania), karena letak beberapa negara tersebut strategis maka mampu menjadikan mereka mitra alami BRI karena menghubungkan Afrika, Asia, dan Eropa. Selain itu, bagi negara-negara di benua Afrika, kerjasama BRI ini dapat membantu negara-negara tersebut untuk memenuhi kebutuhan infrastruktur yang mendesak untuk pembangunan mereka.

Salah satu target strategis bagi investasi China pada kerja sama BRI ini yaitu kawasan Afrika Timur yang dilalui oleh *21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road* yang dimana, menurut United Nation World Tourism Organization (UNWTO), *21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road* merupakan komponen penting dari proyek BRI. Tidak adanya deep-water port atau sungai yang dilayari mengharuskan adanya pembangunan infrastruktur vital dalam investasi ini, karena dengan dibangunnya infrastruktur yang menjadi jalur pelayaran tersebut juga memberikan akses in and out dari benua Afrika. Dengan adanya akses in and out di kawasan Afrika Timur, berdampak besar terhadap jalur perdagangan yang semakin mudah untuk masuk ke benua Afrika, dikarenakan terdapat 2 pelabuhan yang telah rampung dibuat yang terletak di Djibouti dan Kenya. Dalam pembangunan kedua pelabuhan tersebut, China banyak memberikan kontribusi terutama dalam hal investasi melalui program Belt Road Initiative.

Afrika juga menjadi sasaran yang dinilai prioritas bagi China karena mengacu pada prinsip “*Survival of the fittest*” oleh Charles Darwin, maka kawasan Afrika merupakan panggung yang sempurna sebagai ajang perebutan kekuasaan oleh negara-negara kaya. (Tripathi et al, 2021). Upaya China melalui proyek infrastruktur dalam rangkaian BRI, dispekulasi sebagai salah satu cara bagi China melakukan pendekatan diplomasi ekonomi dan upaya hegemoni China di Afrika. Tidak dapat dipungkiri bahwa proyek BRI dari China menciptakan ketergantungan bagi beberapa negara, bahkan terkena *Debt Trap* atau perangkap hutang dari proyek tersebut. Beberapa diantaranya adalah Sri Lanka dan Djibouti.

**Gambar 1.1 Peta Proyek BRI di Afrika Timur**



Sumber : Silk Road Briefing

Gambar diatas menunjukkan peta proyek BRI yang ada di Afrika Timur. Proyek BRI mencakup berbagai proyek infrastruktur penting yang bertujuan untuk meningkatkan konektivitas dan pertukaran ekonomi antara negara-negara

di Afrika dengan China dan negara-negara lainnya. Beberapa proyek utama di Afrika meliputi :

- Suez Canal Economic Zone atau zona ekonomi di terusan Suez yang berfokus pada peningkatan kapasitas dan operasional dari Canal Suez. (Ali, 2020)

- Cape to Cairo Road atau proyek jalan raya yang dimulai dari Kaap Agulhas di Afrika Selatan hingga Kairo di Afrika Utara, dengan tujuan meningkatkan konektivitas dan pertukaran ekonomi. (*Transcontinentalism : Technology , Geopolitics , and the Baghdad and Cape-Cairo Railway Projects , c . 1880-*, 2018)

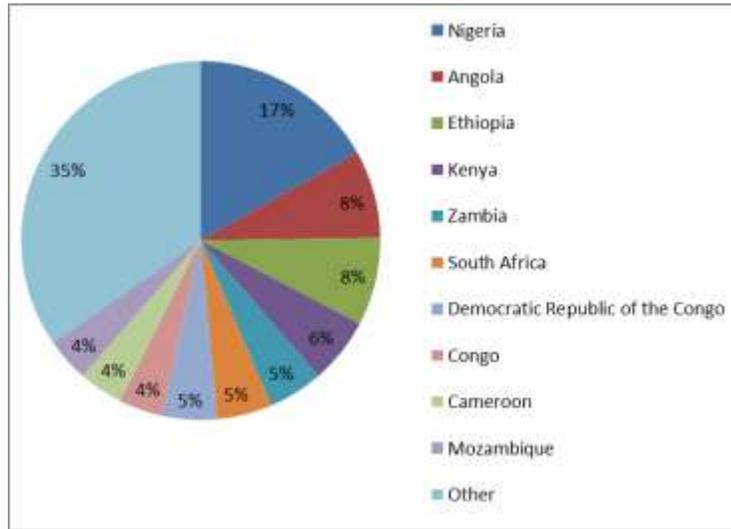
- Port Sudan-Ethiopia Railway atau proyek rel kereta antara Sudan dan Etiopia, yang membantu mengurangi waktu perjalanan dan meningkatkan pertukaran ekonomi antara kedua negara. (Africa, 2017)

- Addis Ababa-Djibouti Economic Corridor yang merupakan koridor ekonomi dengan tujuan menghubungkan Addis Ababa di Ethiopia dengan Djibouti, dengan fokus pada peningkatan infrastruktur dan ekonomi. (Tovar, 2019)

- Northern Corridor atau koridor utara yang berfokus pada peningkatan infrastruktur dan pertukaran ekonomi di Afrika Timur. (Otiato, 2020)

- LAPSSET (Lamu Port–South Sudan–Ethiopia Transport), yang merupakan proyek transformatif, menghubungkan pelabuhan pembangunan yang besar dari Pantai Samudra Hindia di Kenya hingga Sudan Selatan dan Ethiopia dengan jaringan pipa minyak, kereta api serta jalan raya. (*The History and Politics of an Eastern African Megaproject.*)

**Gambar 1.2. Investasi China di Kawasan Afrika**



Sumber : Chinese Investment Tracker, AEI

Tabel diatas merupakan diagram investasi yang dilakukan China di kawasan Afrika. Dapat dilihat dari data tersebut, bahwa dari 100% total China melakukan investasi di beberapa negara di Afrika, Nigeria menerima 17%, Angola 8%, Ethiopia 8%, Kenya 6%, Zambia 5%, South Africa 5%, Democratic Republic of the Congo 4%, Cameroon 4%, Mozambique 4%, dan sebesar 35% pada negara-negara lainnya di kawasan Afrika.

Dalam konteks ini, Kenya yang merupakan salah satu negara di kawasan Afrika meluncurkan *Vision 2030*, sebuah strategi nasional yang berupaya meningkatkan dan membangun infrastruktur baru secara menyeluruh, untuk transformasi Kenya menjadi negara berpenghasilan menengah yang makmur dengan industrialisasi yang cepat pada tahun 2030. Peran infrastruktur dalam pembangunan ekonomi terdokumentasi dengan baik. Kenya *Vision 2030* berkonsentrasi pada tiga bidang, yaitu politik, ekonomi, dan sosial, yang dengan giat mempromosikan pembangunan dan berupaya mengubah Kenya menjadi pasar negara berkembang berpenghasilan menengah pada tahun 2030. Untuk mewujudkan visi tersebut, pemerintah Kenya melakukan segala upaya untuk meningkatkan infrastruktur secara nasional sehingga dapat meningkatkan ekonomi lokal (Farooq et al., 2018)

Tujuan dari pendirian implementasi Kenya *Vision 2030* khususnya dalam aspek ekonomi dapat dilihat dari pendirian kapasitas infrastruktur bangunan dengan tujuan peningkatan manufaktur dan ekspor yang membutuhkan perbaikan jalur transportasi, elektrifikasi dan komunikasi. Selain itu peningkatan Stabilitas Ekonomi Makro juga diperlukan dengan tujuan untuk mengatasi tingkat inflasi dasar yang rendah, defisit sektor publik yang terbatas, nilai tukar yang stabil, suku bunga yang rendah dan untuk memelihara dan merangsang investasi. (T. H. E. N. Treasury, 2022)

Untuk mencapai aspirasi agenda transformative Visi 2030, Kenya telah menetapkan target khusus tujuan yang membentuk apa yang kemudian dikenal sebagai “Agenda Empat Besar”. Maksud dan tujuan di sini adalah untuk membangun negara bersatu dengan ekonomi yang tumbuh cepat, di mana kekayaan tercipta dan kemakmuran di antara semua warga negara. Agenda Empat Besar adalah kerangka kerja untuk mengatur dan memprioritaskan layanan dan terdiri dari empat komponen: manufaktur, akses universal ke layanan kesehatan, perumahan yang terjangkau, dan ketahanan pangan.

Berdasarkan *World Bank*, lebih dari 30 negara di kawasan Afrika berada di dalam proyek kerjasama dengan China dalam perencanaan pembangunan infrastruktur. Terkhusus di Kenya, investasi China mempunyai dampak besar pada sektor transportasi, konstruksi, ekonomi, pendidikan, pertanian, dan eksplorasi (Tripathi et al, 2021). Kenya menjadi salah satu negara di kawasan Afrika yang presidennya mengambil bagian dalam *Belt and Road Forum for International Cooperation* di Beijing pada tahun 2017 yang berisikan konsultasi kerja sama *Belt and Road Initiative* untuk negara peserta. Keterlibatan China dalam proyek pembangunan infrastruktur di Kenya dianalisis sebagai salah satu cara bagi China melakukan pendekatan diplomasi ekonomi dan upaya hegemoni China di Afrika. China bersedia memenuhi kebutuhan Kenya untuk pembangunan infrastruktur yang lebih baik. Mengingat Kenya merupakan negara yang memiliki potensi menjanjikan di berbagai sektor seperti pertanian, pertambangan, dan peternakan. Mengingat Kenya memiliki kota-kota yang

menjanjikan, seperti Nairobi yang menjadi kota budaya, Mombasa yang menjadi pusat industri juga pelabuhan karena terletak di wilayah pesisir Kenya, juga Kakamega sebagai kota pariwisata dengan lokasi yang berdekatan dengan danau Victoria.

Kenya juga menjadi salah satu negara di Afrika yang bergantung kepada China untuk mempercepat pembangunan nasionalnya, mengikuti rencana berdasarkan “*Vision 2030*”. Kenya memutuskan untuk melakukan pinjaman ke China disaat beberapa organisasi meminjamkan uang dengan bunga terendah bagi negara miskin, Kenya yang termasuk ke dalam negara berpenghasilan menengah tetap harus membayar bunga yang tinggi. Tidak hanya itu, butuh waktu sekitar 9 tahun bagi negara untuk menerima bantuan pinjaman tersebut. Sehingga China hadir menawarkan kemudahan mendapatkan bantuan pinjaman dengan bunga yang lebih rendah, dan tidak memakan terlalu banyak waktu (Tripathi, Anurag; Harsimran Singh Sondhi; Dubey, Saurabh; Zomuanpuui, 2021)

Sejauh ini, sebagian besar keterlibatan Kenya di BRI berpusat di sekitar *Standard Gauge Railway (SGR)*, yang tidak hanya menunjukkan investasi China di Afrika di bawah lingkup BRI, tetapi juga telah digambarkan oleh pemerintah Kenya sebagai unggulan proyek Visi Kenya 2030, yang merupakan kebijakan ambisius yang bertujuan untuk mengubah Kenya menjadi negara berpenghasilan menengah pada tahun 2030. Pemerintah Kenya berkomitmen untuk menyediakan transportasi kereta api berkapasitas tinggi dan hemat biaya di dalam Koridor Utara, rencana ini akan direalisasikan melalui SGR berkapasitas tinggi dan berkecepatan tinggi untuk layanan barang dan penumpang, untuk menghubungkan pelabuhan Mombasa di Kenya ke Kampala, Kigali dan Juba. Setiap negara memiliki peran untuk memperoleh dan mengembangkan bagian jalur kereta api di dalam perbatasan mereka sendiri.

Proyek BRI merupakan proyek kerjasama yang menjanjikan keuntungan bagi semua pihak yang terlibat, namun pada kenyataannya, dalam proyek yang

telah dilakukan di Djibouti dan Sri Lanka memberikan fakta yang sebaliknya. Dalam studi kasus lain, China mendirikan pangkalan militer di Djibouti. Peran untuk China yaitu sebagai pusat logistik, dan China bekerja sama untuk membangun jalur kereta api ke Ethiopia, jalur pipa paralel, dan jalur baru pelabuhan laut (Tovar, 2019). Namun, China mengumumkan akan membangun fasilitas Angkatan Laut dekat dengan pelabuhan baru walaupun pembangunan pelabuhan belum rampung. Djibouti yang kesulitan membayar utangnya terhadap China menukar kredit banknya untuk akses angkatan laut (Joel et al., 2020).

Ketidakkampuan Djibouti untuk membayar utang dimanfaatkan China dengan menciptakan basis pangkalan militer China pertama di Afrika, dan menjadi negara yang ikut serta dalam peran militernya di daerah Djibouti beserta Amerika, Prancis, dan Jepang yang dimaksudkan untuk tujuan keamanan di sepanjang rute BRI dan operasi multilateral. Sebagai dampaknya, angkatan laut China di Djibouti telah memainkan peran penting dalam operasi anti-pembajakan di lepas Pantai Somalia dan misi penjaga perdamaian di Sudan Selatan. Pangkalan militer tersebut juga memfasilitasi tanggapan cepat jika terjadi keadaan darurat di Asia Selatan, Afrika Utara, dan Timur Tengah (Githaiga et al., n.d.). Seperti halnya kasus yang terjadi di Sri Lanka, China memberikan pinjaman sekitar \$1 miliar kepada Sri Lanka dan sebagai gantinya, China menyewa pelabuhan Hambantota selama 99 tahun akibat dari Sri Lanka yang tidak memiliki kemampuan untuk membayar tagihan tersebut (Pan & Darcy, 2021)

Proyek BRI di Kenya yang telah dimulai sejak tahun 2014 ini, dapat sangat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi domestik Kenya. Berkembangnya China sebagai negara yang memiliki peran penting dalam pasar global tentunya memberikan manfaat baru bagi negara-negara lain khususnya Kenya. Namun, BRI yang seharusnya menjadi kerjasama yang menguntungkan semua pihak terlibat, justru menimbulkan kerugian pada Djibouti dan Sri Lanka. Tidak dapat dipungkiri juga, China memiliki kepentingan ekonomi terhadap negara-negara

berkembang di Afrika, khususnya Kenya. Kepentingan China dapat dilihat dari kebijakan luar negeri yang dibuat untuk memberikan bantuan terhadap pembangunan infrastruktur di Kenya. Maka berdasarkan latar belakang serta permasalahan yang telah dipaparkan di atas, penelitian ini akan mengangkat fenomena tersebut menjadi sebuah karya penelitian yang berjudul **“Kepentingan China Melalui Kebijakan *Belt Road Initiative* (BRI) di Kenya”**

## **1.2 Perumusan Masalah**

Mengacu pada latar belakang penelitian yang telah dipaparkan sebelumnya, maka peneliti merumuskan masalah sebagai berikut “Bagaimana pengaruh kebijakan China dalam proyek *Belt Road Initiative* (BRI) khususnya pada proyek Standard Gauge Railway (SGR) di Kenya serta kepentingan yang diperoleh China melalui proyek tersebut?”

## **1.3 Batasan Masalah**

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka dapat ditentukan batasan masalah dari penelitian ini akan membahas China yang menciptakan ketergantungan bagi Kenya, khususnya pada kerjasama bilateral ekonomi dalam rangkaian proyek *Belt Road Initiative* (BRI) pada periode 2017-2022 atau pada saat pemerintahan presiden Uhuru Kenyatta.

## **1.4 Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

### **1.4.1 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang penelitian dan rumusan masalah yang telah dipaparkan sebelumnya, maka penelitian ini ditujukan untuk :

1. Untuk meninjau potensi Kenya ketergantungan bantuan China dalam proyek Standard Gauge Railway (SGR).
2. Untuk mengurai kepentingan China dalam proyek kerjasama BRI di Afrika.