



Universitas Katolik Parahyangan
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Program Studi Ilmu Hubungan Internasional

Terakreditasi A

SK BAN-PT NO: 3095/SK/BAN-PT/Akred/S/VIII/2019

Dampak Pembangunan Mombasa-Nairobi *Standard*
***Gauge Railway* Pada Impor dan Utang Kenya Terhadap**
Tiongkok (2014-2017)

Skripsi

Oleh

Cindy Cintyanita Christabel

2016330027

Bandung

2020



Universitas Katolik Parahyangan
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Program Studi Ilmu Hubungan Internasional

Terakreditasi A

SK BAN-PT NO: 3095/SK/BAN-PT/Akred/S/VIII/2019

Dampak Pembangunan Mombasa-Nairobi *Standard*
***Gauge Railway* Pada Impor dan Utang Kenya Terhadap**
Tiongkok (2014-2017)

Skripsi

Oleh

Cindy Cintyanita Christabel

2016330027

Pembimbing

Giandi Kartasmita, S.IP., M.A

Bandung

2020

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Jurusan Hubungan Internasional
Program Studi Ilmu Hubungan Internasional



Tanda Pengesahan Skripsi

Nama : Cindy Cintyanita Christabel
NPM : 2016330027
Judul Skripsi : Dampak Pembangunan Mombasa-Nairobi *Standard Gauge Railway* Pada Impor dan Utang Kenya Terhadap Tiongkok (2014-2017)

Telah diuji dalam Ujian Sidang jenjang Sarjana
Pada Kamis, 09 Juli 2020
Dan dinyatakan **LULUS**

Tim Penguji

Ketua sidang merangkap anggota

Dr. Aknolt K. Pakpahan

:

Sekretaris

Giandi Kartasasmita, S.IP., MA

:

Anggota

Dr. A. Irawan J.H

:

Mengesahkan,
Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Dr. Pius Sugeng Prasetyo, M.Si

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Cindy Cintyanita Christabel

NPM : 2016330027

Program Studi : Ilmu Hubungan Internasional

Judul Skripsi : Dampak Pembangunan Mombasa-Nairobi *Standard Gauge Railway* Pada Impor dan Utang Kenya Terhadap Tiongkok (2014-2017)

Dengan ini menyatakan bahwa penelitian ini merupakan hasil karya tulisan ilmiah sendiri dan bukanlah merupakan karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar akademik oleh pihak lain. Adapun karya atau pendapat pihak lain yang dikutip, ditulis sesuai dengan kaidah penulisan ilmiah yang berlaku.

Pernyataan ini saya buat dengan penuh tanggung jawab dan bersedia menerima konsekuensi apapun sesuai aturan yang berlaku apabila dikemudian hari diketahui bahwa pernyataan ini tidak benar.

Bandung, 10 Juli 2020



Cindy Cintyanita Christabel

2016330027

ABSTRAK

Nama : Cindy Cintyanita Christabel
NPM : 2016330027
Judul Skripsi : Dampak Pembangunan Mombasa-Nairobi *Standard Gauge Railway* Pada Impor dan Utang Kenya Terhadap Tiongkok (2014-2017)

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bagaimana pembangunan Mombasa-Nairobi SGR berdampak pada peningkatan angka impor dan utang Kenya terhadap Tiongkok. Negara Kenya masih memiliki kendala akan infrastruktur di negaranya, khususnya kereta api yang menjadi salah satu moda transportasi penting di Afrika Timur. Di sisi lain, Tiongkok dengan Inisiatif *Belt and Road*nya memiliki ambisi dalam meningkatkan konektivitas di semua sub-region melalui rencana pembangunan infrastruktur dalam rangka mempromosikan koordinasi kebijakan ekonomi di berbagai negara serta membangun kerangka kerja sama yang terbuka. Dengan demikian, pada tahun 2014, Tiongkok dan Kenya sepakat untuk bekerja sama dalam pembangunan kereta api Mombasa-Nairobi yang di danai oleh pinjaman dari Tiongkok. Akan tetapi, dalam kerja sama ini ditemukan bahwa proporsi keuntungan sebagian besar jatuh kepada Tiongkok. Maka dari itu, penelitian ini mengambil pertanyaan penelitian sebagai berikut “bagaimana dampak pembangunan Mombasa-Nairobi SGR pada peningkatan angka impor produk *machinery* dan *transport equipment* serta utang Kenya terhadap Tiongkok?”. Dalam menjawab pertanyaan tersebut, peneliti menggunakan empat teori atau konsep sebagai alat analisisnya; yaitu infrastruktur dan pembangunan ekonomi, *push and pull factors*, kepentingan nasional, dan bantuan asing. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa peningkatan angka impor produk *machinery* dan *transport equipment* Kenya disebabkan oleh sebagian besar material proyek pembangunan berasal dari Tiongkok. Kemudian, teknologi dan standar pembangunan yang digunakan sepenuhnya di operasikan oleh Tiongkok. Hal tersebut sesuai dengan kesepakatan awal bahwa 50% dari dana pinjaman yang diberikan oleh Tiongkok harus digunakan untuk membeli atau menggunakan jasa negara tersebut. Selain itu, hingga tahun 2018, Kenya masih membutuhkan beberapa material dari Tiongkok untuk perawatan serta pemeliharaan kereta api Mombasa-Nairobi.

Kata Kunci: Tiongkok, Kenya, Mombasa-Nairobi SGR, *Kenya Railways*, *China Road and Bridge Corporation*, *Belt and Road Initiative*, *Kenya Vision 2030*.

ABSTRACT

Name : Cindy Cintyanita Christabel
Student Number : 2016330027
Thesis's Title : *Impact of Mombasa-Nairobi Standard Gauge Railway Construction on Imports and Kenya's Debt towards China (2014-2017)*

This research aims to analyze how the Mombasa-Nairobi SGR has an impact on increasing the number of imports and Kenya's debt towards China. Kenya's country still has constraints on infrastructure in the country, especially the train that is one of the significant modes of transportation in East Africa. On the other hand, China in Belt and Road Initiative has ambitions in improving connectivity in all sub-regions through infrastructure development plans to promote coordination of economic policies in various countries and establish an open framework for cooperation. Thus, in 2014, China and Kenya decided to cooperate in the construction of the Mombasa-Nairobi railroad which was funded by a loan from China. However, in this collaboration, it was found that the proportion of profits mainly fell to China. Thus, this research takes the following research questions "how does the Mombasa-Nairobi SGR construction have an impact on increasing imports of machinery also transport equipment and Kenya's debt to China?" In answering these questions, researchers use four theories or concepts as an analysis tool; namely infrastructure and economic development, push and pull factors, national interest, and foreign aid. The results of this research indicate that the increase in the number of exports of Chinese machinery and transport equipment products to Kenya caused by most of the construction project materials originating from China. Then, the technology and development standards used wholly operated by China. In accordance with the initial agreement that 50% of the loan funds provided by China should buy or use the country's services. Besides that, until 2018, Kenya still needs some material from China for the maintenance of the Mombasa-Nairobi railroad.

Keywords: China, Kenya, Mombasa-Nairobi SGR, Kenya Railways, China Road and Bridge Corporation, Belt and Road Initiative, Kenya Vision 2030.

KATA PENGANTAR

Puji Syukur peneliti panjatkan kepada Tuhan Yesus atas berkat dan karunia-Nya, peneliti dapat menyelesaikan penelitiannya yang berjudul “Dampak Pembangunan Mombasa-Nairobi *Standard Gauge Railway* Pada Impor dan Utang Kenya Terhadap Tiongkok (2014-2017)” Penelitian ini diajukan sebagai syarat untuk menyelesaikan pendidikan Strata-1 (Sarjana) Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Katolik Parahyangan. Peneliti telah berusaha semaksimal mungkin untuk mengkaji serta menganalisis kerja sama yang dilakukan oleh Tiongkok dengan Kenya dalam pembangunan Mombasa-Nairobi *Standard Gauge Railway* dari tahun 2014 hingga 2017.

Akan tetapi, peneliti menyadari bahwa penulisan dari penelitian ini belum sempurna dikarenakan keterbatasan sarana, ilmu maupun kemampuan. Oleh karena itu, peneliti ingin memohon maaf apabila terdapat kekurangan dan kesalahan pada penelitian ini. Dengan demikian, peneliti sangat terbuka akan kritik juga saran yang membangun agar dapat menyempurnakan hasil dari penelitian ini. Selain itu, peneliti juga berharap agar penelitian ini dapat memberikan manfaat serta wawasan baru bagi para pembacanya.

Bandung, 10 Juli 2020

Cindy Cintyanita Christabel

2016330027

UCAPAN TERIMA KASIH

Pertama-tama peneliti ingin mengucapkan terima kasih kepada **Tuhan Yesus** atas segala hikmat, berkat, dan pertolongan-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan studinya selama 4 tahun serta menyelesaikan penelitian akhir ini. Peneliti dapat melewati semua hal yang terjadi selama perkuliahan karena rencana-Nya yang indah dan tepat pada waktu-Nya.

Kepada kedua orang tua peneliti, **Yoseph Mulyana** dan **Nessy Novita**. Terima kasih atas dukungan kalian baik secara material maupun imaterial, sehingga peneliti dapat menyelesaikan studinya selama di UNPAR. Papi, Mami *thankyou* buat semua dukungan, doa dan jerih payah yang telah kalian berikan. Peneliti juga ingin berterima kasih kepada **Oma** yang telah memberikan dukungan lewat doa dan selalu memberikan cemilan agar tetap semangat saat mengerjakan penelitian ini. Tidak lupa juga kepada **Gerend Gerald** selaku adik yang selalu menghibur juga memberikan semangat ketika peneliti merasa terpuruk dan tentunya dukungan untuk menyelesaikan penelitian ini hingga akhir. *I love you all!*

Mas Giandi selaku dosen pembimbing, terima kasih banyak Mas telah bersedia membimbing peneliti hingga penelitian ini dapat diselesaikan. Peneliti mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya atas waktu, pikiran, dan kesabaran dalam membimbing peneliti. Sukses selalu untuk Mas Giandi!

Kepada **Yoseph Halim**, *my support system*. Terima kasih atas ucapan “kamu pasti bisa, kamu pasti mampu.” Ucapan yang selalu ada dari hari pertama kuliah hingga penelitian akhir ini terselesaikan. *Thankyou* buat semua kenangan

selama kita kuliah. Makan bersama, belajar bersama, ujian bersama, dan menempuh perjalanan layaknya *touring* dari rumah hingga ke kampus adalah kenangan yang tak pernah terlupakan! Susah senang kita lalui bersama. *Thankyou* juga udah jadi manusia super sabar. *I thank God for you.*

My human diary, Mia Aulia Hutagalung. Thankyou buat semua canda, tawa, tangis, dan kenangan yang kita lalui bersama. Dari hari pertama kita menjalani ospek hingga akhirnya lulus bersama. *Thankyou* Mi udah jadi pendengar yang baik dari hal super penting sampe hal remah, kesabaran lo ngadepin gue, buat gue tetap tegar saat ngadepin masalah, dan masih banyak lagi. Semoga kita bisa jadi sahabat seterusnya ya karna ga ada manusia yang unik dan tulus kayak lo lagi gue rasa.

Kepada **Zefanya Tirza** atau mau Cipan aja? *Thankyou* udah jadi temen selama kuliah, tanpa kamu kehidupan perkuliahan aku akan menjadi hitam putih, hiks. Terima kasih atas doa dan semangat yang kamu berikan dan bahkan selalu mengingatkan aku untuk jadi pribadi yang lebih baik lagi. Makasih juga udah sering jemput aku buat ngampus bareng, komsel bareng, saling mendoakan, gabut bareng di pares, nugas bareng sampe akhirnya jadi Ibu Kemenlu Belgia bareng. *Thankyou* buat semua kenangannya!

Kepada Geng Kalkud yang tinggal dua orang aja – **Nana** dan **Dedel**. *Thankyou* banget udah jadi temen gabut di advis! Dari terang sampe gelap, dari rame sampe sepi sampe rame lagi. Makasih udah jadi temen ngobrol, menenangkan

aku pas tegang mau ujian atau ada presentasi, dan pastinya jadi team anti telat masuk kelas.

Kepada **Febbyana Abigael, Anastasia Astrid, dan Stella Nongka** terima kasih untuk kalian yang selalu memberikan doa dan semangat. Kalian adalah orang yang selalu mengisi hari-hari perkuliahan aku sekaligus teman belajar. *Thanks* udah selalu buka pintu kosannya setiap kali aku pusing sama satu materi dan butuh belajar bareng. Walaupun kita baru kenal pas kuliah, tapi kalian udah jadi teman terbaik aku. *Goodluck for you all!*

Buat teman-teman sejak SMP – **Elvira Angelica, Karine, Itine, JT, dan Sandra**. *Thankyou guys* buat doa, dukungan, dan semangatnya sampe akhirnya kita bisa lulus bareng. Walaupun kita kuliah di tempat yang berbeda-beda, tapi kita masih saling *support* satu sama lain. Makasih juga buat semua cerita, canda, dan tawa yang mewarnai masa perkuliahan aku. Sukses selalu buat kita semua!

Kepada teman-teman seperjuangan – **Trescha, Saskia, dan Devi**. *Thankyou guys* atas semangat dan bantuan kalian dalam proses penelitian akhir ini, terutama aku sering tanya banyak hal. *Goodluck for you all!*

Terakhir, kepada **Universitas Katolik Parahyangan, HI Unpar 2016**, dan **seluruh Dosen HI**, peneliti ingin mengucapkan terima kasih atas seluruh pembelajaran, pengalaman serta pengetahuan yang telah diberikan. Besar harapan peneliti agar hal tersebut dapat membuat peneliti menjadi pribadi yang lebih baik dan pengetahuan yang di dapatkan akan berguna, baik di dalam dunia kerja maupun dalam masyarakat.

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
ABSTRACT	ii
KATA PENGANTAR	iii
UCAPAN TERIMA KASIH	iv
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GRAFIK DAN DIAGRAM	ix
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Identifikasi Masalah	4
1.2.1 Pembatasan Masalah	6
1.2.2 Perumusan Masalah	6
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian	7
1.3.1 Tujuan Penelitian	7
1.3.2 Kegunaan Penelitian	7
1.4 Kajian Literatur	8
1.5 Kerangka Pemikiran	13
1.6 Metode Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data	24
1.6.1 Metode Penelitian	24
1.6.2 Teknik Pengumpulan Data	25
1.7 Sistematika Pembahasan	25
BAB II Perekonomian dan Transportasi Kereta Api Kenya	27
2.1 Latar Belakang Perekonomian Kenya	27

2.2 Latar Belakang Kereta Api Kenya	36
2.2.1 <i>Uganda Railway</i>	37
2.2.2 <i>Konsesi Kenya-Uganda Railway</i>	41
BAB III Faktor Kerja Sama Tiongkok dan Kenya Dalam Pembangunan	
Mombasa-Nairobi SGR	45
3.1 Faktor Pendorong Tiongkok Dalam Memberikan Bantuan	
Pembangunan Mombasa-Nairobi SGR Bagi Kenya	45
3.1.1 Memenuhi Kepentingan <i>Belt and Road Initiative</i> Tiongkok.....	45
3.1.2 Dukungan Politik Bagi Tiongkok	51
3.1.3 Peluang Besar Bagi Perusahaan Tiongkok.....	52
3.2. Faktor Penarik Kenya yang Memikat Tiongkok Untuk Bekerja Sama	
Dalam Pembangunan Mombasa-Nairobi SGR	53
3.2.1 Kereta Api Kenya yang Kurang Memadai	53
3.2.2 <i>Kenya Vision 2030</i>	56
3.2.3 <i>East Africa Railways Master Plan</i>	59
3.2.4 Kenya Berbatasan Dengan Sudan Selatan.....	62
BAB IV Kerja Sama Tiongkok dengan Kenya Dalam Pembangunan	
Mombasa-Nairobi SGR	69
4.1 Proyek Pembangunan Mombasa-Nairobi <i>Standard Gauge Railway</i>.....	69
4.2 Peningkatan Angka Impor Produk <i>Machinery</i> dan <i>Transport</i>	
<i>Equipment</i> serta Utang Kenya Terhadap Tiongkok	80
BAB V KESIMPULAN.....	89
DAFTAR PUSTAKA	92

DAFTAR GRAFIK DAN DIAGRAM

Grafik 2.1 Angka Pertumbuhan Kenya Tahun 1963 – 2015	32
Grafik 2.2 Konsumsi Mendorong Pertumbuhan Sementara Ekspor Menjadi Hambatan Bagi Kenya	34
Grafik 2.3 Angka Pertumbuhan Kenya Tahun 2011-2018	35
Grafik 3.1 Produksi Minyak Mentah di Sudan dan Sudan Selatan	64
Grafik 3.2 Ekspor Minyak Mentah Sudan dan Sudan Selatan Pada Tahun 2013- 2018	66
Grafik 4.1 Neraca Perdagangan Kenya Dengan Tiongkok Tahun 1997-2008	82
Grafik 4.2 Produk Impor Kenya dari Tiongkok Pada Tahun 2013	86
Grafik 4.3 Produk Impor Kenya dari Tiongkok Pada Tahun 2017	86
Grafik 4.4 Produk Impor Kenya dari Tiongkok Pada Tahun 2018	88
Diagram 3.1 Ekspor Minyak Mentah Sudan dan Sudan Selatan Berdasarkan Negara Tujuan Pada Tahun 2018	67

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Operasionalisasi Teori	23
Tabel 3.1 Kinerja Pelabuhan Mombasa Tahun 2011-2015.....	55
Tabel 4.1 Ulasan Proyek Mombasa-Nairobi SGR	73
Tabel 4.2 Fitur Mombasa-Nairobi SGR	77
Tabel 4.3 Perbandingan Antara <i>Standard Gauge Railway</i> dengan <i>Meter Gauge Railway</i> Sebelumnya	77
Tabel 4.4 Impor Produk <i>Machinery</i> dan <i>Transport Equipment</i> Kenya oleh Tiongkok Tahun 2004 Hingga 2010 (<i>Value</i> US\$)	83
Tabel 4.5 Mitra Dagang Utama Kenya Pada Tahun 2017 (miliar dolar AS)	84

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 Peta Perencanaan Rute <i>Belt and Road Initiative</i>	47
Gambar 3.2 Tiga Pilar Pondasi <i>Kenya Vision 2030</i>	57
Gambar 3.3 Rencana Jalur Kereta Api Komunitas Afrika Timur	61
Gambar 3.4 Peta Ladang dan Pipa Minyak di Sudan dan Sudan Selatan	63
Gambar 4.1 <i>Timeline</i> Proyek Pembangunan Mombasa-Nairobi SGR	75

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Dimensi hubungan internasional di era modern ini telah berkembang secara pesat. Saat ini, interaksi antar negara di dunia memiliki dua bentuk yaitu, kerja sama atau konflik. Akan tetapi, seiring berkembangnya zaman, negara lebih memilih cara bekerja sama dalam mencapai kepentingannya masing-masing karena dengan berkonflik atau perang dapat mengeluarkan biaya yang jauh lebih banyak. Di sisi lain, negara memiliki kesadaran akan kondisi autarki, dimana negara tidak mampu memenuhi kebutuhannya sendiri sehingga perlu menjalin hubungan kerja sama dengan negara lain.¹ Ketika kekuatan militer dan perang tidak menjadi instrumen utama lagi bagi negara dalam mencapai kepentingannya, kekuatan ekonomi hadir sebagai mekanisme negara untuk saling berhubungan dalam kerja sama baik secara bilateral, regional, multilateral, maupun internasional. Hubungan bilateral merupakan hubungan kerja sama yang dilakukan oleh dua negara dan bersifat saling menguntungkan. Hubungan bilateral juga tentunya tidak lepas dari kepentingan nasional masing-masing negara. Dengan demikian, dalam hubungan bilateral seringkali kedua negara saling melengkapi kebutuhan atau kepentingan masing-masing. Hal ini dikarenakan tidak seluruh negara memiliki kemampuan dalam mengelola sumber daya yang dimilikinya.²

¹ Bob Hadiwinata, *Studi dan Teori Hubungan Internasional: Arus Utama, Alternatif, dan Reflektif* (Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2017), hlm. 89-90.

² Ibid, hlm. 89-90.

Salah satu contoh hubungan bilateral yang terjalin dengan baik adalah antara Tiongkok dengan Negara Afrika. Hubungan kerja sama keduanya selalu di dasari pada model “*South-South Cooperation*”, dimana model ini selalu mengedepankan prinsip kesetaraan, pembangunan bersama, dan kemitraan yang sederajat. Hal tersebut tentunya mampu membuka prospek kerja sama keduanya. Untuk mengimplementasikan hal tersebut, kedua negara membentuk *Forum on China-Africa Cooperation* (FOCAC) sebagai sebuah kerangka kerja sama sekaligus wadah bagi Tiongkok dan Afrika dalam menjalankan hubungan kerja sama serta mempromosikan pembangunan bersama.³ Saat ini, Tiongkok telah menjadi mitra ekonomi nomor satu bagi Afrika. Perdagangan, investasi, maupun bantuan yang dilakukan Tiongkok, telah membuat Negara Afrika menjadi pengekspor bahan mentah dan importir barang-barang manufaktur.⁴

Dalam program *Belt and Road Initiative* (BRI) yang dibentuk oleh Tiongkok, Benua Afrika menjadi salah satu target utamanya. Program BRI yang digagas oleh Xi Jinping pada tahun 2013, melibatkan pembangunan dalam bidang infrastruktur dan investasi di negara seperti Asia, Eropa, Afrika, Timur Tengah, dan Amerika dengan tujuan untuk meningkatkan konektivitas dan kerja sama dalam skala lintas benua.⁵ Dalam hal ini, Tiongkok melihat bahwa Negara Afrika menjadi wilayah

³ Johanna Jansson, “*The Forum on China-Africa Cooperation (FOCAC)*,” *Centre for Chinese Studies, University of Stellenbosch*, Agustus 2009, diakses pada tanggal 12 Juli 2020, <http://www0.sun.ac.za/ccs/wp-content/uploads/2009/11/CCS-FOCAC-Briefing-Paper-August-2009.pdf>.

⁴ Richard Asante, “*China and Africa: Model of South-South Cooperation*,” *China Quarterly of International Strategic Studies* 4, no. 2 (2018): 259-279, diakses pada tanggal 13 September 2019, https://www.researchgate.net/publication/326996972_China_and_Africa_Model_of_South-South_Cooperation.

⁵ “*Belt and Road Initiative*,” *The World Bank*, 29 Maret 2018, diakses pada tanggal 13 September 2019, <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>.

strategis untuk meluncurkan program BRI. Pada tahun 2018, Presiden Xi Jinping mengatakan bahwa Tiongkok akan menggelontorkan dana sebesar 60 miliar dolar AS untuk Negara Afrika. Dana tersebut akan diberikan dalam bentuk paket bantuan, investasi serta pinjaman.⁶ Salah satu negara Afrika yang menjadi strategi Tiongkok dalam program BRInya serta memiliki hubungan erat dalam bidang ekonomi adalah Kenya. Kenya dan Tiongkok telah menjalin hubungan diplomatik sejak 55 tahun yang lalu, hal ini ditandai dengan adanya lebih dari 100 proyek kerja sama antar kedua negara yang telah terselesaikan. Saat ini, Tiongkok telah menjadi mitra dagang, investor serta kontraktor terbesar bagi Kenya. Begitu pun sebaliknya, Kenya merupakan wilayah strategis di kawasan Afrika Timur sehingga dijadikan sebagai titik pusat Afrika oleh Tiongkok dalam menjalankan BRI.⁷ Dengan demikian, Tiongkok mengencarkan program BRInya di Kenya yakni dengan membangun Mombasa-Nairobi *Standard Gauge Railway* (SGR).

Namun, pada tahun 2017, Kenya diperkirakan berhutang sebesar 10 miliar dolar AS kepada Tiongkok terkait pinjaman yang diberikan untuk pembangunan Mombasa-Nairobi SGR dan jumlahnya terus meningkat.⁸ Di sisi lain, angka impor Kenya dari Tiongkok terus meningkat setiap tahunnya. Angka impor yang dimaksud adalah produk *machinery* dan *transport equipment*. Sementara, ekspor

⁶ "China Akan Gelontorkan US\$60 Miliar untuk Afrika," *CNN Indonesia*, 04 September 2018, diakses pada tanggal 13 September 2019, <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20180904093313-532-327389/china-akan-gelontorkan-us-60-miliar-untuk-afrika>.

⁷ *China Watch*, "Initiating 'a golden era' for China-Kenya Cooperation," *China Daily*, 18 April 2018, diakses pada tanggal 13 September 2019, <http://www.chinadaily.com.cn/a/201804/18/WS5ad6a8cea3105cdcf6518fe8.html>.

⁸ Alex Bailey, "Standard Gauge Railway Project Leaves China Owning 70 per cent of Kenya's Debt," *Future Directions International*, 19 September 2018, diakses pada tanggal 13 September 2019, <http://www.futuredirections.org.au/publication/standard-gauge-railway-project-leaves-china-owning-70-per-cent-of-kenyas-debt/>.

Kenya ke Tiongkok tidak mengalami pertumbuhan atau cenderung stagnan. Hal ini menyebabkan *trade balance* antara kedua negara mengalami defisit yang cukup signifikan. Melihat adanya permasalahan tersebut, peneliti tertarik untuk melakukan sebuah penelitian tentang bagaimana kerja sama pembangunan Mombasa-Nairobi SGR yang dilakukan oleh Tiongkok dengan Kenya dibawah Inisiatif *Belt and Road*.

1.2 Identifikasi Masalah

Pada tahun 2008, Presiden Kenya Mwai Kibaki mengusung sebuah visi yang disebut sebagai *Kenya Vision 2030*. Visi ini dibentuk dengan tujuan mempercepat transformasi negara Kenya menjadi negara yang berpenghasilan menengah, maju secara industri, memiliki kualitas hidup yang baik, dan menjaga lingkungan yang bersih serta aman pada tahun 2030.⁹ Untuk mewujudkan visi tersebut, terutama pada bidang ekonomi, pemerintah Kenya perlu melakukan upaya dalam membenahi infrastruktur sehingga mampu meningkatkan perekonomian negara, khususnya bagi kegiatan ekspor-impor. Di sisi lain, Tiongkok dengan Inisiatif *Belt and Road*nya melihat wilayah Kenya yang strategis sebagai peluang besar untuk merealisasikan inisiatif tersebut. Maka dari itu, Tiongkok siap bekerja sama dengan Kenya khususnya dalam hal pembangunan infrastruktur demi mencapai *Kenya Vision 2030*. Salah satu proyek yang digencarkan kedua negara tersebut adalah pembangunan Mombasa-Nairobi *Standard Gauge Railway* (SGR). Proyek pembangunan SGR ini dimulai dari tahap pertama yaitu Mombasa hingga Nairobi

⁹ *Kenya Vision 2030*, "Marking 10 Years of Progress," diakses pada tanggal 13 September 2019, <https://vision2030.go.ke/>.

yang pada akhirnya akan menghubungkan Kenya dengan negara tetangganya seperti Uganda, Rwanda, Burundi, dan Sudan Selatan.¹⁰ Pembangunan proyek SGR di Kenya tersebut dimulai pada tahun 2014 yang ditandai dengan penandatanganan perjanjian kerja sama senilai 3.8 miliar dolar AS oleh Perdana Menteri Li Keqiang dengan Presiden Kenya Uhuru Kenyatta beserta tiga presiden Afrika Timur lainnya.¹¹

Dengan adanya komitmen serta kerja sama yang baik, pembangunan Mombasa-Nairobi SGR dapat diselesaikan sekitar empat tahun (2014-2017).¹² Namun, kerja sama di antara keduanya ternyata menimbulkan dampak yang menunjukkan bahwa proporsi keuntungan dari kerja sama ini sebagian besar jatuh pada Negara Tiongkok. Pada tahun 2014 hingga 2017, angka impor Kenya dari Tiongkok terkait produk *machinery* dan *transport equipment* melonjak cukup tinggi. Kurun waktu tersebut merupakan waktu berlangsungnya proyek. Pada tahun 2017, angka impor *machinery* mencapai 1,3 miliar dolar AS, sedangkan untuk *transport equipment* adalah sebesar 707,785 juta dolar AS. Besar harapan Pemerintah Kenya untuk mencapai pembangunan ekonomi termasuk kegiatan ekspor-impor melalui pembaharuan transportasi kereta api. Akan tetapi, pembaharuan ini justru membuat Kenya mengimpor barang lebih banyak dari Tiongkok serta fokus daripada pemerintah adalah kewajiban dalam membayar utang kepada Tiongkok. Maka dari

¹⁰ Nancy Githaiga, "Belt and Road Initiative in Africa: The Impact of Standard Gauge Railway in Kenya," *China Report* 55, no. 3 (2019): 219-240, diakses pada tanggal 13 September 2019, <https://doi.org/10.1177%2F0009445519853697>.

¹¹ "China to build railway linking East Africa," *Aljazeera*, 12 Mei 2014, diakses pada tanggal 13 September 2019, <https://www.aljazeera.com/news/africa/2014/05/china-build-railway-linking-east-africa-201451263352242135.html>.

¹² *China Watch*, Op. Cit.

itu, kerja sama antara kedua negara tersebut perlu dikaji dan diteliti dengan menentukan faktor kerja sama di antara keduanya serta menganalisis bagaimana angka impor dan utang Kenya dapat meningkat dengan tajam selama proyek berlangsung dan hal tersebut berkaitan dengan pinjaman yang diberikan Tiongkok.

1.2.1 Pembatasan Masalah

Agar penelitian ini tidak meluas, maka peneliti membatasi penelitiannya dengan berfokus pada aspek bantuan dan kerja sama dalam membangun Mombasa-Nairobi SGR. Penelitian ini juga dibatasi dengan kurun waktu dari 2014 hingga 2017. Dimulai dari tahun 2014 karena proyek Mombasa-Nairobi SGR di Kenya dimulai pada tahun tersebut dan berakhir di tahun 2017. Kemudian, penelitian ini juga terbatas pada aktor yang terlibat dalam pembangunan kereta api Mombasa-Nairobi yaitu pemerintah Tiongkok dan Kenya, perusahaan konstruksi Tiongkok, *EXIM Bank of China*, dan perusahaan kereta api Kenya. Dari pola kerja sama yang dijalin, peneliti kemudian akan menjelaskan bagaimana dampak yang ditimbulkan bagi kedua negara.

1.2.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan latar belakang serta identifikasi masalah di atas, maka peneliti merumuskan permasalahan dalam sebuah pertanyaan sebagai berikut:

“Bagaimana pembangunan Mombasa-Nairobi SGR berdampak pada peningkatan angka impor produk *machinery* dan *transport equipment* serta utang Kenya terhadap Tiongkok?”

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memberikan gambaran bagaimana pola hubungan kerja sama yang dilakukan antara Kenya dengan Tiongkok dalam pembangunan Mombasa-Nairobi SGR serta menganalisis dampak yang ditimbulkannya. Di samping itu, peneliti juga memperluas analisis dengan meneliti faktor kerja sama kedua negara. Penelitian ini juga menjadi penting adanya karena program *Belt and Road Initiative* yang digencarkan oleh Tiongkok khususnya dalam bidang infrastruktur, tidak hanya dilakukan di Kenya namun, dilakukan di lebih dari 50 negara lainnya. Dengan demikian, melalui penelitian ini diharapkan program BRI Tiongkok dapat terus mengembangkan konektivitas melalui pembangunan infrastruktur tanpa merugikan pihak manapun.

1.3.2 Kegunaan Penelitian

Kegunaan dari penelitian ini adalah untuk memberikan manfaat dalam hal pemahaman bagi akademis lainnya, khususnya menganalisis kerja sama di bidang infrastruktur yang dilakukan oleh Tiongkok dengan Kenya. Peneliti juga berharap agar penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi bagi peneliti selanjutnya yang ingin meneliti pola serta dampak dari kerja sama bilateral dalam kaitannya dengan bantuan yang diberikan oleh Tiongkok. Dengan demikian, Tiongkok dengan program BRInya dapat dibenahi kembali sehingga kerja sama tersebut mampu meminimalisir kerugian bagi kedua pihak.

1.4 Kajian Literatur

Peneliti menggunakan beberapa kajian literatur untuk mendukung penelitian ini terkait topik kerja sama antara Tiongkok dengan Kenya yang saat ini telah banyak dikaji, mengingat eratnya hubungan kerja sama kedua negara. Literatur yang pertama adalah jurnal akademik yang ditulis oleh **Sajjad Hosain** dengan judul “*One Belt and One Road Initiative: A Revolution on Regional and Global Development*”. Jurnal ini merupakan bagian dari *Journal of Sustainable Development* volume 12, no. 2 tahun 2019. Dalam jurnal ini dikatakan bahwa **One Belt and One Road Initiative (OBOR) memiliki potensi yang besar bagi pembangunan regional dan global dalam hal keberlanjutan ekonomi, stabilitas politik, serta pertukaran teknologi dan budaya.** Dengan adanya koordinasi serta kerja sama yang terjalin secara kuat di antara negara-negara mitra, maka OBOR akan menjadi hal yang sangat menguntungkan walaupun penerima manfaat terbesar jatuh pada Negara Tiongkok. Program yang diprakarsai oleh Presiden Xi Jinping pada September 2013 ini, berfokus pada pembangunan infrastruktur, globalisasi ekonomi, harmonisasi politik, dan pengadopsian teknologi canggih. Hal ini lebih lanjut berfokus pada aspek-aspek seperti investasi, alokasi sumber daya, dan kerja sama ekonomi yang terbuka. Kemudian, Tiongkok juga menekankan bahwa OBOR sangat berbeda dengan standar barat dalam pembentukan perjanjian, dimana negaranya lebih menekankan pada hubungan ekonomi yang akan mendorong perusahaan domestik untuk mengakses pasar baru, memfasilitasi akses kredit serta mendorong ekspansi perdagangan internasional.

Pada intinya, segala proyek yang dijalankan dibawah OBOR selalu di dasari pada konsep *win-win cooperation*.¹³

Literatur yang kedua adalah mengenai **kerja sama ekonomi dalam bentuk pinjaman infrastruktur untuk sumber daya bagi Tiongkok merupakan sebuah konsep *win-win cooperation*** yang ditulis oleh **Ana Alves** dengan judul “*China’s ‘win-win’ cooperation: Unpacking the impact of infrastructure-for-resources deals in Africa*”. Jurnal ini merupakan bagian dari *South African Journal of International Affairs* volume 20, no. 2 tahun 2013. Dikatakan bahwa pinjaman yang diberikan oleh Tiongkok kepada negara mitranya digunakan untuk melakukan berbagai proyek yang bertujuan dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan sosial negara penerima, khususnya bagi negara-negara di Afrika. Afrika sangat membutuhkan bantuan dalam bidang infrastruktur demi pembangunan ekonomi dan sosial negaranya yang telah diabaikan sejak lama. Seiring Tiongkok memberikan bantuan atau pinjaman yang merupakan instrumennya dalam mengejar tujuan ekonomi di luar negeri, negara penerima juga mendapatkan manfaatnya sambil membenahi negaranya melalui bantuan yang diberikan tersebut. Sedangkan, sebagian besar pinjaman yang diberikan telah memfasilitasi akses Tiongkok terhadap pasokan sumber daya dan aset seperti minyak, mineral, dan komoditas lainnya. Oleh karena itu, pola kerja sama ini disebut sebagai kesepakatan infrastruktur-untuk-sumber daya. Namun, kerja sama dengan Tiongkok juga

¹³ Sajjad Hosain, “*One Belt and One Road Initiative: A Revolution on Regional and Global Development*,” *Journal of Sustainable Development* 12, no. 2 (2019): 119-146, diakses pada tanggal 06 September 2019, https://www.researchgate.net/publication/332570564_One_Belt_One_Road_initiative_A_Revolution_on_Regional_and_Global_Development.

menimbulkan dampak negatif bagi Negara Afrika seperti mendorong Afrika dalam lingkaran hutang serta adanya ekstraksi sumber daya alam yang menyebabkan gangguan pada stabilitas lingkungan.¹⁴

Literatur yang ketiga membahas mengenai **kepentingan ekonomi dan politik Tiongkok di Kenya menjadikan keuntungan bagi kedua negara tersebut** yang ditulis oleh **Agustina** dengan judul “Kepentingan Cina Dalam Pembangunan Rel Kereta Api di Kenya 2015”. Kepentingan nasional Tiongkok tercermin dari strategi kebijakan luar negerinya yang memberikan bantuan terhadap pembangunan infrastruktur di Kenya. Hal ini bertujuan untuk memperluas bisnis serta investasi Tiongkok seperti meningkatkan ekspor material yang akan digunakan untuk membangun rel kereta api di Kenya, hal ini ditandai dengan peningkatan angka ekspor Tiongkok ke Kenya dari Ksh 48.64 miliar di tahun 2014 menjadi Ksh 320.88 miliar di tahun 2015. Selain itu, pembangunan rel kereta api yang menghubungkan Mombasa ke Nairobi hingga ke Malaba, nantinya akan menghubungkan juga ke negara tetangga seperti Sudan, Uganda, dan Rwanda. Dengan demikian, barang-barang Tiongkok mampu menembus pasar di Afrika. Tidak hanya itu, dalam hal politik, Tiongkok bertujuan untuk meningkatkan citra mereka di mata internasional serta membangun koalisi yang kuat dengan negara mitranya yang bersedia

¹⁴ Ana Alves, “China’s ‘win-win’ cooperation: Unpacking the impact of infrastructure-for-resources deals in Africa,” *South African Journal of International Affairs* 20, no. 2 (2013): 207-226, diakses pada tanggal 06 September 2019, https://www.researchgate.net/publication/251571538_China's_'win-win'_cooperation_Unpacking_the_impact_of_infrastructure-for-resources_deals_in_Africa.

mendukung agenda Tiongkok. Dengan demikian, Tiongkok akan mendapatkan dukungan dan menyebarkan pengaruhnya di dunia internasional.¹⁵

Literatur selanjutnya membahas mengenai **investasi dan bantuan Tiongkok tidak hanya menimbulkan dampak positif, namun dampak negatif juga**. Pembahasan ini ada di dalam *Journal of Emerging Trends in Economics and Management Sciences* volume 3, no. 5 tahun 2012 yang ditulis oleh **Kennedy Ombaba** dengan judul “*A Study on the Impact of China’s Investments in Africa: The Case of Kenya*”. Di dalam jurnal ini, dikatakan bahwa Tiongkok telah berinvestasi dalam berbagai bidang di Kenya seperti sumber daya alam, manufaktur dan layanan serta infrastruktur. Investasi yang diberikan oleh Tiongkok terhadap Kenya telah membawa berbagai dampak positif seperti adanya transfer teknologi, meningkatkan keterampilan manajerial, penciptaan lapangan pekerjaan, dan kesadaran dalam membenahi strategi pembangunan nasional. Akan tetapi, tidak dapat dipungkiri bahwa dampak negatif juga muncul dari adanya investasi yang diberikan Tiongkok terhadap Kenya, diantaranya adalah terjadinya persaingan antara perusahaan lokal dengan perusahaan Tiongkok. Dalam hal ini, perusahaan lokal tidak mampu bersaing dan terpaksa harus menutup perusahaannya. Kontraktor di Kenya juga telah menuntut pemerintah untuk melakukan langkah-langkah proteksionis demi melindungi industri lokal, terutama yang masih rentan agar mampu bertumbuh dan menguntungkan negara. Kemudian, meningkatnya

¹⁵ Agustina, “Kepentingan Cina Dalam Pembangunan Rel Kereta Api di Kenya 2015,” *eJournal Ilmu Hubungan Internasional* 6, no. 1 (2018): 237-250, diakses pada tanggal 06 September 2019, [https://ejournal.hi.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2017/10/jurnal%20fix%20\(10-10-17-01-34-39\).pdf](https://ejournal.hi.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2017/10/jurnal%20fix%20(10-10-17-01-34-39).pdf).

produk Tiongkok dengan harga murah telah membuat sebagian besar perusahaan lokal harus memecat karyawannya untuk mengurangi biaya operasi.¹⁶

Literatur yang terakhir merupakan jurnal dari *China Institute of International Studies*, dikatakan bahwa konsep kerja sama *win-win* berakar dari nilai-nilai budaya tradisional Tiongkok tentang perdamaian dan kerja sama dengan prinsip saling menguntungkan. Dalam menjalankan *win-win cooperation*, Tiongkok menerapkan dua prinsip utama. Pertama, secara politik, Tiongkok akan selalu menegakan keadilan dan tidak memandang bahwa negara mitranya berada di bawah negaranya, akan tetapi keduanya setara. Kedua, secara ekonomi, Tiongkok akan mengusahakan pembangunan bersama yang saling menguntungkan. Di dalam jurnal ini, dikatakan bahwa untuk memenuhi prinsip dari *win-win cooperation*, Tiongkok menciptakan **strategi Belt and Road Initiative**. Strategi ini **mampu menyelaraskan ekonomi berbagai negara dengan mempromosikan pembangunan infrastruktur sehingga dapat menciptakan lapangan pekerjaan baru serta pertumbuhan ekonomi**. Tujuan yang hendak dicapai dalam strategi ini sendiri adalah koordinasi kebijakan, konektivitas fasilitas, serta perdagangan tanpa hambatan.¹⁷

Berdasarkan kelima karya ilmiah di atas, peneliti dapat menemukan garis besar dari setiap penelitian yang telah dilakukan. Dapat disimpulkan bahwa Negara Kenya yang sedang membutuhkan pembaharuan infrastruktur akan berhasil ketika

¹⁶ Kennedy Ombaba, "A Study on the impact of China's Investments in Africa: The Case of Kenya," *Journal of Emerging Trends in Economics and Management Sciences* 3, no. 5 (2012): 529-537, diakses pada tanggal 06 September 2019, https://www.academia.edu/34003651/A_Study_on_the_Impact_of_Chinas_Investments_in_Africa_The_Case_of_Kenya.

¹⁷ Chen Xulong, "Win-Win Cooperation: Formation, Development and Characteristics," *China Institute of International Studies* (2017), diakses pada tanggal 06 September 2019, http://www.ciis.org.cn/english/201711/17/content_40072596.htm.

bekerja sama dengan Tiongkok karena *Belt and Road Initiative* dibawah pemerintahan Tiongkok mampu mempromosikan pembangunan infrastruktur dan menjanjikan *win-win cooperation*. Akan tetapi, tidak dapat dipungkiri bahwa pada kenyataannya, hasil dari kerja sama kedua negara lebih menguntungkan pihak Tiongkok. Dalam penelitian ini, peneliti akan lebih memperdalam analisis terkait hal tersebut dengan menunjukkan bagaimana angka impor Kenya dari Tiongkok meningkat setelah proyek Mombasa-Nairobi SGR berlangsung dan kerja sama ini justru membuat Kenya terlilit hutang akibat pinjaman yang ditawarkan oleh Tiongkok. Selain itu, penelitian ini juga akan memperluas cakupan analisis dengan mengkaji faktor kerja sama antar kedua negara yang belum dilakukan oleh peneliti sebelumnya. Peneliti berusaha untuk menjabarkan faktor pendorong dan penarik antara Kenya dengan Tiongkok sehingga kerja sama di antara keduanya terbentuk.

1.5 Kerangka Pemikiran

Dalam menjawab pertanyaan penelitian, peneliti menggunakan setidaknya empat teori atau konsep yang menjadi alat analisisnya; yaitu teori infrastruktur dan pembangunan ekonomi, konsep *push and pull factors*, konsep kepentingan nasional serta teori bantuan asing. Keempat teori atau konsep tersebut juga menjadi landasan berpikir bagi keseluruhan penelitian ini.

Dalam membahas **teori infrastruktur dan pembangunan ekonomi**, peneliti menggunakan pemikiran **A. Coskun Samli** dalam bukunya yang berjudul *Infrastructuring: The Key to Achieving Economic Growth, Productivity, and Quality of Life*. Dikatakan bahwa segala kegiatan ekonomi bergantung pada sebuah

fondasi utama yang disebut sebagai infrastruktur. Pembangunan infrastruktur adalah tindakan yang sangat diperlukan untuk pembangunan ekonomi suatu negara yang mengarah pada perluasan pasar makro serta menciptakan kualitas hidup yang lebih baik. Dalam hal ini, negara harus berorientasi pada ekspor-impor. Coskun mengatakan bahwa infrastruktur mampu mendukung pertumbuhan ekonomi yang berorientasi pada jangka pendek serta peningkatan kesejahteraan yang adil yang berorientasi pada jangka panjang. Coskun juga mengatakan bahwa pembangunan ekonomi yang lambat di negara berkembang seringkali disebabkan oleh tidak adanya pemahaman bahwa infrastruktur merupakan bagian penting dalam kegiatan ekonomi. Jika infrastruktur tersebut telah ada, seringkali mereka tidak memiliki kemampuan dalam mengembangkan serta mengelolanya. Kemudian, sumber daya yang kurang memadai juga menjadi masalah utama dalam pembangunan infrastruktur di negara berkembang.¹⁸

Sama halnya dengan **Arnold Picot**, dalam bukunya yang berjudul *The Economics of Infrastructure Provisioning*, dikatakan bahwa infrastruktur berfungsi untuk mewujudkan pemerataan pembangunan ekonomi dalam hal alokasi sumber daya dan integrasi kegiatan ekonomi. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa infrastruktur merupakan lembaga publik yang menjadi prasyarat penting bagi kegiatan ekonomi. Hal ini menunjukkan bahwa infrastruktur merupakan barang publik yang mampu memacu pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan kualitas dan efisiensi barang. Infrastruktur sendiri dapat dibedakan menjadi tiga jenis, yaitu:

¹⁸ A. Samli, *Infrastructuring: The Key to Achieving Economic Growth, Productivity, and Quality of Life* (New York: Springer, 2011), hlm. 1-18, DOI 10.1007/978-1-4419-7521-8.

tangible infrastructure, *intangible infrastructure*, dan *institutional infrastructure*. Yang dimaksud dengan *tangible infrastructure* adalah sistem lalu lintas seperti jalan, kereta api, energi, air, selokan, dan jaringan komunikasi. Sedangkan, *intangible infrastructure* adalah pendidikan, penelitian, kesehatan, dan pelayanan sosial. Terakhir, *institutional infrastructure* adalah hukum tambahan, sistem ekonomi serta sosial seperti budaya dan tradisi.¹⁹

Bagi Arnold, jaringan transportasi yang efektif tidak hanya membutuhkan infrastruktur keras seperti jalan, kereta api, saluran air, dan bandara akan tetapi, dibutuhkan juga infrastruktur lunak seperti kebijakan, peraturan, tata kelola, sistem dan prosedur, serta institusi lokal. Dengan memadukan kedua bentuk infrastruktur tersebut, maka transportasi akan berguna dan bermanfaat untuk memperkuat konektivitas di tingkat nasional serta regional, memfasilitasi integrasi perdagangan dan ekonomi, mengurangi tingkat kesenjangan pembangunan, mempromosikan pertumbuhan inklusif dengan memberikan peluang ekonomi kepada masyarakat menengah kebawah yang terisolasi serta memastikan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan.²⁰ Selain itu, jaringan transportasi yang efektif akan menghasilkan penurunan biaya transportasi yang dapat mempengaruhi volume, komposisi serta arah perdagangan internasional. Penurunan biaya transportasi mampu meningkatkan 10% jumlah ekspor dan 9% produk impor. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa konektivitas transportasi akan berdampak positif, tidak hanya dalam lingkup nasional tetapi, berdampak juga dalam level regional dan global.²¹

¹⁹ Arnold Picot, eds., *The Economics of Infrastructure Provisioning* (London: The MIT Press, 2015), hlm. 3-21, <https://b-ok.cc/book/3718091/4664e3>.

²⁰ Ibid, hlm. 341-347.

²¹ Arnold Picot, Loc. Cit.

Berkaitan dengan *push and pull factors*, konsep ini merupakan suatu keadaan yang mencerminkan dua dunia yaitu negara miskin dan negara kaya. Kedua faktor tersebut mampu menunjukkan bagaimana negara hidup secara bersamaan namun dengan kondisi sosial, ekonomi atau politik yang berbeda dimana satu negara beruntung dan yang lain tidak. Faktor yang berasal dari negara asal disebut dengan faktor pendorong, sedangkan faktor yang berasal dari negara tujuan disebut sebagai faktor penarik. Kedua faktor ini dapat terjadi ketika negara asal dan tujuan memiliki perbedaan seperti pertumbuhan penduduk, tingkat pengangguran, konflik internal, situasi politik yang tidak stabil, angka pertumbuhan ekonomi atau hak asasi manusia. Namun, dikatakan bahwa faktor-faktor tersebut justru menjadi sebuah “jembatan” penghubung bagi kedua negara yang memiliki perbedaan kondisi. Konsep faktor pendorong dan penarik ini menguji motivasi atau dapat disebut juga sebagai kepentingan nasional dalam studi hubungan internasional.²² Faktor pendorong merupakan suatu keputusan yang diambil oleh seseorang melalui kekuatan internal. Sedangkan faktor penarik merupakan tujuan yang ditarik oleh kekuatan eksternal.²³

Dalam membahas kepentingan nasional, peneliti menggunakan pemikiran **Hans Morgenthau** dalam bukunya yang berjudul *Politics Among Nations*. Dikatakan bahwa kepentingan nasional diatur oleh hukum objektif yang berakar

²² Angelina Stanojoska dan Blagojce Petrevski, “*Theory of Push and Pull Factors: A New Way of Explaining The Old*,” *Conference: Archibald Reiss Days*, Maret 2012, diakses pada tanggal 28 Mei 2020, https://www.researchgate.net/publication/283121360_THEORY_OF_PUSH_AND_PULL_FACTORS_A_NEW_WAY_OF_EXPLAINING_THE_OLD.

²³ Yogeetha Santharen, “*Push and Pull Factors Influencing Visitors From European Countries to Malaysia*,” *International Conference on Business Sustainability and Innovation 2018*, diakses pada tanggal 28 Mei 2020, <https://doi.org/10.15405/epsbs.2019.08.41>.

pada sifat manusia. Artinya, interaksi antar negara akan mencerminkan sifat manusia yang egosentrik dan agresif, karena pada dasarnya pemimpin negara adalah manusia. Kepentingan nasional menjadi acuan bagi negara dalam bertindak yang tercerminkan melalui kebijakan luar negerinya. Sehingga dapat dikatakan bahwa kepentingan nasional dijadikan negara sebagai arah dalam bertindak serta menjadi tolak ukur dimana tindakan politik harus dinilai dan diarahkan. Kemudian, negara harus menempatkan keberlangsungan hidupnya di atas prinsip moralitas dan etika politik internasional.²⁴ Menurut pendekatan liberal, kepentingan nasional dapat dicapai dengan cara damai yakni melalui kerja sama. Negara memiliki kesadaran bahwa untuk mencapai kepentingan nasional, negara tidak mampu memenuhinya sendiri namun perlu menjalin hubungan kerja sama dengan negara lain.²⁵

Selanjutnya, peneliti menggunakan **teori bantuan asing Michael Todaro** dan **Stephen Smith** dalam bukunya yang berjudul *Economic Development*. Dalam buku tersebut dikatakan bahwa negara mendapatkan pendapatan dari berbagai sektor seperti ekspor dan investasi langsung, namun selain kedua hal tersebut, dikatakan bahwa negara berkembang biasanya menerima sumber utama devisa lainnya yakni bantuan pembangunan melalui perjanjian bilateral atau multilateral. Kedua bentuk tersebut merupakan bantuan asing. Pada dasarnya, definisi dari bantuan asing adalah semua bentuk dan jenis transfer sumber daya pemerintah dari suatu negara ke negara lainnya. Bantuan asing dapat dikaitkan pada dua bentuk,

²⁴ Hans Morgenthau, *Seventh Edition Politics Among Nations: The Struggle for Power and Peace* (New York: Kenneth Thompson, 1997), h. 3-17, <https://b-ok.cc/book/2760235/d4b7db>.

²⁵ Scott Burchill, *The National Interest in International Relations Theory* (New York: Palgrave Macmillan, 2005), h. 118-121.

yaitu sumber yang artinya pinjaman atau hibah harus dihabiskan untuk pembelian barang dan jasa negara donor atau yang kedua adalah proyek, dimana dana yang diberikan negara donor hanya dapat digunakan untuk keberlangsungan proyek yang telah disepakati seperti jalan, infrastruktur, atau pabrik. Berbeda dengan penanaman modal asing (FDI), bantuan luar negeri biasanya diberikan oleh suatu negara atau lembaga keuangan bukan berasal dari perusahaan asing. Kemudian, sifat dari bantuan luar negeri dalam bentuk hutang biasanya hanya berfokus pada pelunasan di masa yang akan datang sesuai dengan kesepakatan bersama bukan untuk pengembangan perusahaan di negara penerima.

Berdasarkan sudut pandang ekonom, bantuan asing di definisikan sebagai aliran modal ke negara berkembang yang memiliki dua syarat yakni harus bersifat non-komersial dari sudut pandang negara donor dan periode pembayaran untuk pinjaman harus bersifat lunak atau tidak ketat seperti persyaratan komersial. Sayangnya, bantuan asing sendiri seringkali memiliki tujuan terselubung yang dimotivasi oleh kepentingan nasional atau komersial. Beberapa bantuan asing memang dimotivasi oleh keinginan moral untuk membantu mereka yang kurang beruntung, namun akan sangat diragukan jika hal tersebut berlangsung dalam jangka waktu yang lama. Negara donor biasanya mengharapkan adanya manfaat yang disesuaikan dengan kepentingan nasionalnya dalam membantu negara penerima atau dengan kata lain negara donor mengharapkan imbalan. Terdapat dua faktor tentang mengapa negara donor mau mendonorkan dananya terhadap negara penerima. Pertama karena adanya tujuan politik. Negara donor mengharapkan negara penerima dapat bekerja sama dalam mempromosikan status dan rezim

pemerintahannya di dunia internasional. Kedua, tujuan ekonomi. Berbeda dengan aspek politik, negara donor mengharapkan kepentingan nasionalnya dapat tercapai melalui bantuan dana yang diberikannya. Bahkan dikatakan bahwa sebagian besar manfaat akan jatuh pada negara donor sebagai hasil dari bantuan mereka, misalnya pengikatan bantuan untuk keberlangsungan ekspor negara donor dengan membatasi kebebasan negara penerima untuk berbelanja serta peningkatan tarif. Di sisi lain, Michael juga menjelaskan terkait mengapa negara penerima ingin menerima bantuan asing bahkan dalam bentuk yang paling ketat dan terbatas sekalipun. Hal tersebut dikarenakan masalah ekonomi. Negara penerima biasanya merupakan negara berkembang yang memiliki permasalahan ekonomi, dengan demikian, bantuan asing diharapkan mampu mempromosikan pembangunan ekonomi, menambah sumber daya domestik, mengubah ekonomi secara struktural, serta berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi.

Bantuan asing yang diberikan tentunya memiliki dampak baik bagi negara penerima maupun negara donor. Dikatakan bahwa bantuan seringkali berhasil dalam mendorong pertumbuhan dan transformasi ekonomi negara penerima. Akan tetapi, tidak sedikit juga bantuan asing yang pada kenyataannya tidak mendorong pertumbuhan ekonomi negara penerima, justru menghambatnya dengan kewajiban dalam membayar pinjaman yang diberikan. Di sisi lain, negara donor justru menerima manfaat yang besar khususnya ketika pinjaman atau hibah yang

diberikan harus dihabiskan untuk pembelian barang dan jasa negara donor karena hal tersebut akan berpengaruh pada volume ekspor negara donor.²⁶

Sedangkan, **Carol Lancaster** dalam bukunya yang berjudul *Foreign Aid: Diplomacy, Development, Domestic Politics* menjelaskan bahwa bantuan asing seringkali berfokus pada pembangunan yang merujuk pada kemajuan ekonomi-sosial di negara miskin, sehingga negara donor berupaya dalam menopang pertumbuhan ekonomi dan pengurangan kemiskinan. Bantuan asing memiliki berbagai bentuk, yaitu uang tunai (pinjaman atau hibah), proyek, investasi atau bantuan teknis. Transfer yang dilakukan antar negara donor dan negara penerima ini menandai beragam kegiatan seperti proyek, kegiatan penelitian, program reformasi ekonomi atau politik, pelatihan teknis hingga bantuan kemanusiaan. Bantuan asing menjadi sangat penting bagi negara penerima, terutama negara miskin. Misalnya meningkatkan investasi dalam bidang infrastruktur, meringankan beban anggaran dalam bidang tertentu, bahkan memperluas kapasitas pemerintah untuk menggunakan sumber dayanya lebih produktif. Dalam buku ini juga dikatakan bahwa pada dasarnya, persoalan ekonomi memang menjadi sasaran utama bagi negara donor akan tetapi, unsur politik masih menjadi bagian dalam bantuan asing yang diberikan. Adanya kepentingan politik tersebut dituangkan dalam bentuk tindakan dimana negara donor berusaha untuk mempromosikan politik dan hubungannya dengan negara penerima.²⁷

²⁶ Michael Todaro dan Stephen Smith, *Economic Development* (New York: Pearson Education, 2014), hlm. 747-754.

²⁷ Carol Lancaster, *Foreign Aid: Diplomacy, Development, Domestic Politics* (Chicago dan London: The University of Chicago Press, 2007), hlm. 1-25, <https://b-ok.cc/book/941811/64a4d8>.

Berbeda dengan **William Easterly**, dalam bukunya yang berjudul *Reinventing Foreign Aid*, ia lebih memfokuskan bantuan asing bagi negara miskin seperti Afrika. Dikatakan bahwa bantuan asing merupakan senjata paling efektif dalam perang melawan kemiskinan. Kemiskinan dapat dikurangi secara drastis ketika negara miskin tersebut merancang rencana dan mengimplementasikannya secara baik. Tidak hanya itu, negara kaya juga perlu memberikan dukungan substansial. Bantuan asing diberikan dengan harapan atau tujuan untuk membantu mengurangi kemiskinan, meningkatkan pertumbuhan ekonomi, meningkatkan tata kelola serta meningkatkan akses terhadap layanan publik. Saat ini, banyak bantuan asing yang diberikan tidak dalam bentuk uang secara langsung, melainkan melalui pembangunan sekolah, rumah sakit, jalan atau transportasi. Ketika negara penerima mendapatkan bantuan asing dalam bentuk uang dan pemerintah merencanakan uang tersebut untuk membangun transportasi, mereka perlu memproduksinya. Misalnya transportasi harus dibangun dengan materi dan kualitas yang baik atau sesuai standar yang ada, sehingga tidak mencelakai masyarakat. Namun, seringkali hal ini yang menjadi kendala bagi negara berkembang karena keterbatasannya akan sumber daya serta tidak memiliki kemampuan dalam membenahi atau mengelola hal tersebut. Disinilah peran dari negara donor untuk membantu mereka dengan cara memberikan “barang” atau proyek. Hal ini juga tentunya untuk menghindari tindakan korupsi atau ketidakmampuan birokrasi negara penerima.²⁸

²⁸ William Easterly, ed., *Reinventing Foreign Aid* (Cambridge: Massachusetts Institute of Technology, 2008), hlm. 1-45, <https://b-ok.cc/book/647661/a296d5>.

Meibo Huang dengan bukunya yang berjudul *South-South Cooperation and Chinese Foreign Aid* menjelaskan lebih spesifik terkait bantuan asing yang berasal dari Tiongkok. Dalam buku tersebut dipaparkan bahwa prinsip dasar yang digunakan Tiongkok dalam memberikan bantuan atau menjalin kerja sama bilateral adalah menggabungkan bantuan dengan investasi atau kerja sama. Bantuan yang diberikan oleh Tiongkok seringkali berfokus pada pembangunan infrastruktur dan produksi agrikultur. Hal ini tentunya bertujuan untuk memenuhi kepentingan kedua negara yang bersangkutan. Misalnya dalam hal pembangunan infrastruktur, negara penerima dapat mengurangi biaya operasional sektor perdagangan dan non-perdagangan, menerima investasi, membuka lapangan pekerjaan, dan melengkapi infrastruktur yang belum ada. Sedangkan, bagi negara donor, pembangunan infrastruktur tersebut menjadi keuntungan bagi negaranya karena dapat mendorong perluasan perdagangan, investasi, serta kegiatan ekspor-impor. Dalam hal politik, ada lima prinsip yang dipegang oleh Tiongkok dalam menjalankan *win-win cooperation*, yaitu saling menghormati integritas dan kedaulatan wilayah, non-agresi, tidak terlibat dalam urusan internal masing-masing negara, saling menguntungkan, dan hidup berdampingan secara damai. Menurut buku ini, tidak terlibat dalam urusan internal masing-masing negara menjadi kunci kesuksesan dan pembeda dari negara lainnya ketika bekerja sama. Adanya unsur politik dalam bantuan pembangunan seperti *Western-style*, membuat kedaulatan negara “dilecehkan”.²⁹

²⁹ Meibo Huang, Xiuli Xu, Xiaojing Mao, eds., *South-South Cooperation and Chinese Foreign Aid* (Beijing: Palgrave Macmillan, 2019), hlm. 1-13, <https://b-ok.cc/book/3641586/b74f63>.

Dalam hal ini, peneliti juga membentuk operasionalisasi teori dari ketiga konsep atau teori di atas yang digunakan sebagai acuan dalam penelitian.

Tabel 1.1 Operasionalisasi Teori

Teori atau Konsep	Isi	Tujuan dan Analisis
Teori Infrastruktur dan Pembangunan Ekonomi	Salah satu indikator utama dalam pembangunan ekonomi adalah infrastruktur.	Teori ini akan berfokus pada keadaan kereta api Kenya yang kurang memadai sehingga membutuhkan pembaharuan dalam rangka mencapai pembangunan ekonomi termasuk kegiatan ekspor-impor.
Konsep <i>Push and Pull Factors</i>	Konsep ini bertujuan untuk menguji motivasi suatu negara. Faktor yang berasal dari negara asal disebut dengan faktor pendorong, sedangkan faktor yang berasal dari negara tujuan disebut sebagai faktor penarik. Faktor pendorong merupakan suatu keputusan yang diambil oleh seseorang melalui kekuatan internal. Sedangkan faktor penarik merupakan tujuan yang ditarik oleh kekuatan eksternal.	Konsep ini akan digunakan sebagai acuan dari faktor pendorong Tiongkok dalam memberikan bantuan pembangunan kereta api terhadap Kenya serta faktor penarik Kenya yang memikat Tiongkok untuk bekerja sama dalam pembangunan kereta api.
Konsep Kepentingan Nasional	Kepentingan nasional menjadi acuan bagi negara dalam bertindak yang tercerminkan melalui kebijakan luar negerinya, hal ini dapat dicapai dengan cara damai yakni melalui kerja sama.	Konsep ini akan berfokus pada pencapaian kepentingan nasional Tiongkok melalui kerja sama pembangunan Mombasa-Nairobi SGR.
Teori Bantuan Asing	1. Bentuk bantuan asing yang pertama adalah pinjaman yang harus dihabiskan untuk pembelian barang dan jasa	1. Tiongkok memberikan syarat setidaknya 50% dari pinjaman yang diberikan kepada Kenya harus digunakan untuk membeli

	<p>negara donor. Bentuk yang kedua adalah proyek, dimana dana yang diberikan hanya dapat digunakan untuk keberlangsungan proyek yang telah disepakati.</p> <p>2. Bantuan asing harus bersifat non-komersial atau lunak. Namun, seringkali bantuan asing justru dimotivasi oleh unsur komersial.</p> <p>3. Bantuan asing biasanya diberikan dengan tujuan keuntungan ekonomi serta dukungan politik. Sehingga negara donor justru menjadi penerima manfaat besar dari bantuan asing yang diberikan.</p>	<p>material pembangunan kereta api Mombasa-Nairobi dari negaranya.</p> <p>2. Tiongkok memberikan pinjaman lunak serta komersial melalui <i>EXIM Bank of China</i>. Hal ini berdampak pada peningkatan utang Kenya setiap tahunnya.</p> <p>3. Tujuan ekonomi Tiongkok adalah mendorong kegiatan ekspor khususnya produk <i>machinery</i> dan <i>transport equipment</i> ke Kenya.</p>
--	--	--

Sumber: diolah oleh peneliti

1.6 Metode Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data

1.6.1 Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Metode ini dilakukan untuk mengeksplorasi serta memahami makna yang dianggap berasal dari masalah sosial dan kemanusiaan. Kemudian, proses penelitian yang dilakukan melibatkan pertanyaan dengan mengumpulkan data yang spesifik, menganalisis data dari tema khusus ke tema umum, serta memberikan interpretasi mengenai makna dari data yang diperoleh. Dengan demikian, peneliti mampu menerjemahkan kompleksitas sebuah situasi. Analisis yang digunakan oleh peneliti adalah deskriptif kualitatif dan naratif, sehingga sepenuhnya bergantung

pada data teoritis maupun dokumentasi. Kemudian, penelitian ini digambarkan melalui kata-kata, gambar atau objek, dan bukan angka. Jika angka tertera dalam penelitian ini, sifatnya tetap deskriptif.³⁰

1.6.2 Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teknik pengumpulan data berbasis dokumen atau *library research*. Dengan demikian, penelitian ini menggunakan sumber data primer dan sekunder. Untuk data primer, peneliti akan menggunakan data-data seperti dokumen resmi yang diterbitkan oleh suatu negara atau organisasi. Sedangkan, data sekunder diambil melalui jurnal nasional maupun internasional, buku, berita, dan *website* yang terkait dengan permasalahan penelitian.³¹ Dengan demikian, penelitian ini dapat di dukung dengan fakta dan data secara jelas dan akurat.

1.7 Sistematika Pembahasan

Dalam penelitian ini, peneliti akan membagi penelitiannya menjadi lima bab. Dalam Bab I berisi pemaparan latar belakang masalah yang kemudian akan dilakukan juga identifikasi masalah yang ada. Peneliti juga menjelaskan terkait tujuan serta kegunaan dari penelitian ini yang di dukung dengan kajian literatur dan kerangka pemikiran. Kemudian, metode penelitian serta sistematika pembahasan juga dijelaskan dalam bab ini.

³⁰ Umar Bakry, *Metode Penelitian Hubungan Internasional* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2016), hlm. 14-19.

³¹ *Ibid*, hlm. 171-178.

Pada Bab II, peneliti akan menjelaskan terkait latar belakang dari Negara Kenya. Pada bagian ini, profil Negara Kenya terkait perkembangan kondisi ekonomi serta transportasi kereta api akan dipaparkan secara mendalam.

Pada Bab III, peneliti akan berfokus dalam menganalisis faktor kerjasama antara Tiongkok dengan Kenya dalam proyek pembangunan Mombasa-Nairobi SGR. Faktor kerjasama tersebut akan dibagi menjadi dua bagian; yaitu faktor pendorong Tiongkok dalam memberikan bantuan pembangunan kereta api kepada Kenya dan faktor penarik Kenya yang memikat Tiongkok untuk bekerja sama dalam pembangunan kereta api.

Dalam Bab IV, akan dijelaskan bagaimana proses serta pola kerja sama pembangunan proyek Mombasa-Nairobi SGR yang terjadi antara Tiongkok dengan Kenya. Setelah itu, analisis akan di akhiri dengan menjawab pertanyaan penelitian yakni memaparkan bagaimana proyek ini berdampak pada peningkatan angka impor produk *machinery* dan *transport equipment* serta utang Kenya terhadap Tiongkok.

Pada bab terakhir yaitu Bab V, peneliti akan menyimpulkan hasil dari penelitian ini.

