

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Sejak abad ke 21 mulai terlihat adanya keterbukaan Tiongkok pada dunia internasional terutama dalam kebijakan ekonomi politik internasional. Saat ini, perkembangan ekonomi Tiongkok menjadi hal yang menarik yang mana menandakan kebangkitannya. Selain itu, Tiongkok saat ini tercatat telah menjalin kemitraan dengan lebih dari 100 negara dan dibandingkan dengan Amerika Serikat yang tercatat hanya bermitra setengah dari negara mitra Tiongkok (Anggraini, 2019). Kebangkitan Tiongkok lainnya, ditandai dengan peluncuran *Belt and Road Initiative* yang mana semakin memperluas kemitraan Tiongkok serta meningkatkan kepercayaan negara-negara lain terhadap Tiongkok.

Selama tahun pertama menjabat sebagai Presiden Tiongkok, Xi Jinping mengusulkan kebijakan ekonomi yang ambisius. Salah satu kebijakan ekonomi tersebut adalah program *Belt and Road Initiative* pada tahun 2013. Tujuan dari program *Belt and Road Initiative* bertujuan untuk menghubungkan ekonomi negara-negara di Asia, Eropa serta Afrika dengan infrastruktur, perdagangan, dan investasi. Program *Belt and Road Initiative* terdiri dari dua komponen utama yakni *the Silk Road Economic Belt* sebagai jalur darat bertujuan menghubungkan provinsi tertinggal bagian barat Tiongkok dengan Eropa melalui Asia Tengah. Kemudian, *the 21st Century Maritime Silk Road* sebagai rute laut bertujuan menghubungkan provinsi pesisir Tiongkok yang kaya, dengan kawasan Asia Tenggara hingga Afrika melalui pelabuhan dan jalur kereta api (Anam & Ristiyani, 2018). Melalui program ini Xi Jinping ingin membangun kembali jalur sutera besi bagi Tiongkok yang mana program ini melintasi tiga benua yakni Asia, Eropa serta Afrika. Program *Belt and Road Initiative* membutuhkan pembiayaan yang sangat besar sehingga Tiongkok mendirikan *Development Bank* (2013), *New Asian Infrastructure Investment Bank* (2014), *Silk Road Fund* (2015) untuk mendukung kelancaran berjalannya program tersebut.

Masuknya Tiongkok ke Afrika dimulai pada akhir abad ke-20 dan awal abad ke-21 yang mana sebagai bagian dari kebijakan luar negeri Tiongkok. Hubungan Tiongkok dengan Afrika secara resmi dimulai dengan berdirinya *Forum on China–Africa Cooperation* (FOCAC) pada tahun 2000 di Beijing atas inisiatif bersama Tiongkok dengan Afrika. Konferensi Tingkat Tinggi menjadi awal mula terbentuknya FOCAC, yang mana kerjasama ini berfokus untuk meningkatkan investasi dan perdagangan Tiongkok-Afrika. Saat ini sebanyak 49 negara di Afrika sudah tergabung dalam kerjasama FOCAC. Selain itu, kerjasama dalam mengeksplorasi sumber daya alam menjadi komponen kedua terpenting setelah perdagangan (Sinaga, 2017). Adanya potensi pasar yang baik serta pembangunan infrastruktur berkesinambungan menjadikan hubungan kerjasama Tiongkok-Afrika semakin harmonis. Kemudian, karakter kerjasama FOCAC terbagi menjadi dua yakni *Pragmatic Cooperation* dengan tujuan memperluas kerjasama serta *Equality and Mutual Benefit* dengan tujuan mempromosikan dialog politik serta kerjasama ekonomi dan perdagangan (Rosinawati & Munabari, 2021).

Sejak terbentuknya FOCAC, kerjasama ekonomi antara Tiongkok dengan negara-negara di kawasan Afrika mengalami peningkatan yang signifikan. Bagi Tiongkok hal ini memberikan kesempatan untuk ekspansi, yang mana kawasan Afrika menjadi salah satu tujuan strategis bagi investasi Tiongkok. Didukung dengan kawasan Afrika yang dianggap sebagai *Africa Century* pada abad ke-21, dikarenakan adanya pertumbuhan ekonomi dan teknologi yang cukup besar di kawasan tersebut. Sehingga mendorong beberapa negara tertarik untuk melakukan investasi di kawasan tersebut dan salah satunya Tiongkok melalui program *Belt and Road Initiative*. Berdasarkan data yang dirilis oleh *Chinese Investment Tracker* pada tahun 2018, Tiongkok melakukan investasi ke dalam beberapa sektor diantaranya, transportasi sebesar 33%, energi sebesar 33%, logam sebesar 11%, real estate 11%, utility sebesar 2%, teknologi sebesar 2%, keuangan sebesar 2%, agrikultur sebesar 2% serta lainnya sebesar 4% (*Chinese Investment Tracker*, 2018).

Beberapa negara-negara di kawasan Afrika mulai tergabung dalam program *Belt and Road Initiative*. Salah satunya negara-negara di kawasan Afrika Timur yang merupakan salah satu kawasan strategis bagi Tiongkok dalam menjalin kerjasama ekonomi melalui *Belt and Road Initiative*. Berdasarkan *African*

Develepoment Bank, 2019. Kawasan Afrika Timur adalah wilayah dengan tingkat pembangunan ekonomi paling cepat di benua Afrika dengan sumbangsih hampir menyentuh 7%. Selain itu, berdasarkan hasil laporan *African Economic Outlook* yang dipublikasikan bulan januari 2019, rata-rata pertumbuhan GDP Afrika Timur juga menjadi yang tertinggi diantara benua Afrika. Afrika Timur mencapai GDP sekitar 5.7% dan diikuti oleh Afrika Utara 4,9%, Afrika Barat 3,3%, Afrika Tengah 2,2%, dan Afrika bagian Selatan sebesar 1.2% (Utama, 2021). Selain tingkat pembangunan ekonomi paling cepat serta tingkat GDP tertinggi di Afrika, kawasan Afrika Timur memiliki sumber daya alam yang melimpah, khususnya minyak dan gas alam (Purcell, 2014). Tiongkok melihat adanya kekayaan sumber daya alam di kawasan Afrika Timur yang merupakan salah satu faktor penting untuk mendukung keberlangsungan industri bagi negara maju. Ketika negara-negara Afrika Timur berpartisipasi dalam *Belt and Road Initiative* sehingga menghasilkan berbagai infrastruktur diantaranya, *Addis Ababa Railway*, *Doraleh Multipurpose Port*, *Djibouti Free Trade Zone* yang terdapat di Djibouti. Kemudian, *Lamu Port South-Sudan Ethiopia Transport* (LAPSSET), *Standart Gauge Railway*, *Mombasa Port* yang terdapat di Kenya. Terdapat juga *Entebbe Express Highway*, *Karuma Hydropower Project*, Tol Kampela-Entebbe di Uganda. *Tanzania-Zambia Railway Authority*, *Special Economic Zone*, peningkatan pelabuhan Dar es Salaam dan Mtwara serta jembatan Kigamboni yang terdapat di Tanzania. Selain itu, terdapat juga jalur kereta api Ethiopia-Djibouti dan Kawasan Zona Ekonomi Timur di Ethiopia.

Adanya program *Belt and Road Initiative* tentunya memberikan dampak positif bagi negara-negara yang berpartisipasi dalam program tersebut terutama dalam mendorong pertumbuhan ekonomi. Namun, disisi lain terdapat juga kekhawatiran terkait investasi serta pinjaman utang yang diberikan Tiongkok dalam mendukung pembangunan infrastruktur serta kelancaran berjalannya program *Belt and Road Initiative*. Terdapat masalah terkait strategi investasi serta pinjaman utang Tiongkok yang ditunjukkan dengan besarnya jumlah pinjaman yang diberikan, namun disisi lain kemampuan negara mengembalikan sangat rendah sehingga menyebabkan kondisi yang disebut jebakan utang (*debt trap*) (Al-Fadhat & Prasetyo, 2022). Tiongkok memberikan jangka waktu yang cukup panjang untuk

negara melunasi utangnya, namun bagi negara berkembang kecilnya kemampuan negara-negara di kawasan untuk mengembalikan jumlah pinjaman tersebut akan berdampak pada kuatnya dominasi Tiongkok dalam mengontrol dan bahkan mengambil alih aset-aset strategis (Al-Fadhat & Prasetyo, 2022). Dalam konteks ini, strategi jebakan utang Tiongkok meliputi pinjaman atau proyek dengan persyaratan yang terlalu berat untuk dilunasi oleh negara, yang menekankan mereka untuk membuat konsesi politik atau ekonomi (*Vivekananda International Foundation*, 2022).

Masalah lain yang ditimbulkan dari program *Belt and Road Initiative* di kawasan Afrika Timur tidak hanya terkait dengan ketidakmampuan negara dalam mengembalikan pinjaman atas jangka waktu yang telah ditetapkan. Terdapat masalah lain terkait proses selama berjalannya *Belt and Road Initiative* seperti kurangnya partisipasi masyarakat lokal dalam pengambilan keputusan yang mana sering kali hanya melibatkan perwakilan pemerintah, perusahaan-perusahaan Tiongkok dan para pekerja sehingga menimbulkan konflik atas kompensasi lahan. Selain itu, para pemilik tanah mengklaim bahwa harga kompensasi yang diberikan tidak memadai sehingga menuntut harga kompensasi yang lebih tinggi. Masalah lain adalah terkait kurangnya transparansi dalam menjalankan proyek yang mana banyak melibatkan kontraktor maupun pengawas dari perusahaan-perusahaan Tiongkok sehingga menimbulkan konflik kepentingan yang berdampak pada biaya proyek serta kualitas pekerjaan. Kemudian, terdapat masalah terkait pelanggaran ketenagakerjaan yang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan Tiongkok seperti kondisi kerja yang buruk, upah kerja yang rendah dan kurangnya langkah-langkah keselamatan terlebih didorong dengan lemahnya undang-undang perlindungan tenaga kerja serta mekanisme penegakan hukum yang tidak memadai di negara tuan rumah (Komakech & Ombati, 2023). Dampak lingkungan seperti penggundulan hutan, polusi udara dan air serta erosi tanah yang ditimbulkan dari proyek *Belt and Road Initiative* menambah semakin kompleksnya dampak yang ditimbulkan dari *Belt and Road Initiative*.

Topik penelitian ini menjadi menarik jika melihat perkembangan *Belt and Road Initiative* di Afrika Timur yang mana pada awalnya sebagai bentuk kerjasama ekonomi yang telah memberikan dampak positif bagi negara-negara yang turut

berpartisipasi. Namun disisi lain, terdapat juga beberapa permasalahan yang ditimbulkan. Penelitian ini akan berfokus pada masalah dimana negara-negara di Afrika Timur yang berpartisipasi dalam program *Belt and Road Initiative* menghadapi kesulitan dalam melunasi pinjaman yang diberikan oleh Tiongkok yang mana fenomena tersebut disebut dengan *debt trap*. Kemudian, penelitian ini juga akan menggambarkan bagaimana hegemoni Tiongkok sehingga menimbulkan pola hubungan asimetris yang terdapat dalam *Belt and Road Initiative* di Afrika Timur sehingga dapat melihat pihak mana yang akan lebih diuntungkan dalam program tersebut.

1.2 Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah peneliti paparkan sebelumnya, maka peneliti mengajukan pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana *Belt and Road Initiative* di Afrika Timur?
2. Bagaimana hegemoni Tiongkok di Afrika Timur?

1.3 Ruang Lingkup dan Batasan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka dapat ditentukan batasan masalah dari penelitian ini akan membahas terkait Hegemoni Tiongkok melalui *Belt and Road Initiative* di Afrika Timur. Afrika Timur menjadi batasan penelitian sehingga penelitian ini akan berfokus pada *Belt and Road Initiative* di Afrika Timur. Dalam menentukan batasan penelitian yakni Afrika Timur, dikarenakan terdapat beberapa proyek sebagai hasil dari implementasi *Belt and Road Initiative* di kawasan tersebut. Selain itu, penulis juga akan membahas terkait bagaimana hegemoni Tiongkok di Afrika Timur melalui *Belt and Road Initiative*.

1.4. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.4.1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang serta rumusan masalah yang telah dipaparkan sebelumnya, maka tujuan yang menjadi landasan penelitian ini diantaranya:

1. Untuk mengetahui *Belt and Road Initiative* di Afrika Timur;

2. Untuk menggambarkan bagaimana hegemoni Tiongkok di Afrika Timur melalui *Belt and Road Initiative*.

1.4.2. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat yang berguna, diantaranya sebagai berikut:

1. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi terkait bagaimana perkembangan *Belt and Road Initiative* di Afrika Timur;
2. Penelitian ini juga dapat digunakan untuk melihat bagaimana hegemoni Tiongkok terlihat melalui *Belt and Road Initiative* di Afrika Timur;
3. Hasil dari penelitian ini juga diharapkan dapat memperluas literatur terkait program *Belt and Road Initiative* yang telah ada dengan menyoroti perkembangan program tersebut di Afrika Timur.

1.5. Kerangka Teoritis-Konseptual

1.5.1. *China's Debt Trap*

Debt Trap merupakan sebuah strategi yang dilakukan Tiongkok melalui program kerjasama *Belt and Road Initiative*. Bantuan berupa pinjaman utang (*foreign aid*) maupun investasi yang diberikan Tiongkok kepada negara-negara berkembang dengan suku bunga yang rendah serta terdapat jangka waktu yang telah ditetapkan dengan tujuan untuk mengisi gap di beberapa sektor yakni infrastruktur serta mendorong pertumbuhan ekonomi. Akan tetapi, utang berlebihan dapat menimbulkan konsekuensi negatif berupa meningkatnya risiko gagal bayar yang mengarah pada kebangkrutan atau kehilangan aset. Dalam menghadapi kondisi tersebut, pemerintah akan berupaya untuk mencetak lebih banyak uang dalam upaya membayar utang yang dapat menyebabkan turunnya nilai mata uang serta inflasi (Angelov, 2023).

Istilah *debt trap* awalnya diciptakan oleh penulis Brahma Chellaney ketika menggambarkan strategi Tiongkok, khususnya dalam *Belt and Road Initiative*. *Debt trap* juga digambarkan sebagai kondisi dimana aktor atau negara yang berutang atau penerima bantuan (*borrower*) dari negara atau aktor lain (*lender*) dihadapkan pada situasi tidak mampu membayar atau melunasi utangnya atas jangka waktu yang telah ditentukan. Jika suatu negara berada dalam kondisi *debt trap*, maka aktor atau

negara pemberi pinjaman memiliki kekuasaan dalam mengambil kebijakan yang dapat mengatur aktor atau negara yang meminjam (Al-Fadhat & Prasetyo, 2022).

Penggunaan bantuan dalam bentuk pinjaman, hibah dan bentuk-bentuk lain dari keterlibatan ekonomi negara lain disebut dengan “statecraft ekonomi”, dengan kata lain *debt trap* adalah salah satu pendekatan yang digunakan negara untuk mencapai kebijakan luar negeri (Alden, 2020). Selain itu, suatu negara berada dalam kondisi *debt trap* apabila terjadinya transaksi keuangan dalam bentuk pinjaman yang dilakukan Tiongkok terhadap negara peminjam, Tiongkok dengan sengaja memberikan pinjaman kepada negara peminjam dengan tujuan untuk mendapatkan aset strategis di masa depan, serta peminjam tidak memiliki potensi untuk membayar utangnya kepada Tiongkok sehingga memberikan sebagian aset kepada Tiongkok untuk mengurangi utangnya (Himmer & Rod, 2022).

Negara berkembang dengan institusi domestik yang lemah tidak akan mampu untuk membayar utang mereka, karena uang yang terlalu banyak untuk berbagai pemerintah, dan selanjutnya akan menghambat investasi publik dan pertumbuhan ekonomi serta menciptakan masalah kedaulatan melalui ketergantungan secara terus menerus kepada Tiongkok (Ameyaw-Brobby, 2018). Awalnya, negara yang memiliki institusi yang lemah lebih rentan terhadap defisit perdagangan. Ketidakseimbangan nilai tukar akan mengakibatkan depresiasi nilai tukar yang kemudian akan meningkatkan beban penyelesaian utang, memperburuk mata pencaharian dan meningkatkan kemiskinan. Ketika suatu negara berada dalam kondisi utang yang terlalu banyak dari pada yang mampu dibayarkan. Negara tersebut akan mengorbankan pengeluaran domestik yang seharusnya digunakan untuk kesejahteraan. Namun, justru digunakan untuk membayar utang luar negeri yang berdampak pada kondisi negaranya yang semakin sulit. Negara-negara tersebut akan sulit menarik investasi asing dan apabila melakukannya, investor akan menuntut pengembalian yang tinggi atas investasi mereka sebagai sumber keamanan (penjamin) terhadap resiko tinggi (Ameyaw-Brobby, 2018)

Dalam konteks ini, penggunaan konsep *debt trap* untuk menggambarkan bahwa Tiongkok telah melakukan investasi besar dibawah *Belt and Road Initiative* dan beberapa negara penerima dihadapi dengan kondisi kesulitan mengembalikan

pinjaman sehingga kondisi tersebut dijadikan peluang oleh Tiongkok untuk mencapai hegemoninya di Afrika Timur.

1.5.2. Konsep Hegemoni

Dalam penelitian ini menggunakan konsep hegemoni yang di kemukakan oleh Antonio Gramsci (1891-1937), berkaitan untuk menjelaskan dinamika kekuasaan. Istilah hegemoni berasal dari bahasa Yunani yakni “hegemonia” untuk menggambarkan hubungan kekuasaan yang asimetris. Kemudian, Gramsci (1971) menjelaskan bahwa dalam hegemoni, persetujuan adalah kunci untuk mengambil alih kekuasaan bukan melalui paksaan maupun kekerasan. Sehingga, agar suatu negara dianggap sebagai negara hegemonik maka negara tersebut harus memperoleh posisi terdepan dibandingkan negara-negara lainnya.

Definisi hegemoni lainnya di kemukakan oleh Lull (1993), yang mana didefinisikan sebagai satu kelompok sosial yang memegang kekuasaan atas orang lain melalui kekuasaan dan dominasi (Lull, 1993). Hegemoni menekankan dominasi dan subordinasi dan memastikan saling ketergantungan asimetris dimana saling ketergantungan ini mungkin politik, ekonomi, budaya, benar-benar terjadi diantara negara-bangsa atau komunitas sosial kelas-kelas dalam suatu negara (Böhm, 2018). Ciri lain dari sebuah kekuatan hegemonik sebagaimana yang disampaikan oleh adalah kemampuan suatu negara lain untuk membujuk negara lain agar mau bekerja sama melalui kekuatan *soft power* (Nye, 2004).

Terdapat dua syarat yang harus dipenuhi sistem internasional untuk disebut sistem yang hegemoni (Carsten Rauch & Iris Wurm, 2013). Pertama dibutuhkan adanya aktor negara yang memiliki sumber daya dan kekuatan yang dibutuhkan untuk bisa meraih posisi superior dibanding kompetitornya. Kedua, aktor yang kuat tersebut mau untuk mengambil kesempatan dalam meraih posisi kepemimpinan terhadap aktor-aktor lain. Keinginan untuk menjadi hegemon dimotivasi dengan adanya prospek bahwa keuntungan yang didapat dalam sistem hegemonik tersebut akan diraih oleh aktor hegemon, tetapi harus melebihi biaya (*cost*) yang dikeluarkan oleh aktor hegemon tersebut ketika berupaya meraih posisi dominan (Baker, 2004).

Hegemoni juga memunculkan adanya bentuk struktural dalam sistem internasional dimana satu aktor negara yang kuat mengendalikan dan mendominasi

aktor-aktor negara lain didalam sistem yang lebih lemah (Gilpin, 1981). Hegemoni juga menunjukkan adanya superioritas satu negara tanpa menghilangkan kedaulatan negara lain, serta lebih menunjukkan adanya kepemimpinan yang diakui serta pengaruh yang kuat dari satu unit didalam sistem, tetapi tidak serta merta menyatukan sistem internasional dalam satu otoritas tunggal sehingga kemudian hegemon disebut dengan “*the first amongst tendential equals*” (Carsten Rauch & Iris Wurm, 2013).

Selain itu, Robert Koehane menekankan faktor ekonomi dalam menentukan hegemon. Menurut Keohane, sebuah negara dapat menjadi hegemoni politik dunia harus memiliki akses ke bahan mentah yang sangat penting, mengontrol sumber modal utama, mempertahankan pasar impor yang besar serta memiliki keunggulan komparatif dalam barang dengan nilai tinggi serta menghasilkan upah dan keuntungan yang relatif tinggi.

(Carsten Rauch & Iris Wurm, 2013), menjelaskan satu jenis hegemoni yang mana didasarkan pada tulisan akademisi Jerman yang bernama Henrich Triepel. Menurut Triepel, hegemoni dapat dipahami sebagai satu bentuk untuk “pembatasan kekuatan”, yang kemudian ditandai dengan adanya hubungan kerjasama serta didesain untuk dilaksanakan dengan tujuan untuk mempertahankan pola relasi kuasa asimetris berdasarkan prinsip dasar hubungan timbal balik (*reciprocity*) dan ditandai dengan adanya partisipasi sukarela dari negara-negara lain yang kekuatannya lebih lemah. Selain itu, menurut Triepel negara hegemonik memperlihatkan adanya upaya untuk membatasi pemakaian kekuatan yang dimiliki serta lebih mengutamakan orientasi untuk mewujudkan tujuan bersama, dan para pengikut negara hegemon mendapatkan keuntungan dengan mengakui kepemimpinan serta bersedia untuk mengikuti kepemimpinan negara hegemon tersebut.

Dalam konteks ini, pola hubungan asimetris dalam kerjasama *Belt and Road Initiative* antara Tiongkok dengan negara-negara yang turut berpartisipasi di Afrika Timur merupakan corak kerjasama kawasan yang *hybrid*, di mana Tiongkok sebagai negara hegemon bagi negara-negara “target investasi” di Afrika Timur.

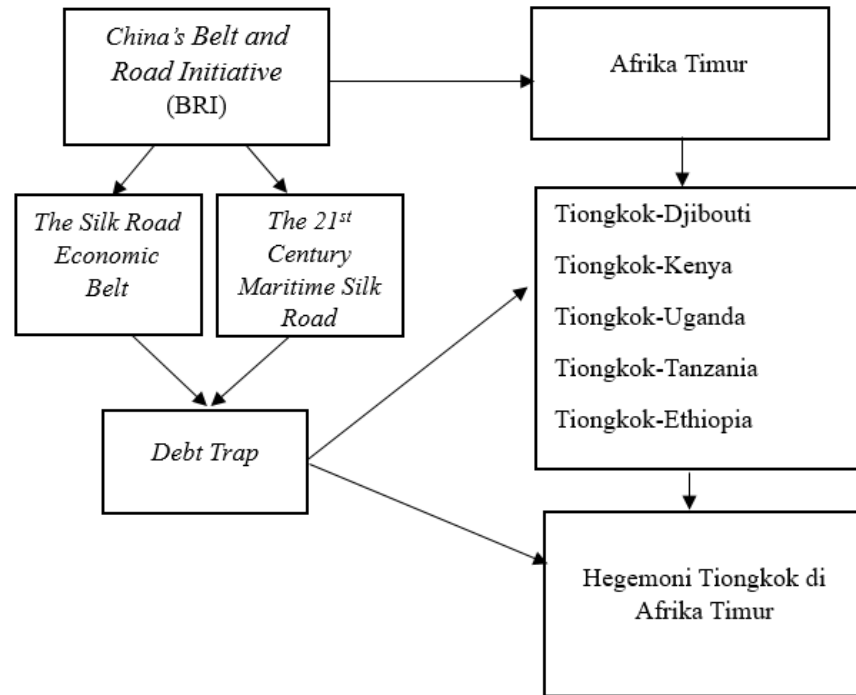
1.6. Asumsi Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, peneliti menarik asumsi penelitian sebagai berikut:

1. Dinamika sosio-ekonomi dan politik Afrika Timur serta negara-negara Afrika Timur yang berpartisipasi dalam *Belt and Road Initiative* telah melatarbelangi dan memengaruhi *Belt and Road Initiative* di Afrika Timur.
2. Hegemoni Tiongkok melalui *Belt and Road Initiative* telah menimbulkan pola hubungan asimetris yang terlihat melalui perdagangan serta investasi dan konstruksi.

1.7. Kerangka Analisis

Tabel 1. 1 Kerangka Analisis



Kerangka analisis diatas menggambarkan *Belt and Road Initiative* Tiongkok yang mana terdiri dari dua komponen yakni *The Silk Road Economic Belt* yang mana sebagai jalur darat serta *The 21st Maritime Silk Road* sebagai jalur laut. Kemudian, Afrika Timur menjadi salah satu kawasan yang berpartisipasi dalam *Belt and Road Initiative*, dengan beberapa negara serta proyek hasil *Belt and Road Initiative* di Afrika Timur diantaranya:

1. Tiongkok-Djibouti: *Addis Ababa Railway*, *Doraleh Multipurpose Port*, *Djibouti Free Trade Zone*;
2. Tiongkok-Kenya: *Lamu Port-South Sudan Ethiopia Transport (LAPSSET)*, *Standart Gauge Railway (SGR)*, *Mombasa Port*;
3. Tiongkok-Uganda: *Entebbe Express Highway*, *Karuma Hydropower Project*, *Tol Kampala-Entebbe*;

4. Tiongkok-Tanzania: Tiongkok-Tanzania: Jalur kereta api Zambia-Tanzania (*Tanzania Zambia Railway Authority*), *Special Economic Zone*, peningkatan pelabuhan Dar es Salaam dan Mtwara dan jembatan Kigamboni;
5. Tiongkok-Ethiopia: Jalur kereta api Ethiopia-Djibouti, Kawasan Zona Ekonomi Timur.

Pendaan besar yang diberikan Tiongkok dibawah *Belt and Road Initiative* telah menyebabkan negara-negara di Afrika Timur mengalami peningkatan utang serta kesulitan mengembalikan pinjaman yang mana kondisi tersebut disebut dengan *debt trap*. Dengan adanya kondisi tersebut, menjadi startegi bagi Tiongkok untuk membangun hegemoni di Afrika Timur sehingga dalam *Belt and Road Initiative* terlihat adanya pola hubungan asimetris dalam kerjasama tersebut.