

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Tinjauan Literatur

Program *Belt and Road Initiative* dilatarbelakangi untuk menghubungkan ekonomi Eropa, Asia dan Afrika dengan infrastruktur, perdagangan, serta investasi. Dalam menjalankan program *Belt and Road Initiative* membutuhkan biaya yang besar sehingga dibentuk *New Asean Development Bank (2013)*, *Asian Infrastructure Investment Bank (2014)*, *Silk Road Fund (2015)* untuk mendukung pendanaan dalam menjalankan program tersebut. Menurut perspektif neorealis terdapat beberapa faktor yang melatarbelakangi adanya kerjasama *Belt and Road Initiative* diantaranya, negara bergerak atas kepentingan nasional dan dalam hal ini Tiongkok berusaha mengamankan jalur pasokan energi yang menghubungkan Tiongkok ke Timur Tengah serta mencari energi alternatif di Asia Tengah. Neorealisme juga menilai bahwa perlu adanya distribusi kekuasaan untuk menyeimbangkan power dari negara lain. Selain itu, neorealisme menilai bahwa di dalam sistem internasional perilaku negara menginginkan hegemoni dalam berbagai bidang, dalam bidang ekonomi Tiongkok membentuk AIIB yang mendapat respon baik terlebih ditengah menurunnya kepercayaan terhadap *World Bank* dan *IMF* (Anam & Ristiyani, 2018).

Berbagai kawasan telah berpartisipasi dalam *Belt and Road Initiative* salah satunya yakni kawasan Afrika Timur dengan beberapa negara di kawasan tersebut yang turut berpartisipasi. Sebagai negara berkembang (*periphery*) partisipasinya negara-negara di kawasan Afrika Timur menimbulkan ketergantungan (*dependency*) ekonomi terhadap Tiongkok (*core*). Ketergantungan tersebut disebabkan adanya pinjaman hutang serta investasi yang dilakukan Tiongkok terutama dalam mendukung berjalannya program *Belt and Road Initiative*. Dengan adanya ketergantungan ekonomi dapat menimbulkan adanya perluasan pengaruh dalam bidang politik, salah satunya dalam fenomena Djibouti yang memberikan izin kepada Tiongkok untuk mendirikan pangkalan militer nya yang terletak di Doraleh, Djibouti pada tahun 2016 (Utama, 2021). Dalam literatur lain, di jelaskan

bahwa pendirian pangkalan militer tersebut untuk turut serta berpartisipasi dalam pengawasan serta pengawalan dalam mewujudkan perdamaian serta menjaga stabilitas kawasan oleh pasukan militer Tiongkok untuk mencegah aksi perompakan di Teluk Aden dan Somalia. Selain itu, Tiongkok melihat bahwa Djibouti merupakan negara yang berada di kawasan strategis dalam jalur pelayaran yang mana dinilai akan memberikan keuntungan bagi kedua belah pihak. Namun, Tiongkok memiliki kepentingan yang lebih jauh atas pangkalan militer tersebut, terlebih Djibouti merupakan aset kepentingan ekonomi bagi Tiongkok sehingga Tiongkok dengan tegas berupaya melindungi jalur tersebut dari berbagai ancaman perompakan yang dapat mengganggu kestabilan aktivitas ekonomi (Rakhmadi & Ananda, 2024). Jika dikaitkan dengan pandangan neorealis Waltz (1979) terdapat beberapa faktor pendukung atas pendirian pangkalan militer Tiongkok di Djibouti yang mana tidak terlepas dari struktur internasional dimana negara maju serta memiliki *power* berusaha untuk mencapai kepentingan nasionalnya terutama dalam bidang ekonomi serta menunjukkan eksistensi hegemoniknya diberbagai wilayah terutama di kawasan Afrika. Selain itu, Tiongkok dinilai sebagai negara *potential hegemon* karena berhasil memperluas pengaruhnya dalam bidang ekonomi serta dalam bidang politik dan pertahanan salah satunya melalui pendirian pangkalan militer tersebut (A. Darmawan & Widya Ningsih, 2020).

Dengan adanya *Belt and Road Initiative* diharapkan mampu memberikan dampak positif terhadap negara-negara yang tergabung dalam kerjasama tersebut. Dampak positif *Belt and Road Initiative* dirasakan oleh Kenya melalui proyek *Standard Gauge Railway* (SGR) yang mana dampak tersebut tidak hanya dirasakan oleh Kenya tetapi juga kawasan Afrika. Dengan adanya kerjasama yang erat meningkatkan dan menciptakan peluang bisnis baru, meningkatkan efisiensi transportasi dengan memangkas waktu tempuh perjalanan antara Mombasa dan Nairobi, mengurangi kepadatan di Pelabuhan Mombasa dan pengiriman barang dapat dilakukan tanpa penundaan (Irindu & Owilla, 2020). Hal serupa juga disampaikan dalam literatur lain yang menyatakan bahwa kerjasama *Belt and Road Initiative* yang ada di Kenya tentunya memberikan keuntungan bagi Tiongkok, yakni mendorong kemajuan finansial Tiongkok serta menguntungkan

pembangunan ekonomi Tiongkok yang mana melalui program ini Tiongkok dapat mempromosikan perdagangan serta mendukung industri untuk melakukan penjualan barang yang lebih banyak (Farooq et al., 2018). Namun disisi lain, kerjasama ini menghadapi tantangan. Proyek-proyek Tiongkok yang berskala besar baik dalam bidang infrastruktur, pertambangan dan pertanian dapat menyebabkan penggusuran serta kerusakan lingkungan terhadap masyarakat domestik. Selain itu, Tiongkok cenderung mendatangkan pekerja mereka untuk proyek konstruksi dibandingkan tenaga kerja lokal. Dampak lain yang ditimbulkan adalah pemerintah harus membayar biaya kompensasi kepada masyarakat lokal sebesar jutaan dolar yang terkena dampak dalam pembangunan SGR (Farooq et al., 2018). Kenya juga mengalami kerugian sebesar 10 miliar pada tahun pertama beroperasi (Irindu & Owilla, 2020). Pada tahun 2020, Kenya seharusnya membayar proyek SGR akan tetapi karena adanya pandemi covid yang mana ekonomi Kenya mengalami penurunan sehingga Kenya meminta keringanan kepada Tiongkok berupa penangguhan pembayaran (Osman, 2021).

Akan tetapi, terdapat kekhawatiran lain yang ditimbulkan dari adanya *Belt and Road Initiative* salah satunya adalah adanya *debt trap* terlebih bagi negara-negara berkembang. Penggunaan konsep *debt trap* untuk menjelaskan adanya kondisi dimana negara yang berutang atau penerima bantuan (*borrower*) dari negara lain (*lender*) tidak dapat mengembalikan hutang nya atas jangka waktu yang telah ditentukan. Ketidakmampuan mengembalikan pinjaman atau bantuan tersebut membuat negara (*lender*) memiliki kekuasaan dalam mengambil kebijakan yang dapat mengatur negara peminjam (*borrower*). *Debt Trap* juga disebabkan adanya ketidakseimbangan antara besarnya pinjaman atau bantuan dengan kemampuan ekonomi domestik untuk membayar pinjaman (Al-Fadhat & Prasetio, 2022). Namun, literatur lain menjelaskan bahwa tidak ada bukti empiris bahwa Tiongkok dengan sengaja melakukan *debt trap* dengan tujuan untuk memperoleh aset strategis. Dengan fokus pada beberapa negara seperti Sri Lanka, Maladewa, Malaysia, Laos, Kenya dan Djibouti. Dalam literatur ini disebutkan bahwa Tiongkok hanya memanfaatkan kesempatan yang ada untuk melakukan perluasan pengaruhnya (Himmer & Rod, 2022).

Dalam literatur yang ditulis oleh (Al-Fadhat & Prasetio, 2022) juga menggunakan konsep *structural power* yang dijelaskan oleh Pustovitovskij dan Kremer untuk menggambarkan bagaimana hubungan antara satu aktor dengan aktor lainnya saling memengaruhi dalam tingkat yang berbeda. Berdasarkan konsep *structural power*, negara pemberi hutang (*lender*) serta negara peminjam (*borrower*) berada pada tingkat yang berbeda dan tidak seimbang. *Lender* menjadi pemegang kendali sehingga menyebabkan pihak *borrower* tidak memiliki pilihan lain selain *rule of the game* yang mana dalam konteks ini terkait dengan jebakan hutang atau *debt trap* yang diciptakan oleh *lender*. Untuk melihat bagaimana *structural power* antara Tiongkok dengan negara di Afrika dalam literatur ini menggunakan pemetaan antara “*good*” dan “*need*” yang mana dalam kerangka kerjasama *Belt and Road Initiative* Tiongkok memiliki aspek “*good*” yang lebih dominan sedangkan negara di Afrika lebih dominan aspek “*need*”.

Literatur ini memberikan studi kasus untuk memetakan *structural power* dari sisi *goods* dan *needs* salah satunya Djibouti. Dalam kerjasama dengan Tiongkok pemetaan *goods* Djibouti mengandalkan sumber daya alam (*material goods*) yang mana menjadi penyumbang utama dalam komoditas ekspor Djibouti khususnya produk kulit, garam, kopi, kacang-kacangan serta sereal. Selain itu, Djibouti juga memiliki *positional goods* yaitu posisi wilayah yang strategis yang menjadi keunggulan dalam kerjasama internasional. Djibouti terletak di pintu Laut Merah yang menjadi salah satu lokasi yang dilewati oleh proyek *Maritime Silk Road* sekaligus menjadi *economic hub*, yang dapat menghubungkan negara lain di kawasan. Sedangkan Djibouti memiliki tiga kebutuhan utama (*needs*) yaitu pembangunan ekonomi, peningkatan infrastruktur serta akses ekonomi. Berdasarkan uraian tersebut dapat dilihat bahwa Djibouti memiliki aspek *needs* yang lebih banyak dibandingkan *goods*. Dalam situasi tersebut, Djibouti harus bergantung pada negara lain terutama Tiongkok yang menjanjikan bantuan finansial lebih banyak. Besarnya ketergantungan Djibouti membuat posisinya rentan terhadap penetrasi Tiongkok. Dengan kesulitan mengembalikan utang, pada tahun 2016 Djibouti menyanggupi keinginan Tiongkok untuk mendirikan pangkalan militer di wilayahnya (Al-Fadhat & Prasetio, 2022).

Selain menyanggupi keinginan Tiongkok untuk mendirikan pangkalan militer, ketidakmampuan Djibouti mengembalikan utang juga membawa kedalam situasi jebakan utang (*debt trap*) dibandingkan menjadi sumber pendapatan yang berkelanjutan, nilai pinjaman Djibouti lebih tinggi dibandingkan PDB negara nya serta telah meningkatkan pengaruh Tiongkok di Afrika (Komakech & Ombati, 2023). Adanya investasi yang didukung utang luar negeri di Djibouti belum mampu mempertahankan pertumbuhan serta pengurangan kemiskinan, berdasarkan laporan IMF adanya kondisi dimana meningkatnya utang publik negara dari 50% menjadi 80% pada tahun 2017. Selain itu, Djibouti juga terpaksa menyewakan Pelabuhan Doraleh selama 10 Tahun kepada pemerintah Tiongkok (Duruşkan & Altay, 2019).

Kemudian, Uganda telah menjadi salah satu mitra dagang Tiongkok. Terdapat juga beberapa proyek *Belt and Road Initiative* di Uganda. Selain itu, pengusaha Tiongkok telah mendirikan enam kawasan industri di Uganda yang didukung oleh pemerintah Uganda. Enam kawasan tersebut meliputi Kawasan Industri Shandong di Luzira, Kawasan Industri Tiantang di Mukono, Kawasan Industri Liaoshen di Kapeeka, Zona Bebas Kerjasama Internasional Uganda-Tiongkok (Guangdong) di Sukulu, Kawasan Industri Mbale, dan Kawasan Industri Pertanian Kehong di Luweero. Melalui proyek *Belt and Road Initiative* di Uganda telah meningkatkan konektivitas Uganda dengan negara-negara lain serta memiliki kontribusi pada pertumbuhan ekonomi negara tersebut. Namun, terdapat kekhawatiran atas dampak negatif yang ditimbulkan dalam proyek *Belt and Road Initiative* terkait dampak lingkungan, kurangnya konsultasi publik dan akuntabilitas. Selain itu, dalam melunasi utangnya Uganda mengalami permasalahan sehingga pada tahun 2020 pemerintah berhasil menegosiasikan kembali pinjaman untuk jalan tol Kampala-Entebbe dari segi suku bunga serta jangka waktu pembayaran sebagai bentuk komitmen dalam pengelolaan utang (Komakech & Ombati, 2023).

Penggunaan konsep hegemoni juga terdapat dalam penelitian terkait *Belt and Road Initiative* di Pakistan (Heriamsal et al., 2021), menjelaskan bahwa investasi Tiongkok di negara-negara berkembang menjadi bagian integral dari tujuan besar Tiongkok. Selain itu, dalam penelitian ini juga dijelaskan bahwa

penerapan *Belt and Road Initiative* di Pakistan menjadi upaya yang sistematis untuk mencapai hegemoninya di kawasan Asia Selatan. Temuan dalam penelitian ini, hegemoni Tiongkok ditunjukkan melalui berbagai kebijakan yang agresif di Asia seperti invasi Laut Tiongkok Selatan yang tidak mengindahkan prinsip-prinsip hukum internasional. Kemudian, Tiongkok juga berupaya untuk memaksimalkan kekuatan ekonominya melalui kebijakan-kebijakan strategis karena dengan perekonomian yang kuat dapat memaksimalkan kekuatan lainnya seperti militer atau politik. Dengan kata lain, *power* sangat membutuhkan dukungan kemakmuran ekonomi untuk memenuhi kekuatan lainnya.

Dengan demikian, tinjauan pustaka yang berisikan beberapa penelitian terdahulu untuk memberikan dasar teoritis serta konseptual yang mana tinjauan pustaka ini diharapkan mampu menjelaskan perspektif yang relevan dengan penelitian. Selain itu, tinjauan pustaka juga memberikan bukti kuat terhadap signifikansi dan relevansi topik penelitian ini baik dalam segi praktisi maupun akademisi yang telah dianalisis lebih lanjut sehingga penulis dapat menemukan gap penelitian terdahulu untuk di eksplorasi lebih lanjut serta memberikan partisipasi baru dalam hal perkembangan pengetahuan di bidang yang sama. Dengan mengidentifikasi faktor-faktor utama yang memiliki kontribusi terhadap permasalahan yang sedang diteliti, sehingga memengaruhi konseptual penelitian ini. Hasil dari tinjauan pustaka dapat memberikan validasi terhadap perspektif yang dipilih serta menegaskan urgensi penelitian untuk menjawab pertanyaan permasalahan.