

Motif Keterlibatan Jepang Dalam Program Asia-Africa Growth Corridor

Muhammad Ilham Rusli

071511233016

Departemen Hubungan Internasional

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik – Universitas Airlangga

ABSTRAK

Asia-Africa Growth Corridor atau AAGC suatu program yang merupakan gagasan dari India tersebut. AAGC memiliki empat pilar strategi yang digunakannya antara lain, pengembangan dan kerjasama, infrastruktur berkualitas dan konektivitas, dan meningkatkan kapasitas dan keterampilan serta people-to-people partnership. Keterlibatan Jepang dalam AAGC dinilai mampu untuk memberikan pinjaman modal kepada Afrika dalam membangun infrastruktur berkualitas. Pada sebelumnya AAGC sendiri, Jepang memiliki kerjasama antara negara-negara Afrika yakni Tokyo International Conference on African Development atau TICAD. Terlebih Jepang sangat yakin akan Afrika yang dijadikan suatu hal yang penting bagi perekonomian Jepang. Keterlibatan Jepang dalam AAGC

dapat dilihat menjadi penyumbang ekonomi maupun pemahaman pembangunan infrastruktur untuk negara-negara Afrika ataupun lainnya. Terdapat konsep economic development yang dapat menjelaskan pertumbuhan yang terjadi di suatu negara. Dalam implementasinya negara Afrika mengalami suatu pertumbuhan yang didasarkan dengan peningkatan PDB maupun pengembangan manusia yang terjadi di Afrika. Turun dari economic development, terdapat teori modernisasi yang mana menjelaskan terhadap pengembangan ekonomi yang berbasis pada pengalaman yang dimiliki di suatu negara. Dalam AAGC ini, Jepang dan India melakukan modernisasi kepada negara Afrika terutama dalam meningkatkan infrastruktur, seperti di Kenya. Tujuan Jepang meningkatkan perdagangan dengan Afrika melalui kerjasama yang mana AAGC menjadi wadah terhadap kerjasama tersebut. Dan pembangunan infrastruktur menjadi fokus utama dari program AAGC ini.

Kata-kata Kunci: AAGC, Peminjaman Modal, TICAD, Economic Development, Teori Modernisasi

ABSTRACT

The Asia-Africa Growth Corridor or AAGC is a program which is one of these. AAGC has four pillars of strategy it uses among others, development and collaboration, quality infrastructure and connectivity, and capacity building and skills and partnerships between people. Support Japan in AAGC which is approved to provide capital loans to Africa in building quality infrastructure. Before there was AAGC itself, Japan had cooperation between African countries namely the Tokyo International Conference on African Development or TICAD. Moreover, Japan is very confident of Africa which makes something important for Japan. Seeing Japan in AAGC can be seen as an economic contributor or understanding infrastructure development for African countries or others. Can the concept of economic development explain the growth that will occur in a country. In its implementation, African

countries are increasing their growth based on the increase in GDP or human increase in Africa. Derivatives of economic development, there is a modernization theory that explains economic development based on the experience of a country. In AAGC, Japan and India are modernizing African countries to improve infrastructure, such as in Kenya. The aim of Japan is to increase trade with Africa through cooperation where AAGC is a forum for such cooperation. And infrastructure development is the main focus of this AAGC program.

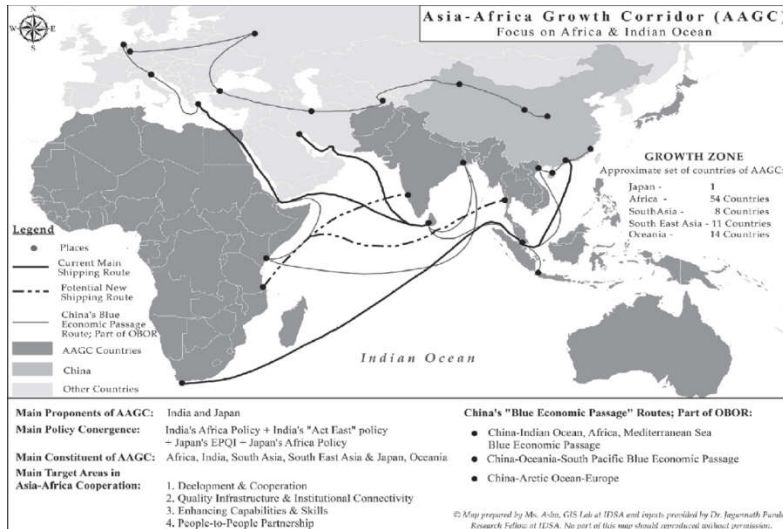
Key Words: *AAGC, Capital Borrowing, TICAD, Economic Development, Modernization Theory*

Pendahuluan

India melakukan kerjasama yang bertujuan masuk ke dalam aspek ekonomi negara-negara Afrika, yang mana India mengembangkan melalui jalur darat dan laut. Asia-Africa Growth Corridor atau AAGC suatu program yang merupakan gagasan dari India tersebut. Terbentuknya AAGC terjadi dengan adanya ide dari Perdana Menteri India yakni Narendra Modi yang mana mengajak Jepang untuk melakukan kerjasama dan menjadikannya. Tujuan AAGC didasari adanya koridor perdagangan yang melibatkan Asia dan Afrika, dan adanya keinginan AAGC untuk mengembangkan infrastruktur yang ada di Afrika maupun Asia tersebut. Keinginan dalam membangun infrastruktur bertujuan pada menghubungkan masyarakat, kota, wilayah, dan negara serta membantu mendorong potensi yang dimiliki suatu negara di Afrika maupun Asia (Chaudhury, 2017).

Dengan adanya keinginan tersebut, AAGC menciptakan peluang baru bagi ekonomi di negara-negara Afrika maupun Asia. Kemudian AAGC memiliki empat komponen utama membentuk kerjasama yang dilakukan yakni proyek pembangunan dan kerjasama, infrastruktur berkualitas dan konektivitas kelembagaan, peningkatan kapasitas dan keterampilan sertakemitraan antar-warga (ERIA, 2017). Konektivitas digital yang ada ini mampu untuk menghubungkan Afrika dan Asia dalam bidang pengembangan teknologi dan layanan inovatif bagi negara-negara di Afrika dan Asia. Selain itu, keterlibatan Asia ini sendiri mampu memberikan pengalamannya di dalam bidang ekonomi kepada Afrika, yang mana hal ini didasarkan dengan kemampuan Jepang dan India dalam peningkatan ekonomi di setiap negara di Asia tersebut (Chaudhury, 2017). AAGC memiliki komponen penting dalam pengembangan kegiatan AAGC ini dalam kerjasamanya untuk pengembangan keterampilan, pusat pengetahuan, penelitian dan pengembangan, serta perawatan medis secara khusus (ERIA, 2017). Pengembangan yang dilakukan oleh AAGC melibatkan aspek agrikultur, kesehatan, teknologi, bencana alam, dan lain-lain.

(Peta 1.1 Asia-Africa Growth Corridor)



(Sumber: Panda, 2018)

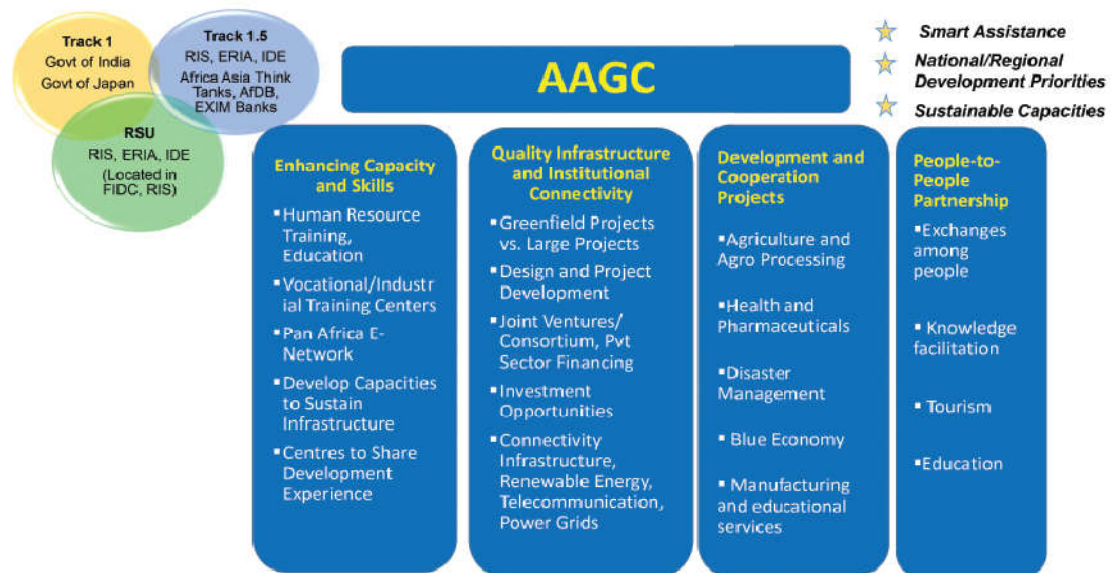
Secarageografis, Asia dan Afrika memiliki hubungan yang dekat, misalnya India dan Afrika memiliki kedekatan dalam bidang geografis. Dan juga aspek sosial dan budaya antara Asia dan Afrika memiliki keratan sama lain. Perkembangan yang diinginkan yang melalui koridor darat dapat disebut juga *new economic belt*, sedangkan koridor laut disebut *marine silk road* (ERIA, 2017). Dalam koridor laut ini, AAGC bertujuan menghubungkan India dan Afrika serta negara-negara Asia Tenggara dan Oceania yang pada saat ini menggunakan rute laut kuno. Tidak sendirian, India mengajak Jepang sebagai *partner* dalam melakukan program kerjasama. Hal ini dikatakan program dikarenakan adanya persetujuan antara India dan Jepang dalam membentuk kerjasama antar regional yang memiliki *win-win* solution dalam menjalankan program kerjasama tersebut. Selain itu AAGC ini menciptakan jalur rute baru yang menggunakan pelabuhan-pelabuhan India sebagai penyambung ke Afrika, Asia Tenggara, dan Oceania antara lain menggunakan pelabuhan di Jamnagar yang menghubungkan ke Djibouti di Teluk Eden, pelabuhan Mombasa dan Zanzibar yang akan menghubungkan ke pelabuhan dekat dengan Madurai, dan pelabuhan Kolkata yang dihubungkan dengan pelabuhan Sittwe.

Dengan program AAGC, Jepang dan India berkeinginan membentuk relasi yang lebih dekat dengan negara-negara Afrika. Relasi ini berupa suatu bentuk kerjasama yang saling menguntungkan sama lain, yang mana India dan Jepang memberikan pembangunan infrastruktur dalam meningkatkan ekonomi di Afrika. Selain itu juga, dibentuknya AAGC menginginkan adanya pengembangan dalam jalur darat dan laut. AAGC memiliki empat komponen utama dalam terbentuknya AAGC itu sendiri antara lain, proyek pembangunan dan kerjasama, infrastruktur berkualitas dan konektivitas kelembagaan, peningkatan kapasitas dan keterampilan sertakemitraan antar-rakyat. AAGC ini menginginkan terwujudnya keterbukaan di regional Indo-Pasifik yang menggunakan koridor-koridor yang telah dirancang oleh India dan Jepang. India dan Jepang telah menyatakan tekad untuk memanfaatkan komplementaritas untuk memperluas dan memperdalam keterlibatan mereka yang relatif sederhana dengan Afrika dalam perdagangan dan investasi (Asher, 2017).

AAGC akan menetapkan langkah-langkah untuk perencanaan regional yang komprehensif untuk mengubah kawasan Asia Afrika menjadi pusat ekonomi dan sosio-budaya yang terintegrasi (ERIA, 2017). Pada tahun 2017, AAGC telah melakukan progres terhadap proyek di Afrika, proyek AAGC

membangunjalansepanjang4.200 kilometer yang meliputi wilayah Benin, Burkina Faso, Pantai Gading, Ghana, hingga Nigeria Barat (Galistya, 2018). Hubungantransportasi yang dibangun oleh AAGC dapatmendoronghubunganindustriserta negara, dan peluangmendapatkanpeluangbarubagiindustri. Pembangunan infrastruktur yang dilakukan AAGC melibatkanpembangunaninfrastrukturindustri dan transportasi, sepertiproduksilistrik dan telekomunikasi. Salah satunyayakni, proyekpembangkitlistrik yang dibangunsepanjang wilayah Uganda, Kenya, Rwanda, Burundi, RepublikDemokrasi Kongo yang telahdilakukan oleh Jepangdengan negara-negara tersebut (MOFA, 2017).

Figure 1: Elements of Asia Africa Growth Corridor



Source: Conceptual model developed from Track 1.5 discussions on AAGC.

(Tabel 1.1 EmpatAspek dari AAGC)

(Sumber: ERIA, 2017)

Perdagangan dan investasimerupakanhal yang utama di dalamterjadinyakerjasama AAGC, yang mana memerlukanmekanismedukunganuntukmenurunkantarif dan meningkatkanlangkah-langkahterhadapfasilitasiperdagangan yang akanterjadiini. Selainitu, dalam AAGC terdapatkuatonektivitaspeople-to-people yang sangatpentingterutamadalamketerlibatanJepang dan India yang mampu memberikan pengalamannyaterhadapmeningkatkanpotensimanusia di Afrika melalui pengembangankapasitas dan pelatihan (ERIA, 2017). Selainitu,

pemahaman publik mampu memberikan peningkatan pemahaman masyarakat terhadap setiap proyek ekata lembaga, yang mampu untuk mengurangi keterlibatan kepentingan pribadi di dalam proyek. Salah satu dari mekanisme yang dilakukan AAGC dalam konektivitas *people-to-people* yakni Pariwisata dan Pendidikan. Terdapat pengembangan dan pertukaran budaya yang dibagikan antara Jepang dan India dengan Afrika, dalam kemitraan yang dibangun oleh Jepang (ERIA, 2017). Hal ini juga relevan untuk kerjasama untuk meningkatkan fasilitas dan infrastrukturnya dan kondisi sumber daya manusia dari universitas di negara-negara Afrika yang dipilih di mana dampaknya dapat dengan cepat dicapai. India dan Afrika melakukan pertemuan yang membahas tentang pertukaran dan pemberian beasiswa kepada pelajar Afrika. India menjanjikan sebanyak 200 ribu beasiswa dari India yang diperuntukkan pelajar-pelajar Afrika (Chand, 2014).

Jepang dan India diharapkan untuk membawa pengalaman pembangunan Asia dan jaringan produksinya, dan memperluas konektivitas dan rantai nilai yang ada antara Asia dan Afrika. AAGC menginginkan untuk menciptakan suatu kondisi dan kapasitas di negara atau wilayah penerima yang akan mendukung investasi langsung dalam melakukan produksi barang dan jasa, serta mengembangkan kapasitas untuk mempertahankan hasil pertumbuhan. AAGC lebih ditujukan untuk meningkatkan kepentingan nasional India dan Jepang sambil mempromosikan "*liberal and value-based order*" di Indo-Pasifik yang mungkin akan menantang langkah-langkah unilateral dan non-demokratis yang muncul (Panda, 2018). Dan juga keterlibatan Jepang di dalam AAGC ini didasarkan dengan kemampuan yang dimiliki Jepang itu sendiri, yang mana mampu memberikan bantuan pembangunan infrastruktur yang sesuai dengan keinginan AAGC itu sendiri. Akan tetapi, Jepang juga menanggapi bahwa BRI merupakan inisiatif yang besar dalam pembentukan kerjasama ekonomi yang dibentuk oleh Tiongkok. Namun Jepang juga melihat hubungan yang terlibat antara Jepang dan Tiongkok sebagaimana seperti India dan Tiongkok. Selain itu juga, Jepang menginginkan adanya kerjasama yang membuat ekonomi yang ada akan berjalan terus menerus. Jepang juga melihat adanya kekhawatiran yang terdapat terhadap Tiongkok dalam melakukan BRI-nya ke Afrika dan penjangkauan maritim Tiongkok yang melalui Samudera Hindia (Panda, 2018).

India melihat dirinya sebagai kekuatan utama, dan juga sering membandingkan dirinya dengan Tiongkok sebagai referensi, sehingga kekuatan Tiongkok pasti akan merangsang India. Selain itu, tidak ada konflik besar antara Jepang dan India dalam hal strategi, tetapi mereka memiliki kepentingan yang sama dalam menahani Tiongkok. Dengan adanya inisiasi AAGC, Jepang menggelontorkan dana sebesar 200 miliar US dollar untuk inisiasi AAGC ini. Dan juga di tahun 2017, Jepang telah melakukan investasinya ke Afrika sebesar 32 miliar US dollar terhadap proyek infrastruktur yang dirancangnya (Pathak, 2017). Selain itu, Jepang mengusahakan untuk menyelenggarakan pertemuan dengan negara-negara Afrika yakni Tokyo International Conference on African Development atau TICAD. Jepang juga merancang beberapa strategi untuk mengembangkan ekonomi yang ada di Afrika. Selama lebih dari dua dekade sejak pertemuan TICAD pertama pada tahun 1993, forum tersebut membangun rekam jejak untuk memperbaiki kondisi sosial dan ekonomi di Afrika, terutama melalui bantuan hibah dan bantuan teknis. Kerjasama itu sendiri, terutama dalam bidang infrastruktur yang diinginkan oleh AAGC (Veras, 2018). Peran pelengkap Jepang di Afrika adalah dalam program *Official Development Assistance* (ODA) yang kuat di benua itu. Biaya modal dan simpanan tinggi Jepang yang rendah dapat membiayai kegiatan pembangunan di Afrika. Sehingga keterlibatan yang dimiliki oleh Jepang dapat dilihat dari peran Jepang yang membantu negara-negara Afrika dalam membangun infrastruktur untuk menjalankan program AAGC. Selain itu,

Jepang mampu memberikan pencerahan kepada negara-negara Afrika untuk mampu mengembangkan perekonomian yang mereka miliki.

Kontribusi Jepang untuk proyek ini akan menjadikan teknologi canggih dan kemampuannya untuk membangun infrastruktur berkualitas, sementara India akan membawakeahliannya bekerja di Afrika. Sektorswastakedua negara diharapkan memainkan peran besar dengan bersama-sama membentuk usaha patungan dan konsorsium, untuk mengambil proyek infrastruktur, tenaga listrik atau agribisnis di Afrika. Selain itu juga keinginan AAGC melakukan kolaborasi antara ekonomi Afrika dengan perusahaan dari Jepang dan India. Jepang sendiri menginginkan adanya pengurangan kekhawatirannya terhadap risiko pasar yang ada di Afrika, yang mana Jepang mendorong terjadinya kerjasama ini. Risiko pasar itu sendiri merupakan adanya suatu resiko yang ditimbulkan karena adanya penurunan investasi dan juga didasari adanya pergerakan faktor-faktor pasar (fsa.go.jp, t.t). Dan juga semangat dari AAGC itu sendiri memberikan keyakinan sendiri dari negara-negara Afrika dalam menginginkan peningkatan ekonomi serta sosial yang ada di Afrika maupun Asia.

Kepentingan Ekonomi Jepang Terhadap Program Asia-Africa Growth Corridor

Pada sebelumnya juga menjelaskan adanya suatu pengembangan yang diinginkan dalam meningkatkan ekonomi yang ada bagi negara-negara yang ikut di dalam program AAGC ini seperti perkembangan melalui koridor darat maupun laut atau disebut juga *new economic belt* dan *marine silk road*. Kemudian dalam menanggapi keterlibatan ataupun kepentingan Jepang sendiri di dalam AAGC ini didasarkan dengan kemampuan Jepang dalam memberikan bantuan modal maupun teknik dalam pembangunan infrastruktur yang menjadi hal penting di dalam AAGC. Pembangunan infrastruktur ini berfokus kepada negara-negara anggota AAGC yang meliputi Jepang, 54 negara Afrika, 8 negara Asia Selatan, 11 negara Asia Tenggara, dan 14 negara Oceania (Panda, 2017). Jepang memiliki kebijakan yakni *Free and Open Indo-Pacific* menjadikan suatu implementasi Jepang terhadap peningkatan ekonomi dengan melakukan kerjasama. Dan perlu menjelaskan terhadap strategi yang dilakukan Jepang dalam kebijakan ekonomi yang dilakukannya. Dalam strategi Jepang terhadap FOIP, Jepang menggambarkan pembagian dua kontinental besar yakni Asia dan Afrika dan berfokus pada negara-negara yang memiliki garis pantai yang dekat dengan Samudera Hindia. Sehingga keinginan Jepang untuk membangun konektivitas Asia dan Afrika melalui jalur laut mampu untuk terealisasi. Fokus Jepang dalam Asia mampu dijelaskan dalam meningkatkan kesadaran dan kepercayaan, tanggung jawab dan kepemimpinan, serta demokrasi, supremasi hukum dan ekonomi pasar yang berakar di negara-negara Asia Tenggara dan Asia Selatan (MOFA, 2017). Jepang akan membantu memperluas pengembangan infrastruktur, perdagangan dan investasi, dan meningkatkan lingkungan bisnis dan pengembangan manusia di bidang-bidang dari Asia Timur, sebagai titik awal, ke Timur Tengah dan Afrika. Jepang melihat adanya potensial yang mampu dikembangkan oleh Jepang sendiri seperti populasi sekitar 1,1 miliar yang mana merupakan 15% dari populasi global, wilayah yang cukup besar mencakup lebih dari 30.000.000 km² dan merupakan 22% dari wilayah global, tingkat pertumbuhan ekonomi yang tinggi, dan kaya akan sumber daya alam dan pasar yang menjanjikan (MOFA, 2017). Jepang akan memberikan dukungan *national-building* di bidang pembangunan serta politik dan pemerintahan, dengan cara yang menghormati negara-negara Afrika.

Kemudian dengan hadirnya program AAGC yang dilakukan oleh India membuat adanya ketermudahan Jepang dalam mengimplikasi kebijakan yang diambilnya terutama dalam strategi *Free and Open Indo-Pacific*. Adapun kemiripan antara FOIP dengan AAGC yang mana strategi FOIP dan program AAGC memfokuskan terhadap konektivitas

yang ingin dilakukan oleh FOIP ataupun AAGC. Namun dalam program AAGC, India mengajak Jepang sebagai *co-partner* yang dinilai mampu untuk membangun infrastruktur yang bagus sesuai dari keinginan Jepang sendiri. Jepang juga menginginkan kerjasama pembangunan berkontribusi pada kepentingan nasional, penguatan koordinasi, dan kerjasama pembangunan dengan partisipasi warga negara. Hal ini dapat dilihat dengan adanya strategi *Free and Open Indo-Pacific* yang mana Jepang ingin meningkatkan "konektivitas" antara Asia dan Afrika melalui Indo-Pasifik yang bebas dan terbuka untuk mempromosikan stabilitas dan kemakmuran kawasan secara keseluruhan (MOFA, 2017). Selain itu Jepang memiliki dua strategi dalam implikasinya di dalam negara-negara Afrika yakni membuat praktik terbaik sebanyak mungkin di Afrika mendapatkan sertamenyadari bahwa proyek-proyek individu saling berkaitan antar sumber daya dan infrastruktur. Keinginan Jepang terhadap sumber daya ini didasarkan dengan minimnya Jepang terhadap sumber daya alam yang dimilikinya, yang mana Jepang membutuhkan sumber daya alam tersebut untuk pembangkit listriknya. Sehingga Jepang harus mampu untuk terlibat aktif dalam penyediaan sumber daya alam, baik dengan melakukan kerjasama maupun terlibat di dalam pasar suatu negara. Dengan adanya program AAGC, Jepang dapat mengimplementasikan strategi yang dilakukannya terutama terhadap sumber daya alam.

Selain itu, India juga memiliki kebijakan seperti *Act East* yang merupakan suatu turunan dari kebijakan sebelumnya yakni *Look East Policy*. Kebijakan *Look East* resmi ditetapkan pada tahun 1991 sebelum berakhirnya masa jabatan Perdana Menteri Narasimha Rao. Kebijakan ini berfokus pada keinginan India untuk melihat sisi eksternal dan menggabungkan segala aspek dinamis, domestik dan kawasan yang mampu bersinergi dalam konsolidasi yang cepat. Selain itu, munculnya konsep "extended neighbourhood" yang menjadi suatu strategi dan sertamenperluaskan korelasi yang dilakukan India dengan beberapa negara yakni ASEAN, Jepang, Australia, dan Korea Selatan (Bhattacharjee, 2016). Dapat dilihat bahwa tahap pertama dari *Look East Policy* berfokus pada politik, diplomasi dan *people to people partnership*, meningkatkan konektivitas dan memperbanyak perdagangan. Sedangkan pada tahap kedua, berubah pada penguatan hubungan ekonomi, keamanan, dan pertahanan yang bekerjasama dengan hubungan wilayah lain. Selain itu, kebijakan ini menekankan terhadap integrasi kawasan, reform dan liberalisasi, serta pertumbuhan ekonomi yang cepat di kawasan timur laut India. Dengan menyesuaikan fokus terhadap kedekatan geografis dari kawasan, kerjasama sub-regional dan menekankan FTA (Bhattacharjee, 2016). Dengan adanya kebijakan ini, membuat adanya ketidakraguan akan keberhasilannya terhadap kedekatan yang berhasil dilakukan oleh India ke ASEAN, namun tidak sepenuhnya akan menghasilkan keuntungan dengan lahirnya hubungan ini.

Kemudian dengan seiringnya perubahan yang terjadi, kebijakan ini diperbarui dengan kebijakan yang berorientasi yang samayakni *Act East Policy* (AEP). Kebijakan dari AEP ini merupakan turunan dari *Look East Policy* yang menekankan terhadap adanya suatu dorongan dan peningkatan terhadap pertumbuhan ekonomi yang diinginkan (Bhattacharjee, 2016). Selain itu juga, Modi berkomitmen dalam stabilitas kawasan Asia Selatan dan tidak hanya berfokus pada kerjasama yang dilakukan di Asia Tenggara ataupun Asia Timur. Hal ini juga didasarkan dengan adanya wilayah timur laut India yang tidak mudah untuk mendapatkan akses terutama lewat darat. Sehingga perlu adanya kerjasama yang dilakukan India dengan Bangladesh, agar mampu mendapatkan akses ke wilayah timur laut India. Dengan adanya hubungan yang positif dengan kawasan Asia Selatan, mampu menambah kepercayaan Asia Tenggara dalam melakukan konektivitas darat dengan Asia Selatan. (Bhattacharjee, 2016) Selain itu juga, India

melakukan dorongan terhadap integrasi kawasan yang lebih besar dalam ekonomi India melalui ASEAN yang mengembangkannya dalam perdagangan dan investasi.

AEP memiliki tiga pilar dalam mengembangkan integrasi kawasan yakni budaya, perdagangan, dan konektivitas. Jika dilihat sejarah, terdapat hubungan antara negara-negara ini terhadap budaya dan perdagangan yang telah terjadi. Namun, pilar penting yang diperlukan yakni konektivitas yang menjadikan yang masuk akan terhadap penguatan kawasan. Dengan adanya penguatan tersebut perlu adanya perbaikan terhadap konektivitas seperti transportasi, teknologi, dan hubungan budaya. Pada pilar perdagangan adanya suatu perjanjian yang dilakukan pada tahun 2014, India dan 10 negara anggota ASEAN menandatangani FTA yang berfokus pada jasa dan investasi (Bhattacharjee, 2016). Realisasi FTA terhadap jasa memberikan suatu dorongan terhadap hubungan perdagangan dan investasi India kepada negara anggota ASEAN. Dengan adanya India sebagai pemimpin perjanjian ini memberikan perdagangan yang dimilikinya agar India sendiri mampu untuk bangkit. Serta, adanya “win-win situation” dalam FTA yang dilakukan ini. Dampak dari FTA, yakni adanya perdagangan yang sebesar 76,52 miliar US dollar pada tahun 2014 (Bhattacharjee, 2016). Adanya AEP ini adapun pilar konektivitas dilakukan AEP dalam implementasinya yakni Kaladan Multi-modal Transit Transport Project. Proyek ini bertujuan untuk menyambungkan pelabuhan timur India yakni Kolkata dengan pelabuhan Sittwe di Myanmar. Dan juga menjadikan penghubung antar pelabuhan Sittwe dengan kota Lashio, Myanmar melalui sungai Kaladan. Selain itu, adanya perjanjian yang telah dilakukan oleh negara-negara ASEAN terhadap proyek transportasi. Sehingga adanya hubungan yang menguntungkan satu sama lain antara India dengan ASEAN terutama di kawasan Mekong.

Salah satu proyek yang dilakukan yakni The Asian Highway yang mampu untuk menghubungkan Phuentsholing di Bhutan dengan titik perbatasan Indo-Bangladesh di Cooch Behar, Bengal Barat. Tujuan The Asian Highway ini yakni mampu untuk menghubungkan New Delhi dengan Singapura yang melalui Kuala Lumpur, Ho Chi Minh, Phnom Penh, Bangkok, Vientiane, Yangon, Mandalay, Kalemmyo, Tamu, Dhaka, dan Kolkata (ERIA, 2009). Proyek ini diawali dari Tamu, India ke Kalemmyo, Myanmar, dan telah melakukan pembangunan sepanjang 1360 km yang melewati Moreh, India ke Mae Sot, Thailand yang melalui Bagan, Myanmar. Pembangunan jalan ini telah mampu untuk dipergunakan dan akan selesai pada akhirnya. Konektivitas yang dilakukan juga didasarkan dengan adanya Mekong-India Economic Corridor (MIEC). Integrasi yang dilakukan ini mampu untuk menjadi momentum India dalam mengembangkan koridor untuk meningkatkan perdagangan dan investasi antara India dengan negara-negara Mekong seperti Thailand, Myanmar, Vietnam, Kamboja, dan Laos. Dengan adanya koridor ini mampu memberikan keuntungan bagi negara-negara Mekong untuk membangun ekonomi kuat dan pusat industrial serta berdasarkan pada infrastruktur yang bagus (ERIA, 2009). Lalu, koridor ini mampu memperluas pusat manufaktur dan memperluas perdagangan dengan seluruh negara terutama India. MIEC diharapkan mampu menambahkan perdagangan bagi India dengan mengurangi jarak tempuh transportasi antara India dengan MIEC.

Asia-Africa Growth Corridor atau AAGC merupakan suatu program yang dibentuk oleh India dan Jepang sebagai *co-partner*. Ide dari AAGC ini berawal dari pertemuan yang dilakukan oleh Perdana Menteri India Narendra Modi dengan Perdana Menteri Jepang Shinzo Abe pada November 2016. Pertemuan yang dilakukan membahas mengenai “India-Japan Vision 2025” dan membentuk suatu kerjasama yang sinergis. Terlebih, India memiliki kebijakan “Act East Policy” dan Jepang “Free and Open Indo-Pacific”. Kemudian Modi menyatakan bahwa memberikan apresiasi terhadap Jepang dalam keterlibatan Jepang dalam kerjasama yang terjadi. Serta meyakini bahwa kerjasama yang

dilakukan memiliki potensi dalam mengembangkan kerjasama dan kebijakan antara dua negara tersebut. Namun, pembahasan mengenai AAGC mulai dibahas pada the 52nd Annual Summit Meeting of the African Development Bank (AfDB) di Gandhinagar, India yang diselenggarakan 22-26 Mei 2017 (Panda & Basu, 2018). Dalam pembuatan visi AAGC, India dan Jepang tidak hanya melakukannya sendiri. Terdapat Indonesia yang membantu India dan Jepang dalam membuat visi AAGC tersebut.

Dalam pertemuan tersebut India dan Jepang meresmikan “Asia-Afrika Growth Corridor: Partnership for Sustainable and Innovative Development”. Dapat dilihat program ini merupakan program pertumbuhan dengan skala regional yang besar dan berbasis pada pondasi antara Jepang dan India. Selain itu, Jepang dan India memberikan komitmen dan perhatiannya terhadap AAGC (Panda & Basu, 2018). Fokus dari AAGC kepada pembuatan kapasitas dan memperluas basis manufaktur serta perdagangan antara Afrika dan Asia. Dan juga ide tersebut berubah menjadi koridor pertumbuhan yang menjadi tolak ukur dalam pengembangan proses dan rantai nilai di Afrika dan Asia. Sehingga hal tersebut mampu untuk menghubungkan ekonomi yang lebih berintegrasi dan menjadi kawasan yang mampu bersaing di ekonomi global. Dalam AAGC memiliki dua fokus antara lain: (1) AAGC membawa pengalaman dalam pertumbuhan dari Asia Timur, Asia Tenggara, dan Asia Selatan untuk Afrika dalam membuat konektivitas ekonomi lebih besar dan bekerjasama terhadap pertumbuhan antara dua regional besar ini, dan (2) AAGC membawa paradigma pertumbuhan untuk Afrika oleh Asia terutama Jepang dan India yang membawa inisiatif kawasan maupun global dalam meningkatkan kesejahteraan. Selain itu juga menawarkan kebebasan untuk rencana mengejar pertumbuhan yang sesuai dengan prioritas pertumbuhan di Afrika, Asia dan Asia Pasifik.

Dengan adanya kekuatan ekonomi Asia yang dibawa India dan Jepang, mampu memberikan dorongan atas ekonomi global. Serta Afrika yang sedang bertumbuh dalam ekonomi mampu untuk lebih meningkatkan pertumbuhan tersebut. Dengan adanya AAGC mampu untuk meningkatkan potensi yang dimiliki baik Afrika maupun Asia. Sebagai daerah berkembang, Afrika dan Asia diharapkan untuk menempatkan komitmen dalam rangka mempromosikan pertumbuhan yang kuat, seimbang, berkelanjutan dan inklusif, baik di tingkat nasional dan internasional, dan untuk secara aktif bekerjasama untuk mempersempit kesenjangan pembangunan dan untuk mengatasi tantangan ekonomi dan sosial yang sama (ERIA, 2017). Selain itu juga, AAGC merupakan suatu program yang mampu menampung aspirasi-aspirasi negara-negara anggota AAGC mendapat pertumbuhan ekonomi yang layak. Serta adanya kepentingan nasional India dan Jepang dalam melakukan strateginya di AAGC. AAGC memiliki empat pilar strategi yang digunakannya antara lain, pengembangan dan kerjasama, infrastruktur berkualitas dan konektivitas, dan meningkatkan kapasitas dan keterampilan serta *people-to-people partnership* (ERIA, 2017).

Keterlibatan Jepang dalam AAGC dinilai mampu untuk memberikan pinjaman modal kepada Afrika dalam membangun infrastruktur berkualitas. Jepang sendiri juga telah melakukan kerjasama dengan negara-negara Afrika. Kerjasama yang dilakukan ini sudah berlangsung sejak pasca Perang Dingin yakni Tokyo International Conference on African Development atau TICAD. Dalam TICAD, keterlibatan Jepang cukup signifikan yakni pemberian modal serta terdapat *The Special Terms for Economic Partnership* yang mana Jepang juga memberikan bantuan teknologi yang dimiliki untuk pembangunan infrastruktur. Official Development Assistance selaku peminjam modal untuk pembangunan infrastruktur memberikan cukup banyak pinjaman, salah satunya di Uganda. ODA sendiri melakukan pinjaman sebesar 49,32 juta US dollar kepada Uganda

dalam pemasangan transmisi listrik (MOFA, 2009). Selain itu dengan adanya program AAGC, Jepang menjanjikan untuk memberikan pinjaman modal yang lebih yang melalui ODA.

ODA serta Jepang melakukan kerjasama dengan negara-negara Afrika serta adanya investasi yang dilakukan Jepang di negara-negara tersebut. Tidak hanya investasi yang dibangun oleh Jepang, namun adanya pinjaman yang dilakukan ODA untuk negara-negara Afrika dalam pembangunan infrastruktur. ODA sendiri memberikan pinjaman yang masa kembalinya cukup lama serta tambahan masa tenggang. Dapat dilihat yakni pinjaman Pantai Gading dalam membangun *berth* di pelabuhan Abidjan, yang mana terdapat masa pengembalian selama 40 tahun serta masa tenggang 10 tahun. Jika dilihat investasi yang dilakukan memiliki jangka waktu yang panjang, serta Jepang mampu untuk mendapatkan kepercayaan di Afrika. Terlebih Jepang sangat yakin akan Afrika yang dijadikan suatu hal yang penting bagi perekonomian Jepang. Kemudian hal ini menjadikan adanya suatu keyakinan bahwa dengan kerjasama TICAD, AAGC mampu untuk memberikan peningkatan yang lebih untuk Afrika maupun Asia.

Implementasi *Economic Development* dalam Pembangunan Konektivitas AAGC di Afrika Melalui Jepang dan India

Kembali pada tujuan awal AAGC yakni meningkatkan infrastruktur yang dimiliki Afrika maupun Asia-Pasifik, yang mampu untuk membentuk suatu konektivitas baru yakni koridor laut. Maksud dari koridor laut ini sendiri, adanya konektivitas yang dilakukan antar pelabuhan-pelabuhan Afrika maupun Asia-Pasifik. Dalam konteks AAGC, konektivitas yang sudah dilakukan yakni pelabuhan Mombasa, Kenya dengan Zanzibar, Tanzania dan juga pelabuhan Jamnagar, India dengan Sittwe, Myanmar (Ghasiya, 2017). Jika dilihat dengan visi AAGC dalam menggunakan keunikan dari wilayah AAGC, dapat digambarkan dengan suatu model yakni Geographical Simulation Model (GSM). GSM merupakan suatu gambaran ke depan akan pertumbuhan ekonomi yang terjadi di kawasan AAGC (ERIA, 2017). Jepang memiliki tantangan baru dalam menghadapi perekonomian global, yang mana dalam aspek perdagangan Jepang memiliki kemunduran. Hal ini dapat dilihat dari turunya permintaan terhadap impor yang dilakukan Jepang untuk Tiongkok (Everart, 2016). Sehingga dapat dilihat bahwa tantangan baru Jepang sendiri yaitu Tiongkok, yang mana pada saat ini Tiongkok sedang caranya melakukan pasar keberbagai negara. Jepang tidak semestinya menyalahkan Tiongkok yang telah membuat pasar Jepang mengalami penurunan, namun faktor kebijakan yang diambil Jepang yang membuat hal itu terjadi. Kemudian peneliti berusaha untuk menjelaskan empat hambatan yang terjadi pada ekonomi Jepang. Pertama yakni kebijakan moneter Jepang, yang mana kebijakan moneter Jepang penting terhadap perekonomian Jepang. Kebijakan moneter Jepang yakni stabilitas harga yang diyakini memiliki peranan penting dan mampu untuk menjadikan dasar dalam kegiatan ekonomi negara (BoJ, 2013). Akan tetapi, hal tersebut hanya membuat peran kebijakan moneter mengulur waktu. Penerapan kebijakan moneter tersebut mampu untuk meningkatkan GDP yang diinginkan, namun disisi lain tingkat inflasi yang ditetapkan tidak mampu untuk memenuhi target yakni 2% (Kanno, 2016).

Hambatan kedua yakni *rebalancing* Tiongkok, yang mana hal ini merupakan pertanda bagus bagi Jepang. Terutama dalam sektor *service* mengalami peningkatan dan mampu menjadi pendorong dalam peningkatan konsumsi yang kemudian berpengaruh pada pertumbuhan ekonomi. Namun, kekhawatiran Jepang dalam *rebalancing* Tiongkok yakni dalam sektor perdagangan yang dilakukannya. Hal ini dilihat dari meningkatnya perdagangan otomotif dari Tiongkok ke negara-negara Asia Tenggara terutama Indonesia. Kurun waktu dua tahun saja, Tiongkok mampu membuat kekhawatiran dalam ekspor otomotif. Selama ini pasar otomotif di

Indonesia dikuasai kendaraan Jepang, terutama yang dipegang oleh Grup Astra, seperti Toyota dan Daihatsu. Pada 2016, Grup Astra memegang 53,7 persen pangsa pasar otomotif nasional. Namun, sejak kehadiran dua pabrik Tiongkok pada 2017, pasarnya tergerus menjadi 51,8 persen. Tahun lalu pangsa pasar Toyota dan Daihatsu kembali menyusut menjadi 48,2 persen (Daud & Fitra, 2019). Hambatan ketiga yakni lanjut dari *rebalancing* Tiongkok yakni menurunnya perdagangan Jepang. Hal ini didasari dengan meningkatnya elastisitas impor Tiongkok yang menargetkan negara-negara berkembang dalam perdagangannya. Sedangkan Jepang masih fokus pada perdagangan dalam elastisitas impor ke negara maju (Evaraert, 2016). Dan hambatan terakhir yakni pertumbuhan ekonomi Jepang yang naik, namun lambat dalam peningkatannya. Dengan adanya kebijakan ekonomi yang dilakukan Jepang, yang mana Jepang melakukan kombinasi kebijakan yakni anggaran pengeluaran Jepang yang banyak dengan longgarnya BoJ dalam menetapkan kebijakan moneter. Pada tahun 2018, Jepang menerapkan anggaran negara sebanyak 97,4 triliun yen (MOF, 2017). Sedangkan pada tahun 2017 anggaran negara Jepang diestimasikan sebanyak 96,7 triliun yen (MOF, 2016). Sehingga dapat dilihat bahwa kebijakan terhadap anggaran negara dengan kebijakan moneter Jepang tidak sebanding dan hanya membuat Jepang mendapatkan sedikit peningkatan dalam pertumbuhan ekonomi.

Dengan adanya hambatan tersebut, Jepang melakukan berbagai kebijakan ekonomi dan salah satunya yakni kebijakan yang diterapkan oleh Shinzo Abe yakni "Abenomics". Abenomics merupakan suatu gagasan yang memiliki pandangan nasionalisme Shinzo Abe yang berfokus pada ekonomi yang ada di Jepang, dan gagasan awalnya bernama "Three Arrow" program yang juga bertujuan mengangkat Jepang keluar dari rawa pertumbuhan rendah yang terjadi sejak awal 1990-an. Dalam penerapannya, Abenomics memiliki dampak positif maupun dampak negatif. Abenomics ini sendiri mampu untuk meningkatkan pendapatan per kapita Jepang yang mana pertumbuhan terlihat sederhana, dan perlu dipercepat untuk memenuhi target Abe, ekonomi adalah 56 triliun yen lebih besar daripada ketika ia menjabat pada bulan Desember 2012 (Mayger & Reynolds, 2017). Selain itu juga, kebijakan ini mampu untuk mengurangi angka pengangguran yang ada di Jepang, yang mana meningkatnya jumlah orang yang bekerja pada awal berkisar 2,7 juta penduduk sementara tingkat pengangguran menyusut 1,1 juta penduduk. Sebagian besar peningkatan berasal dari perempuan yang kembali memasuki dunia kerja, dengan lebih banyak pengasuhan anak memainkan peran besar (Mayger & Reynolds, 2017). Tidak hanya itu saja dampak dari Abenomics, jalinan kerjasama serta strategi keeksternal pun menjadi penting terutama dalam peningkatan perdagangan bagi Jepang.

Keterlibatan Jepang sendiri dapat dilihat menjadi penyumbang ekonomi maupun pemahaman akan pembangunan infrastruktur untuk negara-negara Afrika ataupun lainnya. Hal ini dikarenakan Jepang mampu untuk membantudari segi pembangunan infrastruktur dengan menjadi tidak dalam pembangunan konektivitas yang dijanjikan di dalam program AAGC ini. Adapun pernyataan Shinzo Abe dalam pertemuan dengan India yang berlangsung pada 29 Oktober 2018 menjelaskan bahwa Jepang menganggap India merupakan sosok yang kuat dan mampu memberikan keuntungan sendiri untuk Jepang dan sebaliknya Jepang sosok yang kuat dan juga mampu memberikan keuntungan bagi India dalam menjalankan kerjasama terutama dalam program ini (Kelly, 2018). Selain itu, India dan Jepang menandatangani perjanjian pertukaran mata uang bilateral senilai \$ 75 miliar pada hari Senin, hal ini mampu menambahkan langkah yang bertujuan untuk meningkatkan kepercayaan pada valuta asing dan pasar modal. Kebijakan antara Jepang dengan India memiliki suatu hal yang sinergis dalam menjalankan program yang dibentuk ini, terutama dengan keinginan Jepang sendiri dengan kebijakannya yakni Free and Open Indo-Pacific.

Kebijakan ini menekankan pada peningkatan konektivitas antara Asia dan Afrika sangat penting untuk kemakmuran seluruh wilayah Indo-Pasifik.

Kerangka koridor pertumbuhan yang diusulkan didasarkan pada pembentukan kemitraan strategis dan konsultasi untuk pertumbuhan dan pembangunan antara negara-negara Afrika dan Asia. Dengan adanya peluang ini membuat Jepang mampu untuk menjalankan kebijakan ekonomis sesuai dengan keinginan yang dilakukannya terutama dalam fokusnya terhadap ABEconomics. Tentunya selaras dengan ABEconomics, adanya program AAGC ini mampu untuk memberikan peningkatan ekonomi terutama pasar yang didasari dengan pembangunan infrastruktur dan nantinya terjadi suatu konektivitas antara Jepang maupun India dengan negara-negara yang terlibat di dalam program AAGC. Bagi Jepang, terdapat usaha dalam membentuk strategi konektivitas antara Asia dengan Afrika dan India menjadi partner global Jepang. Hal ini selaras dengan pidato Shinzo Abe pada November 2007, yang menjelaskan "Confluence of the Two Seas" (MOFA, 2007). Dalam pidato tersebut, Abe sangat ingin untuk melakukan strategi konektivitas di Samudera Hindia dan Pasifik dengan melibatkan Australia serta Amerika Serikat. Dengan adanya dorongan tersebut, India dan Jepang mampu mengambil tanggung jawab terhadap hubungan internasional. Serta menjaga dan meningkatkan Samudera Hindia dan Pasifik sebagai "Seas of clearest transparency"

Jepang dan India, meningkatkan konektivitas yang diinginkan tidak selalu pada aspek pembangunan infrastruktur. Dengan adanya pengalaman dari Jepang dan India dalam pertumbuhan ekonomi, dapat menjadi kunci terhadap isu di Afrika yang selalu dianggap merupakan benua yang tidak diharapkan. Tapi, keinginan Afrika dengan dibantu oleh Jepang dan India mampu untuk menjadikan "rising continent" dan mampu menyaingi negara lain. Terlebih adanya dorongan sektor swasta Jepang untuk masuk ke dalam pemerintah Jepang dalam menyediakan bantuan terhadap keperluan keterlibatan di Afrika. Keterlibatan TICAD bukan menjadi alat bagi Jepang terhadap diplomasi, namun menjadi keuntungan dalam memperkenalkan usaha pemerintah terhadap tekanan kelompok internal (Tarrosy, 2014). Jika dilihat dari sisi India, India telah melakukan pertemuan dengan Afrika melalui The India-Africa Forum Summits. Dalam pertemuan tersebut mencapai kesepakatan akan bebas biaya tarif untuk Least Developed Countries (LDCs) di Afrika (Dixit, Gill, & Kumar, 2018). LDCs ini meliputi Angola, Benin, Burkina Faso, Burundi, Republik Afrika Tengah, Chad, Komoro, Republik Demokrasi Kongo, Djibouti, Eritrea, Ethiopia, Gambia, Guinea, Guinea-Bissau, Lesotho, Liberia, Madagaskar, Malawi, Mali, Mauritania, Mozambik, Niger, Rwanda, Sao Tome dan Principe, Senegal, Sierra Leone, Somalia, Sudan Selatan, Sudan, Tanzania, Togo, Uganda, dan Zambia. Dengan diberlakukannya bebas tarif ini dapat meningkatkan ekspor seperti kapas, coklat, biji tembaga, dan komoditas lainnya dari LDCs ke India. Jika dilihat pada diagram 3.3, Pantai Gading menjadi eksportir kapas untuk India, dan melalui pelabuhan Tuticorin (Info Drive India, 2016).

Sehingga dampak AAGC bagi Afrika yakni sebagai wadah bagi kebijakan Jepang dan India dalam melanjutkan kerjasama dengan Afrika. Terutama dalam peningkatan perdagangan melalui konektivitas yang dibangun. Sebelumnya AAGC, Jepang telah melakukan kerjasama dengan Kenya dalam proyek perbaikan di Pelabuhan Mombasa. Hal ini di latarbelakangi pelabuhan terbesar di wilayah Afrika Timur, dan memerlukan perbaikan kapasitas yang dimiliki. Tidak hanya Kenya saja yang menggunakan pelabuhan tersebut, negara yang tertutup akdaratan seperti Uganda dan Rwanda menggunakan pelabuhan ini. Dengan adanya perbaikan yang terjadi di Pelabuhan Mombasa

telah terjadi peningkatan sebanyak 30% terutama bagi negara yang terampit oleh daratan (JICA, 2015). Selain itu terdapat kerjasama perdagangan yang dilakukan oleh India dan Afrika pada tahun 2014-2015 dengan anggaran dana sekitar 72 miliar US dollar, yang kemudian akan meningkat sekitar 100 miliar US dollar pada tahun 2018 (Ghasiya, 2017). Tidak hanya infrastruktur dan perdagangan yang dilakukan oleh Jepang dan India, yang mana adanya exchange yang dilakukan Jepang untuk pelajar Afrika sebanyak 150 pelajar. Dari 150 pelajar tersebut dibagi menjadi berbagai negara antara lain 55 pelajar Kenya, 30 pelajar Tanzania, 24 pelajar Ethiopia, 18 pelajar Mozambik, 14 pelajar Afrika Selatan, 10 pelajar Rwanda, dan lima pelajar Sudan (Kyama, 2015). Sehingga peningkatan yang ingin dilakukan AAGC tidak hanya infrastruktur yang dilakukan, yang sesuai dengan empat pilar utama AAGC dan salah satunya *people-to-people partnership*. Dan exchange merupakan suatu contoh dengan adanya *people-to-people partnership* yang dilakukan Jepang dan India kepada Afrika.

Jika dilihat dari adanya suatu pertumbuhan, pastiberkaitandenganeconomic development terhadap suatu negara. Dalam economic development tersebut memiliki indikator terhadap tolak ukur keberhasilan dari economic development tersebut antara lain: (1) Perubahan yang terjadi pada Produk Domestik Bruto (PDB), yang mana PDB menjadi tolak ukur paling dasar dari economic development di suatu negara, (2) Keberlanjutan, maksud dari keberlanjutan mengarah pada stabilnya perekonomian suatu negara sehingga ekonomi yang ada di negara tersebut akan seluas-luasnya, (3) Kontribusi terhadap pemasukkan, yang dapat menyediakan keberlanjutan dari economic development, dan (4) Pengembangan manusia dan keberhasilan akan kebutuhan mendasar, yang merupakan proses dari memperluas terhadap kebebasan masyarakat, Dengan adanya pengembangan manusia, kebutuhan mendasar akan secara tidak langsung mengikuti pengembangan manusia tersebut (Roy, 2016). Sehingga secara tidak langsung Jepang juga berdampak pada konektivitas yang dibangun di Afrika. Terutama dalam perdagangan baik ekspor dan impor sumber daya alam maupun industri dari Afrika ke Jepang dan sebaliknya. Hal ini dapat dilihat dengan kerjasama yang dilakukan Jepang dengan Kenya dalam menambahkan terminal kontainer di Pelabuhan Mombasa. Dengan adanya tambahan terminal ini, mampu meningkatkan perdagangan terutama ekspor dan impor kedua negara ini. Kenya melakukan ekspor ke Jepang berupa bahan pokok seperti teh, kopi, maupun kacang. Dan Jepang mengekspor industri mesin seperti mobil, truk, dan mesin-mesin (MOFA, 2019).

Kesimpulan

Asia-Africa Growth Corridor merupakan suatu program yang diinisiasi oleh India dengan Jepang sebagai *co-partner*. Pada sebelumnya juga menjelaskan adanya suatu pengembangan yang diinginkan dalam meningkatkan ekonomi yang ada bagi negara-negara yang ikut di dalam program AAGC ini seperti perkembangan melalui koridor darat maupun laut atau disebut juga *new economic belt* dan *marine silk road*. Keinginan AAGC didasari dengan adanya empat pilar yang diinginkan antara lain, pengembangan dan kerjasama, infrastruktur berkualitas dan konektivitas, dan meningkatkan kapasitas dan keterampilan serta *people-to-people partnership*. Kemudian dengan peningkatan ekonomi yang dilakukan oleh Jepang dan India terhadap negara-negara Afrika dapat dijelaskan melalui konsep *economic development*. Dalam hal konsep ini, Jepang mampu untuk meningkatkan ekonomi Afrika dengan keterlibatannya dalam kerjasama TICAD maupun program AAGC. Jepang selaku negara yang memiliki tingkat ekonomi yang tinggi memberikan pengalamannya terhadap peningkatan ekonomi. Terutama dalam peningkatan dan pengembangan infrastruktur di Afrika, hal ini menjadi kunci dari peningkatan ekonomi yang terjadi di Afrika.

Sebagai timbal balik Jepang yang
didapatkannya investasi dalam kerjasama perusahaan dengan negara yang
ditujukan dalam membangun pabrik atau keterlibatan di dalam proyek yang dilakukan. Salah
satunya yakni pembangunan jembatan penghubung di Nairobi, Kenya yang
melibatkan perusahaan mesin Jepang yaitu JFE Engineering Corporation.

Pandangan kuantitatif dari *economic development* dapat menjelaskan pertumbuhan ekonomi yang
didasarkan infrastruktur yang ada di negara tersebut. Jika dilihat dengan keterlibatan Jepang
dan India dalam pembangunan infrastruktur di Afrika
diyakini mampu untuk meningkatkan perekonomian Afrika.
Terutama dengan terhubungannya konektivitas laut yang menjadikoridor laut baru.
Tidak banyak konektivitas laut yang dibangun oleh Jepang dan India, dua negara ini juga
melakukan pembangunan infrastruktur yang menghubungkan negara-negara melalui jalur darat.

Keinginan Jepang terlibat dalam program AAGC berhubung dengan strategi yang dilakukan di
dalam kebijakan Free and Open Indo-Pacific terhadap pembangunan konektivitas di Indo-Pacific.
Dengan pembangunan infrastruktur yang diinginkan oleh Jepang,
mampu untuk memberikan dampak positif terhadap perekonomian Jepang terutama perdagangan.
Terutama dalam implementasi strategi Jepang mampu menjadi partner global terhadap Asia dan
Afrika dalam pembangunan konektivitas Asia dan Afrika. Selain itu, peminjaman dana melalui
ODA menjadilangkah Jepang dalam keterlibatannya di AAGC.
Sehingga dapat dilihat bahwa dengan adanya Jepang dan India dalam program AAGC
mampu menjadi pemberi bantuan terhadap peningkatan ekonomi Afrika. Terutama Jepang yang
menggelontorkan pinjaman dana kepada negara-negara Afrika
dalam pembangunan infrastruktur. Keterlibatan Jepang berhubung dengan kerjasama yang
dilakukan dengan Afrika melalui TICAD. Pembangunan infrastruktur yang dibantu oleh
Jepang dapat membentuk suatu konektivitas darat maupun laut. Dengan adanya pinjaman dana
yang dilakukan oleh Jepang dapat berdampak pada investasi dan perdagangan yang terjadi oleh
Jepang maupun Afrika.

Daftar Pustaka

Litelatur

- Asher, Mukul G. 2017. *India and Japan's Strategic Opportunity in Africa: The Asia Africa Growth Corridor (AAGC) Initiative*. National University of Singapore.
- Bhattacharjee, Dhruvajyoti. 2016. *India's Vision on Act East Policy*. dalam <https://icwa.in/pdfs/ssreports/2014/eventreportpapermanipur29jan2016.pdf> [diakses pada 15 Mei 2019].
- Economic Research Institute for ASEAN and East Asia. 2009. *The Mekong-India Economic Corridor*. dalam http://www.eria.org/uploads/media/Research-Project-Report/RPR_FY2008_4-2_Chapter_2.pdf [diakses pada 16 Mei 2019].
- Economic Research Institute for ASEAN and East Asia. 2017. *ASIA AFRICA GROWTH CORRIDOR Partnership for Sustainable and Innovative Development*. A Vision Document.
- Ghasiya, Piyush. 2017. *Asia-Africa Growth Corridor: Challenges And Opportunities For India*. Center of Air Power Studies.
- Ministry of Foreign Affairs of Japan. 2017. *Priority Policy for Development Cooperation FY2017*. dalam <https://www.mofa.go.jp/files/000259285.pdf> [diakses pada 19 Maret 2019]

- Panda, Jagannath P. 2018. *Soft Balancing: Asia-Africa Growth Corridor (AAGC), India-Japan Arch in contrast to the Belt and Road Initiative (BRI) and China's Rising Influence*. New Delhi: Pentagon Press.
- Panda, Jagannath P. & Titli Basu. 2018. *China-India-Japan in the Indo-Pacific Ideas, Interests and Infrastructure*. New Delhi: Pentagon Press.
- Roy, Anupam Debashis. 2016. *The Causes of Underdevelopment in the Third world and Possibility for Human Development*. Department of Political Science, Howard University.
- Tarrossy, Istvan. 2014. In the Wake of TICAD V: Japan–Africa Relations Today. dalam https://www.researchgate.net/profile/Istvan_Tarrosy/publication/269401200/inline/jsViewer/5489bfe80cf225bf669c7267?inViewer=1&pdfJsDownload=1&origin=publication_detail&previewAsPdf=false [diakses pada 16 Mei 2019].

Daring

- Chand, Manish. 2014. *India and Africa: Shared Cultures, entwined destinies* [online]. dalam <https://mea.gov.in/in-focus-article.htm?22809/India+and+Africa+Shared+Cultures+entwined+destinies> [diakses pada 27 Mei 2019].
- Chaudhury, Dipanjan Roy. 2017. *India, Japan come up with AAGC to counter Tiongkok's OBOR* [online]. dalam <https://economictimes.indiatimes.com/news/economy/policy/india-japan-come-up-with-aagc-to-counter-Tiongkoks-obor/articleshow/58846673.cms> [diakses pada 11 Oktober 2018].
- Daud, Ameidyo & Safrezi Fitra. 2019. *Duet Mobil Tiongkok Mengancam Dominasi Merek Jepang* [online]. dalam <https://katadata.co.id/telaah/2019/05/11/duet-mobil-tiongkok-mengancam-dominasi-merek-jepang> [diakses pada 11 Mei 2019].
- fsa.go.jp. t.t. *Development and Establishment of Market Risk Management System by Management* [online]. dalam https://www.fsa.go.jp/en/refer/manual/yokin_e/y09.pdf [diakses pada 4 Desember 2018].
- Mayger, James & Isabel Reynolds. 2017. *Five Years of Abenomics: The Good, the Bad and the Sluggish* [online]. dalam <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-12-26/five-years-of-abenomics-the-good-the-bad-and-the-sluggish> [diakses pada 5 Mei 2019].
- Pathak, Maulik. 2017. *India-Japan partnership to play key role in Asia-Africa corridor* [online]. dalam <https://www.livemint.com/Politics/gfSbaVJjfHuoUKPTMxrU8L/IndiaJapan-partnership-to-play-key-role-in-AsiaAfrica-corr.html> [diakses pada 4 Desember 2018].
- Veras, Otavio. 2018. *Japan's engagement with Africa shows a long-term commitment to the continent* [online]. dalam <https://www.howwemadeitinafrica.com/japans-engagement-with-africa-shows-a-long-term-commitment-to-the-continent/62055/> [diakses pada 4 Desember 2018].