

BAB III

PROYEK *STANDARD GAUGE RAILWAY* (SGR) NAIROBI-MOMBASA

3.1 *Standard Gauge Railway* (SGR) Nairobi-Mombasa

Manfaat lokal dari SGR mencakup tiga hal utama,⁵² yaitu peningkatan lapangan kerja dan alih keterampilan, peningkatan permintaan akan pemasok lokal, serta kemudahan transportasi bagi penumpang dan barang. SGR dalam terminologi perkeretaapian, berarti jarak antara rel 4 kaki, 8 ½ inci atau 1,435 meter. Sebagaimana SGR yang ada di Inggris yang dibangun oleh ekspatriat Inggris di seluruh dunia. Ukuran standar rel kereta api 4 kaki, 8 1/2 inci yang awal mula berasal dari kereta perang tentara Kekaisaran Romawi.⁵³

SGR Nairobi-Mombasa merupakan sebuah proyek Rel Kereta Api tipe *Standard Gauge Railway* (SGR) yang menghubungkan antara Ibu Kota Kenya, Nairobi, dengan Kota Mombasa yang berada di pesisir Pantai Timur Afrika, dimana wilayah ini memiliki Pelabuhan terbesar di Kenya. Ide tentang SGR Nairobi-Mombasa awalnya merupakan proyek terbatas antara Kenya dengan Tiongkok guna mendongkrak industrialisasi yang masif sesuai dengan gagasan dalam "*Vision 2030*", sebagaimana telah disebutkan sebelumnya.⁵⁴ Akan tetapi,

⁵² Wang Guansen, "Chinese-built modern railway in Kenya extolled for its myriad benefits" *Xinhua*. 2023. <https://english.news.cn/20231007/4bd8ea404cbd4648b4f4025422c8a71d/c.html#:~:text=Speaking%20during%20a%20ride%20at,along%20its%20472%2Dkm%20corridor> diakses pada tanggal 11 Agustus 2024.

⁵³ KSEI, "Siaran Pers: Antusiasme Investor Muda Berinvestasi Terus Meningkat," 2023, https://www.ksei.co.id/files/uploads/press_releases/press_file/id-id/232_berita_pers_antusiasme_investor_muda_berinvestasi_terus_meningkat_20231031134735.pdf diakses pada tanggal 19 Mei 2024.

⁵⁴ Irandu, Evaristus M, dan Hesbon Hansen Owilla, *loc. cit.*

pada perkembangannya, SGR Nairobi-Mombasa berkembang luas yang rencananya akan melibatkan sejumlah negara Afrika lainnya, seperti Uganda, Rwanda, Sudan Selatan, hingga Republik Demokratik Kongo.⁵⁵

Awal mula ide dari SGR Nairobi-Mombasa diklaim berasal dari seorang pengusaha yang memiliki jejaring luas dengan elit pemerintahan Kenya, yakni Jimi Wanjigi. Jimi Wanjigi sendiri, diklaim sebagai salah satu agen lokal yang banyak terlibat dalam kerja sama ekonomi dan bisnis dengan Tiongkok berikut perusahaan-perusahaannya, seperti *China National Aero-Technology International Engineering Company*, *China Petroleum Pipelin Bureau*, hingga *China Road and Bridges Engineering Company*.⁵⁶

Menurut pendapatnya SGR ini awalnya bukan mencapai Nairobi, melainkan untuk Mombasa menuju Malaba. Manjigi menjelaskan bahwa awalnya, Kerja sama dan eksekusinya akan berjalan menurut mekanisme *Public-Private Partneship* (PPP). Gagasan ini diambil karena, dalam lanjutan proyek sistem kereta api di proyek Rift Vallley Rail justru mereduksi pemanfaatan Kargo pada Kereta Api di tingkat nasional yang tadinya mencapai 25% justru menjadi 4%. Sisanya, logistik kargo dibebankan pada jalur jalan raya yang ada di Kenya. Bahkan, Manjigi menyebut bahwa sudah ada *Memorandum of Understanding* (MoU) yang tercapai pada tahun 2009 sejak digagas pada 2008.⁵⁷

Gagasan tersebut kemudian dilanjutkan oleh Uhuru Kenyatta dan William

⁵⁵ Keren Zhu, Ben Mwangi, dan Lynn Hu, *loc. cit.*

⁵⁶ Chris Alden dan Oscar M. Otele, "Fitting China in: Local elite collusion and contestation along Kenya's Standard Gauge Railway" *African Affairs*. 121 (2022): 443–466.

⁵⁷ Farooq Muhammad Sabil et al., "Kenya and the 21st Century Maritime Silk Road: Implications for China-Africa Relations" *China Quarterly of International Strategic Studies*. 4.3 (2018): 401–418.

Ruto yang menjadi Presiden dan Deputy Presiden Kenya pada tahun 2013. Proyek ini didongkrak karena kehadiran Tiongkok melalui *Belt and Road Initiative* (BRI) dapat menjadi alternatif yang menggiurkan di tengah ancaman dari mitra investor yang mana berasal dari Amerika dan negara-negara Eropa Barat. Sejumlah negara, terutama Italia, mengancam akan menarik diri dari sejumlah proyek infrastruktur di Kenya dengan alasan bahwa Kenyatta dan Ruto telah melanggar Hak Asasi Manusia (HAM) kepada etnis Kikuyu yang menetap di Pusat dan Utara dari Rift Valley, Kenya.

Selain karena inefisiensi dan konflik yang terjadi di Rift Valley, Presiden Kenyatta mendorong SGR⁵⁸ Nairobi- Mombasa juga didasarkan pada perlunya modernisasi sistem Kereta Api di Kenya yang mana sudah usang sebagai akibat dari warisan kolonial yang kurang dimanfaatkan dengan baik.⁵⁹ Seperti yang tercermin dari *Metre Gauge Rail*, yang hanya mampu mengangkut kargo rata-rata kurang dari 10% dari beban kargo nasional di Kenya yang mayoritas kembali dibebankan pada logistik melalui jalur tempuh jalan raya.⁶⁰

Ide SGR Nairobi-Mombasa ini kemudian ditindaklanjuti dengan tercapainya kesepakatan antara Presiden Kenyatta dengan Perdana Menteri Tiongkok, Li Keqiang, melalui kunjungan kerjanya ke Nairobi pada tahun 2014. Keduanya menandatangani kontrak sebesar 3,804 Miliar USD jika dirupiahkan sekitar Rp. 50 triliun dengan skema pembiayaan dibebankan pada Exim Bank

⁵⁸ Ibid.

⁵⁹ Al-Fadhat Faris dan Prasetio Hari, "Debt-Trap Diplomacy: Bagaimana Ekspansi Kapital Cina Membentuk Jebakan Hutang Bagi Negara-Negara Afrika" *Jurnal Ilmiah Hubungan Internasional*. 18.2 (2022): 150–176.

⁶⁰ Keren Zhu, Ben Mwangi, dan Lynn Hu, *loc. cit*

sebesar 85%, sedangkan Pemerintah Kenya menanggung sebesar 15%. China Exim Bank menyediakan biaya proyek dengan bunga rendah dan jangka waktu panjang. Bank ini juga menetapkan persyaratan lingkungan dan sosial untuk peminjam dan kontraktor.⁶¹

Melalui skema tersebut, baik Kenya maupun Tiongkok sepakat bahwa operasional SGR Nairobi-Mombasa akan diserahkan kepada *China Road and Bridges Engineering Company* (CRBC) yang juga menjadi kontraktor pada proyek tersebut. Melalui eksistensi jalur yang penghubung Nairobi hingga Mombasa sepanjang 472 km, proyek SGR Nairobi-Mombasa menjadi proyek yang paling mahal dan masif bagi Kenya sejak kemerdekaan dalam rangka mengakselerasi industrialisasi secara nasional.⁶²

Pada perkembangannya, proyek SGR Nairobi-Mombasa terus mengalami kemajuan. Hal ini terjadi karena proyek tersebut menarik perhatian sejumlah negara tetangga, seperti Sudan Selatan, Uganda, Rwanda, dan Republik Demokratik Kongo.⁶³ Untuk mengakomodasi hal tersebut, Kenya dan Tiongkok sepakat mengembangkan proyek SGR ini ke sejumlah titik sehingga dapat menjangkau negara-negara lain.⁶⁴ Berdasarkan informasi atau referensi yang penulis dapatkan saat ini, terdapat tiga macam proyek SGR di Kenya yang terbagi dalam fase yang terpisah, yaitu SGR Mombasa-Nairobi sepanjang 485 km yang telah rampung pada

⁶¹ Liu Xiaojin, "China's Development Finance and SGR in Kenya" *China-Africa Economic Review*. 3.1 (2019): 78–95.

⁶² Zhu Keren, Dossani Rafiq, and Bouey Jennifer, "Addressing Impact Evaluation Gaps in Belt and Road Initiative Projects in Africa: The Standard Gauge Railway Project in Kenya as a Proof of Concept" *The African Review*. 47.2 (2020): 419–456.

⁶³ Lingfei Weng et al., "Challenges Faced by Chinese Firms Implementing the 'Belt and Road Initiative': Evidence from Three Railway Projects" *Research in Globalization*. 3 (2021).

⁶⁴ O. M Otele, "Chinese credit lines in Kenya: Linked to natural resources?" *Cognet Social Sciences*. 9.2 (2023).

2017, SGR Nairobi-Naivasha sepanjang 120 km, dan SGR Naivasha-Kisumu & Malaba sepanjang 369 km.⁶⁵

Proyek SGR Nairobi-Mombasa menjadi prioritas bagi pemerintah Kenya karena sistem kereta api yang ada sebelumnya, yaitu *Metre Gauge Rail*, sudah usang dan kurang efisien. SGR turut menjadi prioritas bagi Kenya karena dianggap sebagai proyek infrastruktur penting yang dapat meningkatkan konektivitas regional dan pertumbuhan ekonomi.⁶⁶ Meskipun terdapat perdebatan mengenai keuntungan finansial proyek ini, SGR tetap dianggap sebagai bagian penting dari strategi pembangunan nasional Kenya. Selain itu, proyek ini diharapkan dapat mengurangi biaya transportasi dan mempercepat pertumbuhan ekonomi di Kenya.

Pembangunan jaringan kereta api SGR di Kenya juga dapat memperkuat hubungan diplomatik antara Kenya dan Tiongkok.⁶⁷ Tiongkok memberikan dukungan finansial dan teknis yang signifikan untuk proyek ini, sehingga menciptakan hubungan kerja sama yang erat antara kedua negara. Dengan adanya kerja sama ini, hubungan diplomatik antara Kenya dan Tiongkok dapat semakin diperkuat melalui proyek infrastruktur yang saling menguntungkan bagi kedua belah pihak.

⁶⁵ Balaam David and Bradford D, *The Political Economy of the Chinese-financed Mombasa-Nairobi Standard Gauge Railway in Kenya*, vols. (New Jersey: Pearson Education, 2015).

⁶⁶ Gediminas Lesutis, "Infrastructure as techno-politics of differentiation: Socio-political effects of mega-infrastructures in Kenya" *Transactions of the Institute of British Geographers*. 47.2 (2021).

⁶⁷ Kitoi E. Adam, Mussa Ally Dida, and Devotha G. Nyambo, "Development of Railway Information System to Improve Railway Data Aggregation and Analysis in Tanzania" *Mobile Information Systems*. (2023): 1–10.

Pembangunan SGR di Kenya bertujuan untuk mengintegrasikan dan menghubungkan operasi transportasi lintas batas serta menghubungkan Kenya dengan negara tetangga dengan biaya perjalanan yang lebih rendah.⁶⁸ Jalur SGR Nairobi-Mombasa memiliki rute yang lebih panjang yang akan menghubungkan Kenya dengan sejumlah negara Afrika lainnya, seperti Uganda, Rwanda, Sudan Selatan, dan Republik Demokratik Kongo. Saat ini, terdapat tiga jenis proyek SGR di Kenya, yaitu SGR Mombasa-Nairobi, SGR Nairobi-Naivasha, dan SGR Naivasha-Kisumu & Malaba.

Proyek ini juga menarik perhatian beberapa negara tetangga, sehingga Kenya dan Tiongkok sepakat untuk mengembangkan SGR ke sejumlah titik lain dan menghubungkan negara-negara tersebut. Namun, ada beberapa tantangan yang perlu dihadapi, seperti masalah keuangan dan dampak sosial. Pemerintah Kenya harus memastikan bahwa proyek ini dapat memberikan manfaat yang signifikan bagi masyarakat setempat dan tidak menimbulkan dampak negatif terhadap lingkungan. Selain itu, pemerintah juga harus memastikan bahwa proyek ini dapat dikelola dengan efisien dan transparan.

Dalam hal dampak sosial, pemerintah Kenya harus memastikan bahwa proyek SGR dapat memberikan manfaat yang signifikan bagi masyarakat setempat dan tidak menimbulkan dampak negatif terhadap lingkungan. Selain itu, pemerintah juga harus memastikan bahwa proyek ini dapat mengurangi angka pengangguran dan meningkatkan perekonomian di wilayah-wilayah yang dikenai proyek ini.

⁶⁸ Emmanuele Elifadhili Mchome and Uwezo Wilbard Nzoya, "Challenges of the Performance Standards of the International Finance Corporation in Financing the African Integrated High-Speed Railway Network and the Way Forward: The Case of Standard Gauge Railway in Tanzania" *Journal of Transportation Technologies*. 13.4 (2023): 772–788.

Selain itu, pemerintah Kenya harus memastikan bahwa proyek ini dapat dikelola dengan efisien dan transparan.

Hal ini dapat dicapai dengan memaksimalkan penggunaan teknologi terbaru dan memastikan bahwa proyek ini dikelola oleh tim yang kompeten dan profesional. Hal tersebut diketahui berdasarkan adanya kontribusi Tiongkok berupa *China Road and Bridge Corporation* (CRBC) yang memfasilitasi program pelatihan operasi dan manajemen kereta api serta teknik di Kenya, yang berperan penting dalam kemajuan SGR.⁶⁹ Selain itu, CRBC berkomitmen untuk mentransfer keahlian teknis kepada populasi lokal, dengan rencana awal untuk memberdayakan pekerja Tiongkok selama lima tahun sebelum mengajarkan lebih dari 15.000 individu Kenya keterampilan yang diperlukan untuk operasi dan pemeliharaan kereta api.

3.2 Pendanaan Proyek *Standard Gauge Railway* (SGR) Nairobi-Mombasa

Kereta api Mombasa-Nairobi tidak hanya menyediakan pilihan transportasi perjalanan dan logistik yang nyaman dan cepat, namun juga mendorong pesatnya perkembangan pariwisata lokal dan kota-kota di sepanjang jalur tersebut. Kota-kota tempat kereta berhenti pada dasarnya telah mencapai pertumbuhan.⁷⁰ Proyek SGR Nairobi-Mombasa melibatkan pembangunan jalur kereta api standar yang akan

⁶⁹ Winnie Winfrade Awuor Oyugi, Pontian Godfrey Okoth, and Elijah Onyango Standlausa Odhiambo, "Assessing the Socio-Economic Impact of the Chinese Transfer of Values, Skills, and Technology in Infrastructural Development in Kenya" *African Journal of Empirical Research*. 4.2 (2023): 1195–1203.

⁷⁰ China Communication Construction, "Mombasa–Nairobi Standard Gauge Railway boosts Kenya's GDP growth by 2%," 2020.

https://en.ccccltd.cn/xwzx/zxbd/202302/t20230224_205177.html#:~:text=The%20Mombasa%E2%80%93Nairobi%20Standard%20Gauge%20Railway%20has%20shortened%20the%20travel%20route%20in%20Kenya diakses pada tanggal 11 Agustus 2024.

memenuhi standar ultra-modern dengan kecepatan tinggi dan kapasitas tinggi untuk angkutan penumpang dan barang. Melalui kecepatan rata-rata antara 80-120 km per jam untuk kereta barang dan antara 120-160 km per jam untuk kereta penumpang, SGR telah memangkas waktu tempuh dari Mombasa ke Nairobi menjadi sekitar delapan jam untuk kereta barang dan sekitar empat jam untuk penumpang.⁷¹

Ada dominasi yang semakin besar dari Tiongkok di sektor infrastruktur Afrika. Selama dua dekade terakhir, Cina telah membantu memenuhi sebagian kebutuhan pembiayaan infrastruktur Afrika dan kini menjadi penyandang dana terbesar untuk infrastruktur Afrika, dengan membiayai 20% dari seluruh proyek dan membangun 75% di antaranya. Sebagian besar proyek yang didanai berada di sektor transportasi jalan dan kereta api, perkapalan, dan pelabuhan (52,8%), diikuti oleh energi (17,6%), real estat (14,3%), dan pertambangan (7,7%). Salah satu daya tarik pembiayaan dari Cina adalah bahwa pinjaman-pinjaman tersebut ditawarkan dengan suku bunga yang disubsidi dan relatif rendah dan dengan jangka waktu 15 tahun atau lebih.⁷²

China Exim Bank adalah sebuah lembaga kredit ekspor yang menawarkan pinjaman secara bilateral. Bank ini mengevaluasi tingkat konsesi dengan mempertimbangkan sifat proyek. Keunggulan kompetitif bank ini adalah bahwa bank ini memberikan pinjaman kepada negara-negara yang tidak memiliki jaminan keuangan yang cukup untuk menggunakan sumber daya alam mereka sebagai jaminan untuk pembangunan infrastruktur. Model pendanaan ini, yang dikenal

⁷¹ Ali Keya Anami, *loc. cit.*

⁷² Irandu, Evaristus M, and Hesbon Hansen Owilla, *loc. cit.*

sebagai 'model Angola', telah mendapat kritik serius karena penggunaan sumber daya sebagai jaminan cenderung memperkuat 'kutukan sumber daya' bagi negara penerima.⁷³

Kenya, sebuah negara yang memiliki hubungan diplomatik yang sudah berlangsung lama dengan Cina, adalah negara Afrika lainnya di mana proyek-proyek BRI yang menonjol telah dimulai. Ada fokus khusus pada Kenya sebagai titik masuk untuk jalur sutra maritim (Maritime Silk Road) ke Afrika dari Asia, dan salah satu proyek unggulannya adalah Jalur Kereta Api Standar Mombasa-Nairobi, yang merupakan investasi infrastruktur terbesar di negara ini sejak kemerdekaannya pada tahun 1963. Proyek ini, yang dimaksudkan untuk menghubungkan kota pelabuhan Mombasa ke ibu kota Nairobi dan seterusnya ke negara-negara tetangga yang terkurung daratan, sebagian besar dibiayai oleh China Exim Bank.⁷⁴

Pemerintah Kenya menandatangani kontrak dengan China Exim Bank pada tahun 2014 dengan dana sebesar 3,804 miliar USD. Kontraktor yang bertanggung jawab adalah *China Road and Bridges Engineering Company (CRBC)*. Proyek ini menjadi yang paling mahal dan masif di Kenya sejak kemerdekaannya. Tiongkok juga diketahui terlibat dalam proyek-proyek lain, seperti pembangunan pelabuhan dan pembangkit listrik di Kenya.⁷⁵

Tiongkok memberikan pinjaman dan teknologi untuk membantu Kenya

⁷³ Ibid.

⁷⁴ Ibid.

⁷⁵ P. S. Okello and T Ongesa, "Relationship between differentiation strategy and performance of Nairobi-Kisumu Meter Gauge Railway Services in Kenya" *Reviewed Journal International of Business Management*. 4.1 (2023).

dalam pengembangan infrastruktur transportasi dan energi.⁷⁶ Keterlibatan Tiongkok dalam proyek ini meningkatkan ketergantungan Kenya pada negara asing.⁷⁷ Terlalu banyak ketergantungan pada satu negara dapat memiliki implikasi politik dan ekonomi yang kompleks. Kenya menghadapi beban utang yang signifikan akibat pendanaan dari Tiongkok. Pinjaman yang besar untuk proyek ini telah menyebabkan kesulitan dalam pembayaran utang dan memaksa Kenya mencari bantuan dari lembaga internasional seperti *Club de Paris* dan *International Monetary Fund* (IMF).

Dalam hal keuangan, pemerintah Kenya harus memastikan bahwa biaya proyek dapat dikelola dengan baik dan tidak menimbulkan kekurangan keuangan yang signifikan. Hal ini dilakukan karena membangun Proyek SGR ini membuat Kenya memiliki hutang yang sangat besar terhadap Tiongkok. Melalui SGR, Kenya rela berhutang sebesar 10 miliar USD kepada Tiongkok dengan bunga yang semakin meningkat setiap tahunnya. Bahkan di tahun 2022, total hutang Kenya kepada Tiongkok mencapai 8 miliar USD. Selain itu, tagihan Tiongkok untuk SGR merupakan jumlah pinjaman terbesar yang pernah diterima Kenya, dimana jumlah pinjaman tersebut setara dengan sekitar enam persen dari PDB Kenya.⁷⁸ Pemerintah Kenya juga harus memastikan bahwa pembiayaan dari Exim Bank dapat dibayar dengan baik dan tidak menimbulkan kekurangan keuangan yang

⁷⁶ L Calabrese and X Tang, "Economic transformation in Africa: What is the role of Chinese firms?" *Journal of International Development*. 35.1 (2023): 43–64.

⁷⁷ I. J Dunsby, "International Journal of Social Science and Education Research Studies Empirical Case Studies on the Economic and Political Effects of the Belt and Road Initiative" *International Journal of Social Science and Education Research Studies*. 3.7 (2023): 1394–1407.

⁷⁸ Ratri Sinta Wulandari, "Dampak Negatif Kerjasama Ekonomi Belt and Road Initiative Kenya-China Ditinjau dari Teori Dependensi" *Research Gate*. (2024): 1–18.

signifikan.

SGR hadir dengan janji penghematan biaya yang diproyeksikan dalam tiga hingga lima tahun ke depan ketika akhirnya beroperasi penuh. SGR juga diharapkan menjadi transformasi ekonomi besar yang akan disertai dengan penurunan harga yang sangat besar untuk komoditas. Karena kerusakan jalur kereta api pengukur meteran dan hilangnya kargo yang signifikan untuk transportasi jalan raya, muncul kebutuhan untuk meningkatkan koridor kereta api antara Nairobi dan pelabuhan Mombasa agar efisien dan kompetitif. Pada bulan Mei 2014, dalam kunjungannya ke Kenya, Perdana Menteri Cina Li Qiang dan Presiden Kenya Uhuru Kenyatta menandatangani kontrak senilai 3,8 miliar USD untuk membangun SGR sepanjang 472 km yang menghubungkan Kota Pelabuhan Mombasa dengan Nairobi, Ibu Kota Kenya. China Exim Bank menyediakan 90% dari 3,8 miliar USD untuk membiayai tahap pertama SGR dari Mombasa ke Nairobi. *China Road and Bridge Corporation* (CRBC) bertindak sebagai kontraktor dan membangun jalur kereta api sesuai dengan standar desain kereta api Cina.⁷⁹

⁷⁹ Ali Keya Anami, *loc. cit.*

Kereta api Mombasa-Nairobi tidak hanya menyediakan pilihan transportasi perjalanan dan logistik yang nyaman dan cepat, namun juga mendorong pesatnya perkembangan pariwisata lokal dan kota-kota di sepanjang jalur tersebut. Kota-kota tempat kereta berhenti pada dasarnya telah mencapai pertumbuhan.⁸⁰ Proyek SGR Nairobi-Mombasa melibatkan pembangunan jalur kereta api standar yang akan memenuhi standar ultra-modern dengan kecepatan tinggi dan kapasitas tinggi untuk angkutan penumpang dan barang.



⁸⁰ China Communication Construction, “Mombasa–Nairobi Standard Gauge Railway boosts Kenya’s GDP growth by 2%,” 2020.

https://en.ccccltd.cn/xwzx/zxbd/202302/t20230224_205177.html#:~:text=The%20Mombasa%E2%80%93Nairobi%20Standard%20Gauge%20Railway%20has%20shortened%20the%20travel%20route%20in%20Kenya diakses pada tanggal 11 Agustus 2024.