

IMPLEMENTASI TEORI DEPENDENSI STUDI KASUS : KEBIJAKAN *BELT AND ROAD INITIATIVE* TIONGKOK KHUSUSNYA DI KAWASAN AFRIKA TIMUR

Agung Prija Utama

Ilmu Hubungan Internasional, Pascasarjana Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,
Universitas Padjadjaran
Jl. Bukit Dago Utara No. 25 Dago, Bandung

Email : agung14008@mail.unpad.ac.id

Abstract

China launched one of the most powerful infrastructure development programs in history, which began in 2013, namely the Belt and Road Initiative. In this ambitious program, China has the desire to develop the legendary Silk Road and trade routes that can connect China-Europe by land and sea. Of several countries, one of which is the target of the Belt and Road Initiative is the East Africa region. Where the location is quite strategic, as well as international trade routes that have very rich natural resources, which is one of China's main focuses in its ambitious program. In addition, this route can also have a sufficient impact on economic welfare through increasing the value of growth and GDP of countries in the region, however, it also does not escape the negative impacts it brings. In this paper, we will try to discuss China's Belt and Road Initiative program which is seen and implemented from the perspective of dependency theory, which in this discussion finds a slight negative tendency towards countries in East Africa that are trapped in a relationship of economic and trade dependence that leads to political dependence of the country.

Keywords: East Africa, Belt and Road Initiative, Dependency Theory, Political Dependency, Economic Dependence.

Abstrak

Tiongkok meluncurkan salah satu program pembangunan infrastruktur yang paling hebat sepanjang sejarah yang dimulai sejak 2013, yakni program *Belt and Road Initiative*. Dalam program ambisiusnya ini, Tiongkok memiliki keinginan untuk mengembangkan jalur sutra (*Silk Road*) dan jalur perdagangan legendaris yang dapat menghubungkan Tiongkok-Eropa dengan melalui jalur darat dan laut. Dari beberapa negara, salah satunya yang menjadi sasaran program *Belt and Road Initiative* ini adalah kawasan Afrika Timur. Dimana lokasinya yang cukup strategis, serta jalur perdagangan internasional yang memiliki sumber daya alam yang sangat kaya, yang mana menjadi salah satu fokus utama Tiongkok dalam program ambisiusnya. Selain itu jalur tersebut juga dapat membawa dampak yang cukup untuk kesejahteraan ekonomi melalui peningkatan nilai pertumbuhan serta GDP negara-negara di kawasan, akan tetapi, hal itu juga tidak luput dari dampak negatif yang dibawanya. Dalam karya ini akan mencoba membahas program *Belt and Road Initiative* Tiongkok yang dilihat dan di implementasikan dari perspektif *dependency theory*, yang mana dalam pembahasan ini sedikit menemukan sebuah kecenderungan yang negatif terhadap negara-negara di Afrika Timur yang terjebak dalam sebuah hubungan ketergantungan ekonomi dan perdagangan yang mengarah kepada ketergantungan politik negaranya.

Kata Kunci: *Afrika Timur, Belt and Road Initiative, Dependency Theory, Ketergantungan Politik, Ketergantungan Ekonomi.*

PENDAHULUAN

Sejatinya aktivitas ekonomi dilakukan dalam rangka menghasilkan kesejahteraan dan keamanan suatu negara. Dalam konteks sebuah negara, tingkat kesejahteraan dapat diukur melalui tingkat pertumbuhan ekonomi per tahun (GDP). Dalam mendorong pertumbuhan ekonomi suatu negara dapat melakukan sebuah proses pembangunan yang dikelola dengan baik dan berkelanjutan melalui kekuatan perekonomian dalam negeri ataupun hutang dan bantuan dari luar negeri. Disini Teori Dependensi merupakan salah teori utama yang digunakan dalam pembangunan ekonomi suatu negara, yang mana

berasal dari buah pemikiran marxisme, pada teori ini juga melihat suatu keberadaan kelas antara negara-negara yang menempatkan diri mereka kedalam susunan klasifikasi, terdapat dua tipe yakni sbb; negara *core* dan *periphery*.

Secara general, basis teori ini melihat suatu pola hubungan ketergantungan ekonomi dari negara *periphery* ke negara *core*. Dampak negatif yang ditimbulkannya pun jelas yang mana dapat membuat suatu negara akan menjadi sedikit kesulitan untuk membangun perekonomian negerinya. Pola ketergantungan ekonomi ini kemudian akan merubahnya menjadi ketergantungan politik, yang mana kebijakan yang diambil oleh negara *periphery* akan secara otomatis mengikuti kebijakan daripada negara *core*, jika kondisi tersebut terlalu lama dihiraukan (Hirschman, 1980). Pada abad ke-21 dianggap sebagai *Africa Century*, hal demikian karena adanya pertumbuhan ekonomi dan teknologi yang cukup besar di benua tersebut. Hal itu karena tingkat populasi kaum muda yang berada dibawah umur 25 tahun telah berhasil memberikan sumbangsih 60% dari total keseluruhan penduduk serta 5 dari 10 negara dari benua ini juga memiliki sumbangsih kepada tingkat pertumbuhan ekonomi dunia (Gurreiro, 2020).

Kemudian, hal tersebut membuat ketertarikan tersendiri bagi beberapa negara untuk melirik benua Afrika sebagai lokasi strategis dalam investasi yang menguntungkan. Diketahui sebelumnya, bahwa Kawasan Afrika Timur adalah wilayah dengan tingkat pembangunan ekonomi paling cepat di benua Afrika dengan sumbangsih hampir menyentuh 7%. Dari hasil laporan *African Economic Outlook* yang dipublikasikan bulan januari 2019, memiliki rata-rata pertumbuhan GDP Afrika Timur yang tertinggi diantara benua Afrika 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% (African Development Bank, 2019). Kemudian, negara dengan pertumbuhan ekonomi paling tinggi diisi oleh Ethiphia, diikuti oleh Rwanda, Tanzania, Kenya, Djibouti, dan Uganda di tahun 2018.

Afrika Timur sudah sejak lama menjadi sebuah kawasan strategis dengan nilai ekonomi yang melesat, hal itu karena selain dilewati oleh jalur perdagangan laut dunia pada bagian tanduk Afrika, namun menjadi lokasi juga pelabuhan induk yang terletak di bagian timur, yakni daerah Mombasa di Kenya (Cannon, 2018). Dengan demikian, pelabuhan tersebut menjadi pusat dari distribusi barang-barang perdagangan ke negara-

negara yang tersebar di pedalaman benua. Berkembangnya ekonomi yang pesat tidak terlepas dari bentuk-bentuk penanaman modal dan kerjasama ekonomi yang dilakukan oleh pihak asing karena melihat strategis wilayah, khususnya bagi Tiongkok.

Dalam mewujudkan program *Belt and Road Initiatives*, Tiongkok telah berhasil menanamkan cukup banyak modal terhadap pengembangan infrastruktur khususnya di jalan pelabuhan, serta jalur kereta api. Contoh dari pembangunan tersebut yakni, pembangunan rel kereta ukuran standar dari Addis Adaba, Ethiopia ke pelabuhan Djibouti yang menghabiskan biaya proyek sebesar 3,6 miliar dollar. Di Kenya, Tiongkok juga telah berhasil membangun sebuah rel kereta dengan tujuan pelabuhan Mombasa ke Nairobi yang menelan biaya sebesar 3,4 miliar dollar (Cannon, 2018). Setelah itu, Tiongkok juga melanjutkan pembangunannya ke sektor industri minyak bumi seperti saluran pipa bawah tanah yang bertujuan untuk menyalurkan sumber daya tersebut dari ladang-ladang langsung ke Pelabuhan. Hal demikian seperti yang dilakukan di Tanzania dan Uganda (Cannon, 2018). Meskipun membawa keuntungan yang nyata bagi negara-negara di Afrika Timur, namun terdapat permasalahan yang timbul dari pola kerjasama ekonomi tersebut. Permasalahan yang timbul yakni adalah kurangnya hubungan antara modal asing dengan industri lokal serta para pekerja lokal Afrika, karena cenderung Tiongkok mengimpor keduanya (Kodzi, 2018). Kecenderungan selanjutnya adalah kekhawatiran akan penumpukan hutang Tiongkok yang membahayakan negara-negara Afrika Timur karena kemungkinan untuk intervensi ke urusan dalam negeri karena memiliki banyak hutang terhadap Tiongkok.

Hubungan antara Tiongkok dan negara-negara Kawasan Afrika Timur tidak hanya menguntungkan dari sisi ekonomi namun secara politik. Tiongkok sendiri merupakan negara dengan kekuatan baru dalam segi ekonomi yang bangkit setelah masa perang dingin dengan ditandainya reformasi ekonomi era Deng Xiaoping yang telah dilakukan selama tiga dekade dan berhasil menghasilkan pertumbuhan ekonomi yang cukup maju. Dimana sistem perekonomian Tiongkok lambat laun mulai bergeser dari sebelumnya menganut sistem sosialis-komunis kini menjadi kapitalis. Dalam meraih keberhasilan ekonominya, Tiongkok mencari dan mengekspansi wilayah-wilayah strategis untuk menanamkan modal investasi.

Melihat kemajuan ekonomi dan ambisi yang cukup tinggi dari Tiongkok, kawasan Afrika Timur sendiri diketahui memiliki kesulitan yang cukup menghambat perekonomiannya khususnya dengan negara-negara barat. Hal demikian dikarenakan permasalahan sejarah yang melibatkan kemanusiaan dan tipe rezim yang cukup otoriter sehingga pada awalnya cukup menghambat persoalan ekonomi di negara-negara Afrika Timur (Mason, 2016).

Tiongkok dengan ambisi ekonominya tidak mempermasalahkan hal demikian untuk mulai mempertimbangkan hubungan kerjasama bersama negara-negara di kawasan Afrika Timur. Melainkan, Tiongkok lebih mengedepankan prinsip saling menguntungkan. Sehingga membuat kawasan Afrika Timur menjadi sebuah kawasan yang memiliki nilai strategis tersendiri bagi Tiongkok untuk dijadikan partner dalam sisi ekonomi. Selain, dari sisi ekonomi bagi Tiongkok, kawasan Afrika Timur dipandang sebagai kawasan yang strategis dari sisi politik, yakni penyebaran pengaruhnya ke seluruh dunia dengan menunjukkan citra sebagai negara dengan kekuatan ekonomi baru yang dapat menantang hegemoni negara adidaya sekelas Amerika Serikat. Berangkat dari keuntungan secara ekonomi dan politik Tiongkok, hal demikian tidak luput juga dari dampak kerugian yang cukup terasa bagi negara-negara di kawasan Afrika Timur yakni adanya kemungkinan atau potensi yang nyata berupa intervensi Tiongkok terhadap urusan/kebijakan internal negara.

Berdasarkan tulisan diatas, dapat dipahami bahwa kebijakan investasi asing dan program pembangunan yang dilakukan oleh Tiongkok melalui program *Belt and Road Initiative* terhadap negara-negara di kawasan Afrika Timur ternyata bukan hanya memberikan keuntungan secara material dan kekuasaan namun juga memberikan dampak kerugian tersendiri dalam konteks hubungan kerjasama. Paper ini bermaksud untuk melihat implementasi nyata terkait program *Belt and Road Initiative* Tiongkok terhadap negara-negara di kawasan Afrika Timur dengan menggunakan perspektif Teori Dependensi. Dalam proses risetnya, peneliti sedikit melihat kecenderungan program *Belt and Road Initiative* ini merupakan sebuah *agenda setting* bagi Tiongkok dalam membangun suatu hubungan ketergantungan terhadap negara-negara di kawasan Afrika Timur, baik secara ekonomi ataupun politik. Berikut paper ini disajikan untuk mencoba

memvalidasi hipotesis demikian dengan berbagai rujukan fakta-fakta empirik berdasarkan kejadian yang sesungguhnya.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini akan membahas tentang implementasi teori dependensi dalam studi kasus kebijakan *belt and road initiative* Tiongkok khususnya di kawasan Afrika Timur dengan menggunakan studi literatur, yakni mengumpulkan data dalam bentuk data-data sumber informasi digital dan gambar bergerak dan tercetak tentang kebijakan *belt and road initiative* dan sumber-sumber lainnya yang relevan, yang berguna untuk dapat melihat wujud konkret dari teori dependensi terhadap kebijakan *belt and road initiative* Tiongkok terhadap negara-negara di kawasan afrika timur. Unit observasi penelitian ini adalah sumber berita dan informasi tentang kerjasama Tiongkok dengan negara-negara di Afrika Timur yang terliput di media internet dan Youtube. Metode sampling yang digunakan adalah *purposive sampling*, yakni unit-unit observasi yang terpilih dan yang tertuju dan yang terkait kerjasama-kerjasama Tiongkok dengan Kawasan Afrika Timur. Informasi-informasi yang diambil dipilih dari sumber-sumber informasi terpercaya. Dalam studi literatur kali ini tidak mempersoalkan mengenai jenis datanya, apakah dalam bentuk data primer ataupun data sekunder.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Dependency Theory

Teori ini pada awalnya merupakan kritik terhadap anggapan di masa awal perang dingin yang mengkonsepsikan pembangunan ekonomi akan menguntungkan setiap negara yang tergabung dalam sistem internasional. Namun pada kenyataanya kesejahteraan ekonomi di suatu negara dapat menyebabkan permasalahan keterbelakangan di negara lain. Kondisi ini kemudian menghasilkan pembagian negara-negara di dunia menjadi dua kategori yakni *core* dan *periphery*. Menurut teori ini bagi negara *periphery* pembangunan secara ekonomis adalah menghasilkan keterbelakangan,

secara sosial meningkatkan kesenjangan sosial yang kemudian menimbulkan konflik, dan secara politis memperkuat pemerintahan otoriter yang berkuasa (Romaniuk, 2017).

Fondasi dari teori *dependency* muncul dibangun pada tahun 1950an melalui pendapat para ahli ekonomi yang berasal dari ECLA (*Economic Commission for Latin America*), salah satunya yang paling berpengaruh adalah Paul Prebisch (Reyes, 2001). Mereka berusaha untuk menjelaskan ketertinggalan perekonomian Amerika Latin dan mendapati bahwa hal ini disebabkan oleh ketidakadilan yang terjadi dalam kegiatan perdagangan antara pengekspor barang mentah dengan pengekspor barang manufaktur (Valenzuela & Valenzuela, 1978). Proposal Prebisch dan ECLAC yang menjadi dasar awal bagi kelahiran teori dependensi pada perkembangannya juga dikritik karena dinilai gagal menghasilkan model dependensi oleh para ahli ekonomi lain yang juga kemudian ikut mengembangkan teori ini yakni Falleto dan Dos Santos. Setiap ahli tersebut meskipun mengangap teori yang sama tetapi menghasilkan perspektif yang berbeda-beda dalam menjawab kondisi kemiskinan di negara dunia ketiga karena menggunakan pendekatan yang berbeda.

Setidaknya terdapat dua tradisi dalam teori dependensi yakni *pertama*, tradisi *American-Marxist* yang dikembangkan oleh Baran, Swezzy, dan Gunder Frank dengan percabangan yang terdapat pada tulisan-tulisan Dos Santos, Marini, Quijano, dan Bambilra. *Kedua*, adalah tradisi *Latin American-Structuralist* yang didasari oleh tulisan-tulisan Prebisch, Furtado, dan Anibal Pinto yang tergabung dalam ECLAC. Meskipun memiliki perbedaan yang besar, terutama pada kepercayaan terhadap adanya kebebasan dalam sistem ekonomi internasional kedua tradisi tersebut memiliki kesamaan argumen yakni beranggapan inovasi teknologi, bukan modal asing, sebagai sesuatu yang mampu membuat negara sukses dalam melakukan pembangunan ekonominya lewat proses industrialisasi (Vernengo, 2004).

Disamping itu terdapat hipotesis utama yang selalu diangkat oleh teori *dependency*, diantaranya *pertama*, berbeda dengan pembangunan di negara-negara *core* yang bersifat mandiri, pembangunan di negara *periphery* memerlukan hubungan subordinasi terlebih dahulu dengan negara inti. *Kedua*, negara pinggir akan mengalami masa perkembangan ekonomi terbesar ketika ikatan mereka dengan negara inti berada di titik terlemah. *Ketiga*,

saat negara inti pulih dari krisis dan membangun kembali ikatan investasi dan perdagangan, ia secara otomatis akan kembali memasukan negara pinggiran dalam sistem ketergantungan sehingga membuat pertumbuhan industrialisasi di wilayahnya menjadi terhambat (Reyes, 2001).

Menurut John Joshua dalam karyanya yang berjudul *the Belt and Road Initiative and the Global Economy* dijelaskan bagaimana Tiongkok sebagai kekuatan ekonomi baru (*Emerging Power*) dunia memiliki banyak hubungan perdagangan dengan negara lain yang kemudian meningkatkan pengaruhnya di kancah internasional. Mereka menggunakan pengaruh ekonominya untuk memperoleh dukungan politik secara internasional. Berdasarkan penelitian diketahui bahwa negara yang memiliki hubungan dagang tingkat tinggi dengan Tiongkok memiliki kecenderungan berada diposisi yang sama dalam menanggapi isu luar negeri yang penting. Peningkatan volume perdagangan antara Tiongkok dengan negara-negara di kawasan Afrika dan Amerika Latin berkonsekuensi pada kecenderungan tersebut (Flores-Macias, 2013). Hal ini sesuai dengan anggapan bahwa peningkatan di bidang perdagangan serta kebergantungan perdagangan mengarah pada konvergensi kebijakan luar negeri yang lebih besar (Hirschman, 1980).

Kondisi ini terjadi karena setiap gangguan terhadap hubungan perdagangan tersebut akan berakibat pada biaya ekonomi yang besar. Berkaitan dengan itu, program pembangunan infrastruktur oleh *Belt and Road Initiative* membuat interkoneksi yang lebih besar dan diharapkan untuk menciptakan dukungan politik dari negara-negara yang terlibat kepada Tiongkok. Lebih jauh, seiring dengan pertumbuhan ekonomi Tiongkok, negara ini akan mendapatkan pengaruh lebih dalam proses pembuatan kebijakan di negara-negara yang berpartisipasi dalam *Belt and Road Initiative* (Joshua, 2019). Oleh karena itu kemudian program *Belt and Road Initiative* ini menciptakan kondisi ketergantungan dari negara-negara di kawasan Afrika Timur sebagai negara *periphery* dan Tiongkok sebagai *core*-nya.

B. Program Belt and Road Initiative

Belt and Road Initiative adalah sebuah program kebijakan luar negeri Tiongkok yang dimaksudkan untuk menghidupkan kembali jalur perdagangan bersejarah yakni *Silk*

Road yang menghubungkan berbagai negara dengan Tiongkok. Program *Belt and Road Initiative* mengandung dua komponen utama yakni, sbb; *pertama, Silk Road Economic Belt*, berupa jalur kereta api dan saluran pipa yang menghubungkan Tiongkok dengan Eropa melalui wilayah Tiongkok Barat dan Asia Tengah. *Kedua, 21st Century Maritime Silk Road*, sebuah jalur perdagangan lintas laut yang menghubungkan Tiongkok dengan Eropa melalui wilayah Asia Selatan dan Tanduk Afrika (Were, 2018).

Program ini mengaspirasikan keinginan untuk menciptakan sebuah kolaborasi dengan menyatukan negara-negara di kawasan Asia, khususnya Asia Pasifik dengan negara-negara di benua Afrika dan Eropa (Colifaturansa, 2020). Kebijakan ini pertama kali dicanangkan oleh Presiden Xi Jinping pada *Peripheral Diplomacy Work Conference* di tahun 2013. Program *Belt and Road Initiative* sendiri memang merupakan upaya Tiongkok untuk mendorong pertumbuhan ekonominya pasca reformasi ekonomi dari sosialis-komunis ke kapitalis. Reformasi ekonomi ini pada akhirnya menyebabkan Tiongkok harus melakukan ekspansi ke wilayah-wilayah lain sebagai sasaran lokasi investasi kapitalnya. Fokus dari program *Belt and Road Initiative* ini diantaranya, menciptakan koordinasi kebijakan, memfasilitasi interkoneksi, melakukan kegiatan perdagangan tanpa hambatan, integrasi finansial, dan membuat atau memperkuat ikatan antara negara partisipan (Colifaturansa, 2020).

C. Kerjasama Ekonomi Tiongkok Dengan Negara-Negara Kawasan Afrika Timur

Kawasan Afrika Timur yang dilalui oleh *21st Century Maritime Silk Road* pada program *Belt and Road Initiative* menjadi salah satu target strategis bagi investasi Tiongkok. Investasi tersebut berupa pembangunan infrastruktur vital karena penting mengingat ketiadaan *deep-water port* atau sungai yang dilayari. Dimana investasi ini juga memberikan akses *in and out* dari benua tersebut. Selain itu, kawasan Afrika Timur juga mengandung berbagai sumber daya alam yang cukup melimpah, khususnya minyak dan gas alam (Purcell, 2014). Kekayaan yang melimpah ini sangat penting bagi keberlangsungan sektor industri di negara maju.

Dengan adanya akses *in and out* di kawasan Afrika Timur, jalur perdagangan pun menjadi mudah untuk masuk ke benua Afrika, dikarenakan terdapat 2 pelabuhan yang telah rampung dibuat yang terletak di Djibouti dan Kenya. Dua pelabuhan ini sangat cocok bagi bongkar muat dalam jumlah besar. Karena sebelumnya, belum ada pelabuhan yang dapat menerima singgah seperti kapal container ataupun kargo yang berukuran besar (Cannon, 2018). Kedua pelabuhan tersebut Tiongkok melalui *program Belt and Road Initiative*-nya banyak memberikan suntikan investasi.

Negara Djibouti sendiri merupakan negara dengan luas wilayah terkecil di benua Afrika. Namun, karena kedekatannya dengan wilayah Timur Tengah serta lokasi strategisnya di selat *Bab al-Mandab* menjadikannya jalur strategis untuk transit perdagangan negara-negara sehingga menjadi sangat penting bagi kekuatan dunia, khususnya bidang ekonomi (Chaziza, 2021). Melalui program *Belt and Road Initiative*, Tiongkok membangun sebagian besar proyek infrastruktur utama negara tersebut dengan skema pembiayaan dari bank-bank di Tiongkok hingga mencapai \$14.4 miliar. Dari investasi tersebut telah berhasil membangun berbagai bentuk infrastruktur penting seperti pembangunan pelabuhan, jalur kereta Djibouti-Ethiopia, serta pipa gas alam.

Dalam proyek strategisnya, lokasi pelabuhan Djibouti hendak dijadikan pusat bisnis internasional yang mencakup zona bebas perdagangan (*Free Trade Area*) dan juga area bisnis. Skema kerjasama yang terjalin dalam pembangunan pelabuhan di Djibouti dilakukan oleh pihak swasta asal Tiongkok yakni *China Merchants Group*, yang merupakan salah satu perusahaan yang memiliki *track record* dalam mengelola pelabuhan terbesar di Tiongkok. Dalam kesepakatannya diantara kedua belah pihak telah berhasil menandatangani kerjasama dengan nilai investasi sebesar \$350 juta bersama *Green Horn Investment Holding*, yakni perusahaan milik negara Djibouti (Chaziza, 2021).



Sumber : Republik Merdeka
(Pelabuhan Terbesar Hasil Kerjasama Tiongkok-Djibouti)

Berbagai bentuk pembangunan infrastruktur yang mengandalkan investasi dari program *Belt and Road Initiative* semakin memasukan Djibouti ke dalam cengkraman Tiongkok. Cengkraman dari sektor ekonomi dan perdagangan membuat Djibouti sebagai negara yang terpengaruh besar secara politik. Hal demikian karena Tiongkok memiliki daya tekan yang tinggi dalam pembuatan keputusan dalam negeri Djibouti. Hal ini dibuktikan dengan pembangunan pangkalan militer pertama angkatan laut Tiongkok, PLAN (*People's Liberation Army Navy*) yang berlokasi di Doraleh, Djibouti pada tahun 2016. Melalui lokasi tersebut PLAN melakukan operasi anti-perompakan dan kontraterorisme yang marak terjadi di wilayah bagian Afrika Timur. Meskipun pembangunan pangkalan militer sebenarnya adalah hal yang biasa terutama bagi negara-negara barat, khususnya Amerika Serikat yang memiliki puluhan pangkalan militer yang bahkan jauh lebih besar dan lengkap ketimbang pelabuhan Tiongkok di Djibouti yang hanya merupakan pangkalan pendukung angkatan laut semata, langkah ini bisa dipandang sebagai lompatan awal bagi bagi Tiongkok untuk menjadi hegemoni dunia.

Selain Djibouti, Tiongkok juga melirik negara yang berada di Afrika Timur lainnya yakni Kenya. Kenya dengan lokasinya yang strategis cukup menarik perhatian terkait partisipasinya untuk menjadi lokasi investasi dari program *Belt and Road Initiative*. Kenya adalah negara yang memiliki ekonomi terbesar diantara negara-negara Afrika Timur. Negara ini juga merupakan salah satu dari dua negara dimana presidennya mengambil bagian dalam *Belt and Road Forum for International Cooperation* di Beijing pada tahun 2017 yang berisikan konsultasi kerjasama *Belt and Road Initiative* untuk

negara peserta. Semenjak deklarasi kemerdekaanya di tahun 1963, Kenya telah menjadi salah satu negara dengan basis ekonomi paling stabil di Afrika sehingga menjadi ‘jembatan’ penting yang menghubungkan benua ini dengan dunia luar dalam melakukan aktifitas perdagangan, investasi dan kerjasama teknologi. (Farooq & Tongkai, 2018).

Selain itu, keberadaan pelabuhan Mombasa, satu-satunya pelabuhan dalam yang mampu menampung kapal kargo besar dipesisir Afrika Timur sebelum pelabuhan Djibouti yang berada di “Tanduk Afrika”. Pelabuhan inilah yang diandalkan oleh sebagai jalur keluar masuk barang perdagangan bagi negara-negara *land lock* dipedalaman benua.



Sumber : Ocean Week
(Pelabuhan Terbesar Hasil Kerjasama Tiongkok-Kenya)

Awal tahun 90-an, ekonomi domestik Kenya terus menandai pertumbuhan yang pesat dan menarik banyak negara-negara asing untuk menanamkan modal investasinya. Hal demikian disadari oleh Pemerintah Kenya dan meluncurkan strategi nasional di tahun 2008 yang disebut “*Kenya Vision 2030*” yang berkonsentrasi terhadap pembangunan di tiga bidang yakni legislasi, ekonomi, dan masyarakat untuk mempromosikan pembangunan dan merubah Kenya menjadi negara berkembang berpenghasilan menengah pada tahun 2030. Strategi ini menetapkan *Big-Four* prioritas pembangunan yakni manufaktur, perawatan kesehatan universal, perumahan yang terjangkau, dan ketahanan pangan (Gu & Qiu, 2019). Tidak lama program *Belt and Road Initiative* diluncurkan pada 2013, dengan GDP sebesar \$63.4 miliar dan populasi sebanyak 46 juta jiwa di tahun 2015, secara natural Kenya menjadi titik masuk alami bagi *21st Century Maritime Silk Road* dari Asia ke Afrika (Farooq & Tongkai, 2018).

Pada bidang investasi, Tiongkok semakin menjadi investor dan pemodal utama bagi Kenya. Di tahun 2018, investasi langsung non-keuangan Tiongkok di Kenya adalah sebesar \$520 juta dollar, naik dua kali lipat daripada tahun sebelumnya. Dana FDI ini utamanya disalurkan kepada bermacam sektor layaknya konstruksi, industri teknik, industri kreatif, transportasi, makanan dan minuman, serta teknologi informasi dan komunikasi (Gu & Qiu, 2019). Sedangkan program kerjasama *Belt and Road Initiative* di Kenya sendiri memiliki beberapa proyek utama diantaranya perbaikan pelabuhan Mombasa, pembangunan pelabuhan *ultra-modern* baru di Lamu, serta pembangunan jalur kereta api yang menghubungkan pelabuhan Mombasa, ibukota Nairobi, dengan negara-negara tetangga yang terkurung daratan. Semua proyek tersebut adalah proyek besar yang menghabiskan banyak dana. Sebagai contoh proyek pembangunan rel kereta yang dibangun untuk memfasilitasi kegiatan perdagangan tersebut diperkirakan menelan dana sebesar \$25 miliar dollar yang 90 persennya dibiayai oleh bank EXIM China (Farooq & Tongkai, 2018).

Di bidang perdagangan, Tiongkok menjadi mitra dagang terbesar bagi Kenya pada tahun 2014. Meskipun begitu terdapat kesenjangan yang besar pada neraca perdagangan diantara keduanya. Pada tahun 2017 total impor Kenya dari Tiongkok mencapai \$3,778 miliar dollar sementara itu eksportnya kesana hanya berkisar \$96.7 juta dollar. Perbedaan yang berkali-kali lipat tersebut menyebabkan kerugian besar bagi Kenya sendiri. Namun hal ini dapat dimengerti mengingat 90 persen ekspor Tiongkok ke Kenya adalah berupa barang-barang jadi yang bernilai tinggi seperti mesin industri dan alat-alat transportasi, sementara itu Kenya mengeksport barang pertanian dan bahan mentah yang memiliki nilai rendah (Gu & Qiu, 2019). Melihat kondisi ini pemerintah Kenya dengan bijak menolak untuk menandatangani perjanjian *China-EAC Free Trade Agreement* pada tahun 2018.

Menurut Emmanuel Kodzi dalam karyanya yang berjudul *Live and Let Live: Africa's Response Options to China's BRI*, menjelaskan secara komprehensif bagaimana meskipun Kenya mengalami kemajuan pada sektor ekonomi yang ditandai dengan peningkatan presentase GDP yang tinggi setiap tahunnya, tetapi pada sektor perdagangan jumlah impor dari Tiongkok yang terlalu besar menyebabkan terganggunya sejumlah

produksi industri dalam negeri. Hal ini mengakibatkan industri-industri dalam negeri kesulitan untuk berkembang menjadi lebih besar. Menurut data yang dikumpulkannya diketahui bahwa di tahun 2011 jumlah nilai total impor Kenya melebihi total produksi industrinya sendiri (Kodzi, 2018). Meskipun itu tidak sepenuhnya dikarenakan oleh impor Tiongkok, tetapi terlihat bahwa melalui program *Belt and Road Initiative*, Tiongkok mampu menaikkan jumlah impor Kenya terhadapnya hingga secara signifikan. Hal ini tidaklah aneh mengingat kecenderungan besar yang dimiliki perusahaan-perusahaan asal Tiongkok untuk melakukan pengadaan barang bagi pembangunan besar-besaran tersebut dari negaranya sendiri. Tidak berhenti disitu, proyek konstruksi Tiongkok di luar negeri diketahui juga biasa mengimpor tenaga kerja berketerampilan rendah untuk beberapa proyek yang dikerjakannya di Afrika (Kodzi, 2018). Praktik ini selain merugikan karena berkurangnya penyerapan tenaga kerja dalam negeri untuk bisa mengerjakan proyek besar yang dibiayai hutang luar negeri, ia juga menghalangi proses *transfer knowledge* yang sangat dibutuhkan.

D. Implementasi Teori Dependensi Terhadap Program Belt and Road Initiative Tiongkok Di Kawasan Afrika Timur

Jika melihat dari perspektif *dependency theory*, program *Belt and Road Initiative* yang dilakukan melalui berbagai investasi negara-negara di kawasan Afrika Timur merupakan bentuk upaya pembangunan hubungan *core* dan *periphery*. Pembangunan hubungan ekonomi yang bersifat ketergantungan tersebut dilakukan oleh Tiongkok selaku negara *core* terhadap negara-negara di kawasan Afrika Timur sebagai *periphery*. Tiongkok menggunakan metode pemberian pinjaman hutang dalam bentuk investasi atau skema penanaman modal asing. Ketergantungan ekonomi yang dihasilkan dari program *Belt and Road Initiative* dapat menjadi sangat kuat mengingat ia terlaksana melalui pembangunan infrastruktur-infrastruktur vital serta proyek-proyek utama yang menghabiskan dana besar. Fenomena *debt trap* dapat terjadi sewaktu-waktu bagi negara yang tidak berhasil melakukan pembangunan atau industrialisasi dengan cepat untuk membayar hutangnya.

Kenya adalah salah satu contoh yang paling nyata untuk melihat bagaimana hubungan ketergantungan itu dapat terbentuk. Meskipun menjadi negara dengan

pertumbuhan ekonomi dan GDP terbesar di Afrika Timur, semua hasil yang terlihat memuaskan tersebut diperoleh dari hutang luar negeri yang besar. Pada bulan September tahun 2020 dilaporkan hutang pemerintahan Kenya telah mencapai 68,6 persen nominal GDP-nya dengan tren yang terus naik (CEIC, 2021). Jumlah ini sudah berada di atas ambang batas aman hutang negara yang berada pada 40 persen nominal GDP. Meskipun banyak negara maju memiliki hutang yang bahkan lebih dari 100 persen nominal GDP-nya, tidak seperti negara berkembang, dengan kekuatan ekonominya mereka secara meyakinkan mampu membayar hutang-hutang tersebut. Sementara itu Kenya beresiko tidak mampu membayarkan hutang luar negerinya karena berkurangnya produktifitas industri dalam negeri akibat tingginya impor. Ditambah lagi kecenderungan penggunaan tenaga kerja Tiongkok dalam pembangunan proyek-proyek *Belt and Road Initiative* dapat menimbulkan kegagalan industrialisasi. Sebagaimana yang ditekankan oleh perspektif ketergantungan ini bahwa hanya melalui teknologi bukan hutang luar negeri, suatu negara berkembang dapat bangkit menjadi maju.

Pengaruh ketergantungan terhadap ekonomi dan perdagangan dengan Tiongkok kelamaan dapat menimbulkan ketergantungan secara politik. Hal ini dibuktikan melalui apa yang terjadi di Djibouti. Sebagai negara yang jauh lebih kecil, Djibouti menurut logika akan lebih mudah untuk dipengaruhi oleh Tiongkok melalui berbagai macam kerjasama ekonomi yang dilakukannya. Investasi dan perdagangan dari hubungan yang bersifat ketergantungan akan menghasilkan ketergantungan politik. Djibouti sepertinya sudah mengalami hal tersebut dengan mengizinkan Tiongkok untuk membangun pangkalan militer pertamanya di luar negeri pada tahun 2016. Pemberian izin kepada negara asing untuk membangun pangkalan militer di wilayah kekuasaannya pasti memerlukan pengaruh politik yang kuat karena hal tersebut sama saja dengan menggadaikan kedaulatan negara sendiri.

Meskipun begitu kita tidak dapat sepenuhnya menyalahkan Tiongkok atas kondisi ini karena sangat mungkin bahwa hubungan ketergantungan tersebut tercipta atas ketidaksengajaan. Ketidaksengajaan itu tercipta karena negara-negara berkembang yang menjadi tujuan investasi program *Belt and Road Initiative* itu tidak mampu atau berhasil mengelola dana yang ada sehingga malah menimbulkan kerugian. Disamping itu

investasi Tiongkok sendiri ke berbagai belahan dunia melalui program *Belt and Road Initiative* merupakan keniscayaan mengingat semakin besarnya perekonomian negara tersebut. Sedangkan dalam permasalahan fenomena *debt trap*, menurut banyak tulisan dapat dipandang sebagai propaganda dunia barat untuk menghentikan pengaruh ekonomi Tiongkok yang mulai mendominasi secara global. Pada kenyataannya pemberian hutang luar negeri dalam skema investasi yang dilakukan program *Belt and Road Initiative* tidak jauh berbeda secara fundamental dengan pemberian hutang melalui lembaga IMF dimana ia juga menjadi instrument bagi negara barat khususnya Amerika Serikat untuk mempertahankan dominasi ekonominya.

KESIMPULAN

Berdasarkan dari hasil riset diatas, dapat disimpulkan bahwa dengan banyaknya keuntungan yang telah terjadi yakni dengan adanya pembangunan infrastruktur dan perkembangan ekonomi yang cukup pesat, program *Belt and Road Initiative* ini dapat menciptakan dependensi antara negara-negara di Afrika Timur dengan Tiongkok. Jika kita melihat dan menelaah lebih jauh pola hubungan ketergantungan ini baik sengaja ataupun tidak namun pada akhirnya program *Belt and Road Initiative* ini membuat candu negara-negara di kawasan Afrika Timur untuk menjadi lebih terikat secara ekonomi dan politik. Walaupun dengan adanya pembangunan sektor infrastruktur vital yang berhasil menaikkan kemampuan negara untuk melakukan perdagangan yang lebih luas lagi akan tetapi hasilnya menjadi lebih terfokus kepada peningkatan terhadap perdagangan dengan Tiongkok. Khususnya Kenya, dimana aktivitas perdagangan malah meningkatkan nilai impor terhadap Tiongkok dalam hal barang-barang yang diperlukan untuk membangun proyek infrastruktur. Sedangkan ekspor dari Kenya sendiri karena industrinya masih belum berkembang dengan baik maka mayoritas barang yang dihasilkan kebanyakan berupa barang mentah yang mana hanya memiliki sedikit nilai komoditasnya. Hal demikian jika dibiarkan terlalu lama akan menimbulkan ketergantungan ekonomi khususnya dalam hal perdagangan yang mana nantinya akan melahirkan ketergantungan secara politik. Seperti contohnya di Djibouti, dimana Tiongkok pada akhirnya dapat membangun pangkalan militer. Hal demikian juga tidak menutup kemungkinan akan terjadi juga di negara-negara kawasan Afrika Timur lainnya.

REFERENSI

- African Development Bank. (2019). *East Africa's economy races ahead of its African peers, modest growth forecast for the rest of the continent – African Development Bank*. Retrieved from [afdb.org: https://www.afdb.org/en/news-and-events/east-africas-economy-races-ahead-of-its-african-peers-modest-growth-forecast-for-the-rest-of-the-continent-african-development-bank-19161](https://www.afdb.org/en/news-and-events/east-africas-economy-races-ahead-of-its-african-peers-modest-growth-forecast-for-the-rest-of-the-continent-african-development-bank-19161)
- Bowles, P. (2007). *Capitalism*. London: Pearson.
- Cai, P. (2017). *Understanding China Belt and Road Initiative*. Retrieved from [lowyinstitute: https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative](https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative)
- Cannon, B. J. (2018). Grand Strategies in Contested Zones: Japan's Indo-Pacific, China's BRI and Eastern Africa. *Rising Power Quarterly*, 195-221.
- CEIC. (2021). *Kenya Government Debt: % of GDP*. Retrieved from [CEICdata.com: https://www.ceicdata.com/en/indicator/kenya/government-debt--of-nominal-gdp](https://www.ceicdata.com/en/indicator/kenya/government-debt--of-nominal-gdp)
- Chaziza, M. (2021). *China Consolidates Its Commercial Foothold in Djibouti*. Retrieved from [the Diplomat: https://thediplomat.com/2021/01/china-consolidates-its-commercial-foothold-in-djibouti/](https://thediplomat.com/2021/01/china-consolidates-its-commercial-foothold-in-djibouti/)
- Chen, M. X., & Lin, C. (2018). *Foreign Investment Across the Belt and Road: Pattern, Determinants, and Effect*. Retrieved from [World Bank.org: https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/30577](https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/30577) License: CC BY 3.0 IGO
- Colifaturansa. (2020). The Impact of One Belt One Road (OBOR) for Asia Pacific Countries. *The First International Conference on Political, Social and Humanities Sciences*, 69-76.
- Cox, M. (2018). *China Belt and Road Initiative (BRI) and Southeast Asia*. Kuala Lumpur: LSE IDEAS.
- Farooq, M. S., & Tongkai, Y. (2018). Kenya and the 21st Century Maritime Silk Road: Implications for China-Africa. *China Quarterly of International Strategic Studies*, 401-418.
- Flores-Macias, G. A. (2013). The Foreign Policy Consequences of Trade: China's Commercial Relations with Africa and Latin American. *The Journal of Politics*, 357-371.
- Gerstel, D. (2018). It's a (Debt) Trap! Managing China-IMF Cooperation Across the Belt and Road. *New Perspective in Foreign Policy*, 12-16.

- Gidado, U. (2015). Consequences of Port Congestion on Logistics and Supply Chain in African Ports . *Developing Country Studies*, 160-167.
- Gu, J., & Qiu, S. (2019). the Belt and Road Initiative and Africa's Sustainable Development: a Case Study of Kenya. In S. Gong, M. Leach, & J. Gu, *The Belt and Road Initiative and the SDGs: Toward Equitable, Sustainable Development* (pp. 89-108). Brington : Institute of Development Studies .
- Gurreiro, P. (2020). *What East Africa Can Teach The Rest Of The Continent About Economic Growth*. Retrieved from Businessweek:
<http://www.busiweek.com/what-east-africa-can-teach-the-rest-of-the-continent-about-economic-growth/>
- Hirschman, A. O. (1980). *National Power and the Structure of International Trade*. Berkeley: University of California Press.
- Joshua, J. (2019). *The Belt and Road Initiative and the Global Economy: Volume II - The Changing International Financial System and Implications*. Cham: Palgrave Macmillan.
- Kodzi, E. (2018). Live and Let Live: Africa's Response Options to China's BRI. In W. Zhang, I. Alon, & C. Lattermann, *China's Belt and Road Initiative: Changing the Rules of Globalization* (pp. 155-178). Cham: Palgrave Macmillan.
- Mason, R. (2016). China's impact on the landscape of African International Relations: Implication for Dependency Theory. *Third World Quarterly*, 84-96.
- Muekalia, D. J. (2004). Africa and China Strategic Partnership. *African Security Review*, 5-11.
- Nedopil, C. (2021). *Countries of the Belt and Road Initiative*. Retrieved from IIGF Green BRI Center: <https://green-bri.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>
- Purcell, P. (2014). *Oil and Gas Exploration in East Africa: A Brief History*. Retrieved from GEOExPro Magazine: <https://www.geoexpro.com/articles/2014/09/oil-and-gas-exploration-in-east-africa-a-brief-history>
- Rana, B. P., & Xianbai, J. (2020). *BRI's 'Debt Trap Diplomacy': Reality or Myth?* Singapore: RSIS Nanyang Technological University.
- Reyes, G. (2001). Four Main Theories of Development: Modernization, Dependency, World-System, and Globalization. *Revista Crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas*, 117-142.
- Romaniuk, S. N. (2017). Dependency Theory. In P. Joseph, *The SAGE Encyclopedia of War: Social Science Perspectives* (pp. 482-483). Thousand Oaks: SAGE.

- Sautman, B., & Hairong, Y. (2019). *The “Chinese Debt Trap” and its Sri Lanka Example*. Hong Kong: Institute for Emerging Market Studies.
- Schneidman, W., & Joel, W. (2018). *Competing in Africa: China, the European Union, and the United States*. Retrieved from Brookings.edu:
<https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2018/04/16/competing-in-africa-china-the-european-union-and-the-united-states/>
- Valenzuela, J. S., & Valenzuela, A. (1978). Modernization and Dependency: Alternative Perspectives in the Study of Latin American Underdevelopment. *Comparative Politics*, 535-557.
- Vernengo, M. (2004). Technology, Finance, and Dependency: Latin American Radical Political Economy in Retrospect. *Department of Economics Working Papers of University of Utah*, 1-29.
- Were, A. (2018). Debt Trap? Chinese Loans and Africa's Development Options. *South Africa Institute of International Affairs*, 1-13.