

KEBIJAKAN THE NEW SILK ROAD CINA DI BAWAH PEMERINTAHAN XI JINPING

Ni Putu Saraswati Puspita Dewi dan Hikmatul Akbar¹

ABSTRACT

Silk Road is an ancient trade route that connecting China and countries along Asia and Europe. China under President Xi Jinping wants to rebuild the ancient silk road by building various infrastructure such as highways, railways, ports, and gas pipelines. The development of this infrastructure aims to increase connection of Asian, European and African countries. "The New Silk Road: One Belt One Road" is the name of policy on rebuilding this road. In realizing this policy, China does many cooperations with various countries in the region and invests huge funds for several major projects. Beyond that, China has various interests in construction of The New Silk Road which will be profitable for China both in economic and politics.

Keywords: *Silk Road, China, The New Silk Road, National Interest.*

ABSTRAK

Jalur Sutra merupakan jalur perdagangan kuno yang menghubungkan Cina dan negara-negara yang ada di Asia dan Eropa. Cina di bawah pemerintahan Presiden Xi Jinping ingin membangun kembali jalur sutra baru membangun berbagai infrastruktur seperti jalan raya, jalur kereta api, pelabuhan, dan pipa gas. Pembangunan infrastruktur ini bertujuan untuk meningkatkan konektivitas negara-negara Asia, Eropa, dan Afrika. "The New Silk Road: One Belt One Road" merupakan sebutan dari kebijakan dalam pembangunan kembali jalur ini. Cina dalam merealisasikan kebijakan ini melakukan banyak sekali kerjasama-kerjasama dengan berbagai negara di wilayah tersebut dan menginvestasikan banyak dana untuk

¹ Ni Putu Saraswati adalah alumni jurusan Ilmu Hubungan Internasional, email: Putusaraswati95@gmail.com. Hikmatul Akbar adalah staf pengajar jurusan Ilmu Hubungan Internasional, FISIP, Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Yogyakarta, email: hikmatul.akbar@upnyk.ac.id.

proyek-proyek besar di dalamnya. Di balik itu, Cina memiliki berbagai kepentingan dalam pembangunan *The New Silk Road* yang akan menguntungkan Cina di bidang ekonomi maupun politik.

Kata kunci: Jalur Sutra, Cina, *The New Silk Road*, Kepentingan Nasional.

Pendahuluan

The New Silk Road atau Jalur Sutra baru merupakan kebijakan yang diluncurkan oleh Cina pada tahun 2013 di bawah pemerintahan Presiden Xi Jinping. Cina berupaya untuk kembali menghidupkan jalur sutra lama dan memperkenalkannya pada dunia internasional dengan nama *The New Silk Road: One Belt, One Road*. Tujuan Cina dalam memperbarui jalur sutra ini adalah untuk membangun kerjasama dengan berbagai negara yang ada di Asia, Afrika, dan Eropa dengan pembangunan berbagai infrastruktur untuk memperlancar jalur perdagangan antar tiga benua tersebut.

The New Silk Road ini mengusung semboyan One Belt, One Road (OBOR) mencakup dua konsep yaitu *Silk Road Economic Belt* dan *The 21st Century Maritime Silk Road*. Keduanya adalah strategi Cina dalam kerjasama ekonomi melalui rute-rute yang sudah ditentukan. Konsep *Silk Road Economic Belt* akan melalui jalur darat sedangkan *The 21st Century Maritime Silk Road* melalui jalur laut.

The New Silk Road diperkirakan berinvestasi masa depan hampir \$1 triliun. Dalam jalur sutra baru ini akan terjadi interaksi ekonomi yang mewakili lebih dari 40% dari PDB dunia (Mansharamani, 2016). *The New Silk Road* ini merupakan program besar yang diperkirakan akan mempengaruhi perdagangan global. Cina sendiri telah mengalokasikan dananya sekitar \$ 40 miliar untuk diinvestasikan pada pembangunan jalan, rel kereta api, pipa dan pelabuhan (Follath, 2016). Proposal *Silk Road Economic Belt* dan *The 21st Century Maritime Silk Road* kemudian menjadi bagian kunci dari diplomasi infrastruktur baru Cina di bawah pemerintahan Xi Jinping.

Selain menginvestasikan dananya pada pembangunan proyek *The New Silk Road* ini, Pemerintah Cina juga aktif mempromosikan pembangunan Jalur Sutra Baru, meningkatkan komunikasi dan konsultasi dan memajukan kerjasama praktis dengan negara-negara di

sepanjang Jalur Sutra. Pemerintah Cina terutama Presiden Xi Jinping sering melakukan kunjungan ke berbagai negara atau mempromosikan pembangunan jalur sutra baru ini di forum internasional.

Cina di bawah pemerintahan Xi Jinping sangat serius dalam merealisasikan pembangunan jalur sutra baru ini. Maka dari itu artikel ini akan dibahas alasan mengapa Cina di bawah pemerintahan Presiden Xi Jinping mengeluarkan Kebijakan *The New Silk Road* dengan menggunakan konsep kepentingan nasional, geopolitik, dan geoekonomi.

Pembahasan dalam artikel ini akan terbagi dalam empat bagian. Bagian pertama akan berisi review literatur mengenai kepentingan nasional dan geopolitik. Pada bagian kedua akan menggambarkan bagaimana kebijakan *The New Silk Road* dan perkembangannya hingga tahun 2016. Bagian ketiga akan membahas tentang kepentingan ekonomi Cina dalam kebijakan *The New Silk Road* yang berupa keamanan energi, terbukanya akses pasar baru dan mengatasi kelebihan kapasitas baja Cina. Pada bagian terakhir akan dijelaskan mengenai kepentingan politik dan geopolitik Cina dalam *The New Silk Road* berupa peningkatan pengaruh dan dominasi Cina di Asia Tengah.

Kepentingan Nasional dan Geopolitik

Menurut Hans J. Morgenthau di dalam "*The Concept of Interest defined in Terms of power*", konsep kepentingan nasional (*Interest*) yang didefinisikan dalam istilah "*power*" dimana berada diantara nalar, akal atau "*reason*" yang berusaha untuk memahami politik internasional dengan fakta-fakta yang harus dimengerti dan dipahami. Kepentingan nasional memberikan ukuran konsistensi yang diperlukan dalam kebijakan nasional (Wulandari, 2013:4). Kepentingan nasional diidentifikasi sebagai tujuan yang harus menentukan pelaksanaan kebijakan luar negeri negara. Ini juga berarti bahwa kepentingan nasional tidak dapat dikurangi dari bagian-bagian komponennya (Burchill, 2005:11).

Negara memiliki peran dalam memberikan bahan dasar kepentingan nasional yang menjadi pandangan masyarakat internasional terhadap negara yang menjalin hubungan, dimana kepentingan nasional ini terdapat dalam kebijakan luar negerinya. Kepentingan nasional dengan begitu secara konseptual dipergunakan untuk menjelaskan perilaku politik luar negeri dari suatu Negara (Sitepu, 2011:163).

Selama perang dingin, negara-negara menganggap bahwa kepentingan nasional yang paling utama adalah keamanan negara atau militer. Pasca perang dingin, pembangunan ekonomi menjadi kepentingan nasional paling penting bagi sebagian besar negara. Hal ini juga terjadi pada Cina. Cina mulai mengakui bahwa pembangunan ekonomi adalah dasar suatu bangsa menjadi kuat dan makmur. Pentingnya kepentingan ekonomi Cina saat ini membuatnya menjadi kepentingan utama negara ini.

Kepentingan ekonomi suatu negara itu sendiri merupakan kepentingan yang diperlukan untuk tetap menjamin keberlangsungan hidup sebuah negara, dan untuk mencapainya dapat melakukan interaksi dengan negara lain (Herawati, 2015:841). Dalam kebijakan *The New Silk Road* ini terdapat kepentingan ekonomi Cina. Cina melakukan berbagai kerjasama-kerjasama untuk menjalin hubungan negaranya dengan negara lain untuk menjamin akses pasar dan sumber dayanya guna semakin meningkatkan kekuatan ekonominya.

Walaupun kepentingan ekonomi merupakan kepentingan utama Cina, kepentingan politik negara ini masih tetap sangat diperhatikan. Kepentingan politik sebuah negara itu sendiri merupakan ungkapan yang dipusatkan dari semua kepentingan nasional, dengan kedaulatan negara sebagai intinya (Herawati, 2015:841). Kepentingan politik dapat dibagi menjadi kemerdekaan politik, kedaulatan negara, dan status internasional, dan lain-lain (Xue-Tong, 1996:17). Kebijakan *The New Silk Road* merupakan suatu cara untuk Cina mencapai kepentingan politiknya. Melalui berbagai kerjasama dan investasi yang ada pada proyek pembangunan jalur sutra baru ini Cina akan mampu mempererat hubungannya dengan negara-negara yang terlibat. Luasnya cangkupan kebijakan ini juga akan mampu membuat Cina memiliki status internasionalnya sebagai negara yang besar.

Selain adanya unsur kepentingan nasional dalam kebijakan *The New Silk Road*, terdapat pula unsur geopolitik. Geopolitik adalah studi tentang pengaruh faktor geografis pada perilaku negara - bagaimana lokasi, iklim, sumber daya alam, penduduk, dan medan fisik menentukan pilihan kebijakan luar negeri suatu negara dan posisinya dalam hirarki Negara (Griffiths dan O'Callaghan, 2002:120). Bagi analisis geopolitik, terdapat hubungan penting antara lokasi, kekayaan, dan kekuasaan. Negara akan lebih kuat dari negara-negara lain jika memiliki tempat strategis dan iklim yang mendukung pertumbuhan ekonomi dan politiknya.

Menurut Alfred Thayer Mahan, kekuatan angkatan laut adalah kunci untuk kekuatan nasional dimana jika negara mampu mengendalikan laut maka akan mampu mendominasi hubungan internasional (Griffiths dan O'Callaghan, 2002:121). Menurut ahli geopolitik lainnya, Sir Halford Mackinder, pada tahun 1904, yaitu "*Who rules the Heartland commands the World Island. Who rules the World Island commands the World*" (Kartini, 2015: 143). Para ahli geopolitik memfokuskan pada masalah hubungan manusia dengan alam. Mereka menyelidiki pengaruh iklim, topografi, dan sumber-sumber alam bagi peradaban. Dapat disimpulkan bahwa suatu negara akan lebih kuat jika memiliki posisi dominan dalam dunia internasional.

Seiring berjalannya waktu dan berubahnya fokus dunia dari pentingnya suatu negara memiliki kekuatan militer menjadi lebih fokus pada kekuatan ekonominya munculah konsep geoekonomi yang merupakan bentuk moderen dari konsep geopolitik. Geoekonomi sendiri merupakan studi tentang aspek ruang, budaya, dan strategis sumber daya, dengan tujuan untuk mendapatkan keuntungan kompetitif yang berkelanjutan. Ini adalah kelanjutan dari logika geopolitik, diterapkan pada era globalisasi.. Geoekonomi merupakan arah multidisiplin alternatif untuk studi ekonomi (Soilen, 2013:8).

Geoekonomi berbeda dengan Geopolitik dalam dua hal fundamental (Klaus Solberg Soilen, 2013:8). *Pertama*, sehubungan dengan topik. Geoekonomi tidak memusatkan perhatian pada kegiatan politik dan militer, tapi lebih kepada kegiatan ekonomi. *Kedua*, berhubungan dengan aktor, kegiatan tersebut tidak dilakukan oleh individu yang mewakili negara bangsa, tetapi oleh karyawan dari organisasi sektor swasta, loyalitas seseorang adalah yang pertama dan terpenting untuk pemilik organisasi tersebut.

Kekuasaan bagi geoekonomi berasal dari pengelolaan sumber daya alam, sehingga sumber daya adalah penting bagi suatu negara menurut konsep ini. Unsur geopolitik dan geoekonomi Cina itu sendiri merupakan hal penting dalam mempertahankan kekuatan negaranya. Pengelolaan sumber daya alam merupakan salah satu alasan Cina membangun kembali jalur sutranya yang nantinya akan terkait pada kepentingan ekonomi negara tersebut. Kekuatan posisi Cina dalam dunia internasional juga menjadi kepentingan geopolitik Cina dalam kebijakan *The New Silk Road* nya yang nantinya akan berupa dominasi Cina dalam pembangunan berbagai proyek infrastruktur.

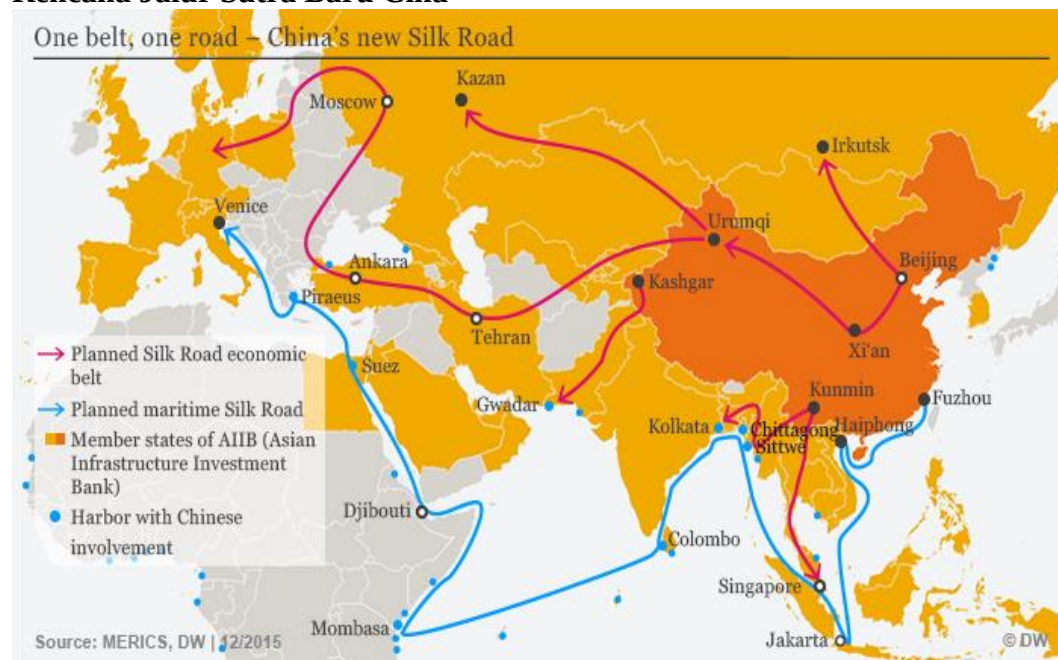
Kebijakan *The New Silk Road: One Belt One Road*

Kebijakan *The New Silk Road* pertama kali diperkenalkan pada dunia internasional pada tahun 2013 saat kunjungan Presiden Xi Jinping ke negara-negara Asia Tengah. Cina ingin membangun kembali jalur sutra yang merupakan jalur perdagangan lama dan memperbaruinya dengan pembangunan infrastruktur dan transportasi yang nantinya akan mendukung jalannya arus perdagangan, investasi, pertukaran budaya dimana diharapkan akan membantu pertumbuhan ekonomi dunia.

Dalam *The New Silk Road* ini diusulkan berbagai proyek pembangunan jalur sutra modern dengan menciptakan jaringan kereta api, pipa, jalan, dan pelabuhan-pelabuhan yang akan menghubungkan Cina dengan Eropa, Asia Tengah, Asia Barat, sebagian Asia Selatan, dan Afrika seperti yang terlihat pada gambar 1. Kebijakan *The New Silk Road* ini bertujuan untuk membuat sebuah kerjasama ekonomi terbesar di dunia, termasuk koordinasi kebijakan, perdagangan, dan kerjasama sosial dan budaya. Kebijakan ini akan menjadi suatu kerjasama yang saling menguntungkan bagi negara-negara yang terlibat.

Gambar 1

Rencana Jalur Sutra Baru Cina



Sumber: Deutsche Welle (DW), "China's Ambitious Silk Road strategy", <http://www.dw.com/en/chinas-ambitious-silk-road-strategy/a-18933290>, diakses pada tanggal 6 Januari 2017.

Kebijakan *The New Silk Road* ini terbagi dalam dua jalur, jalur pertama merupakan jalur darat (*Silk Road Economic Belt*) dan jalur laut (*The 21st Century Maritime Silk Road*).

Kedua jalur ini nantinya akan saling terhubung dan di bangun berbagai fasilitas infrastruktur modern yang akan memperlancar perdagangan antar benua yang terlibat. *Silk Road Economic Belt* pertama kali diperkenalkan pada dunia internasional pada kunjungan Presiden Xi Jinping ke negara-negara Asia Tengah yaitu Turkmenistan, Kazakhstan, Uzbekistan, Kyrgyzstan. Pada kunjungannya tersebut, Presiden Xi Jinping menyampaikan lima usulan poin bersama membangun *New Silk Road Economic Belt* untuk memperkuat hubungan antara Cina, Asia Tengah dan Eropa dimana 5 usulan tersebut adalah memperkuat komunikasi kebijakan, memperkuat hubungan, fasilitasi perdagangan, kerjasama moneter, dan mempererat hubungan antar masyarakat (Szcudlik-Tatar, 2013:3).

Silk Road Economic Belt terdiri dari jaringan rute kereta api, jalan raya, jaringan pipa minyak dan gas, dan proyek infrastruktur lainnya. Melalui jalur ini rencananya akan dibangun koridor *The New Eurasia Land Bridge Economic Corridor* dan pengembangan koridor ekonomi lainnya: Cina-Mongolia-Rusia; Cina – Asia Tengah - Asia Barat; semenanjung Cina-Indocina; Cina-Pakistan; dan Bangladesh-Cina-India-Myanmar (Wade, 2016).

Selain dibangunnya infrastruktur pada jalur darat, jalur laut pun dilakukan pembaruan infrastruktur dan pembangunan pelabuhan untuk memperlancar jalur-jalur perdagangan. *The 21st Century Maritime Silk Road* (jalur laut) diperkenalkan oleh Li Keqiang dalam pertemuan KTT ASEAN + Cina ke-16 di Brunei dan oleh Presiden Xi Jinping dalam pidatonya di Indonesia pada Oktober 2013. Rute *The 21st Maritime Silk Road* ini akan dimulai dari Cina, pindah ke Laut Cina Selatan dan kemudian Asia Tenggara, Samudera Hindia, Afrika, dan Eropa. Perluasan bagian selatan rute ini menawarkan akses ke Pasifik Selatan (Iftikhar dan Abbasi, 2015). *The 21st Maritime Silk Road* ini akan berperan penting dalam pembangunan jalur laut dengan melalui kerjasama regional, integrasi, dan kerjasama infrastruktur.

The 21st Maritime Silk Road aktif dalam proyek dan rencana untuk meningkatkan pelabuhan, perbaikan saluran, dan pekerjaan lain yang saling berkaitan (Zepp-LaRouche, 2014:29). Cina berperan dalam pembangunan jalur maritim dengan berinvestasi. Investasi yang besar telah dilakukan untuk memfasilitasi pelabuhan di lokasi-lokasi yang telah direncanakan lainnya. Salah satu proyek pelabuhan berprofil tinggi di Asia Tenggara adalah Gwadar di Pakistan, yang dioperasikan oleh *China Overseas Port Holdings* dan dibangun oleh *China Harbour Engineering Company* (Hellenic Shipping News, 2016).

Dalam merealisasikan proyek tersebut dibentuk tiga lembaga keuangan yang akan membantu pendanaan *The New Silk Road* ini. Tiga lembaga tersebut adalah *Silk Road Infrastructure Fund*, *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*, dan *New Development Bank BRICS (Brazil, Russia, India, China and South Africa)*. Dari ketiga lembaga tersebut, hanya *New Development Bank (NDB) BRICS* yang tidak langsung terkait dalam pendanaan *The New Silk Road* namun, bank ini tetap akan membantu proyek-proyek di bawah kebijakan tersebut dan bekerjasama dengan AIIB. Ketiga lembaga ini akan menampung berbagai investasi dari berbagai negara untuk pembangunan berbagai proyek infrastruktur termasuk pada proyek-proyek-proyek *The New Silk Road*. Cina tentu saja berperan besar dalam pendirian dan investasi pada ketiga lembaga ini untuk dapat merealisasikan pembangunan jalur sutra baru ini.

Selain pendirian tiga lembaga tersebut, Cina juga cukup aktif dalam mempromosikan kebijakan ini untuk mengajak negara-negara di Asia, Eropa, dan Afrika untuk ikut dalam membangun jalur sutra baru ini. Hingga tahun 2015 tercatat pemerintah Cina telah aktif mempromosikan pembangunan Jalur Sutra Baru, meningkatkan komunikasi dan konsultasi dan memajukan kerjasama praktis dengan negara-negara di sepanjang Jalur Sutra, dan memperkenalkan serangkaian kebijakan dan langkah-langkah untuk hasil awal.

Hingga tahun 2016, lebih dari 100 negara dan organisasi internasional telah berpartisipasi dalam inisiatif *The New Silk Road*. Cina telah menandatangani perjanjian dengan lebih dari 30 negara untuk bersama-sama membangun *The New Silk Road*, dan lebih dari 20 negara yang termasuk dalam rute ini bekerja sama dengan Cina dalam bidang industri (Rao, 2016). Pada tahun 2016, sebuah terobosan dibuat dalam mengembangkan koridor ekonomi multilateral di bawah kebijakan *The New Silk Road*. Cina, Mongolia dan Rusia secara resmi menandatangani rencana untuk membangun koridor ekonomi (WTOF, 2016). Selain kesepakatan koridor Cina, Mongolia dan Rusia, persetujuan yang sudah dilakukan di bawah kebijakan *The New Silk Road* hingga Maret 2016 seperti Pendirian *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*, pembangunan koridor ekonomi Cina-Pakistan sepanjang 3.000 kilometer, pembangunan Jalur kereta api Mombasa-Nairobi, dan proyek infrastruktur lainnya termasuk Kereta Api Jakarta-Bandung di Indonesia, jalur kereta api Moskow-Kazan, jalur kereta api Kunming-Vientiane, jalur kereta api Kunming-Bangkok dan Cina-Belarus *Industrial Park* (HKFP, 2016).

Keamanan Energi, Akses Pasar Baru, dan Solusi Kelebihan Kapasitas Baja Cina

Sejak masa pemerintahan Deng Xiaoping, Cina mulai fokus terhadap pembangunan ekonominya. Cina berusaha menciptakan lingkungan yang damai untuk mendukung pembangunan ekonominya. Tidak heran jika Cina berkembang pesat dan menjadi negara dengan pertumbuhan ekonomi tercepat. Hingga saat ini, kepentingan ekonomi menjadi kepentingan utama dari Cina. Hal ini terlihat dari kebijakan yang dibuat pada masa pemerintahan Xi Jinping, Presiden Cina saat ini, yaitu kebijakan *The New Silk Road*. Pada kebijakan ini Cina merangkul negara-negara di Asia, Eropa, dan Afrika untuk kerjasama pembangunan infrastruktur pada jalur yang telah ditentukan. Cina dalam membentuk kebijakan ini tentu saja mempertimbangkan kepentingan dan keuntungan yang akan didapat untuk negaranya, terutama kepentingan ekonomi yang menjadi kepentingan utamanya dimana bertujuan menjamin keberlangsungan negaranya.

Dalam kepentingan ekonomi kebijakan *The New Silk Road* ini, Cina ingin mengamankan sumber daya energinya. Cina merupakan salah satu negara yang sangat bergantung kepada energi karena industrinya. Pertumbuhan ekonomi yang cepat, membuat ketergantungan Cina terhadap energi sangat besar. Batu bara, minyak, dan gas merupakan beberapa energi terbesar yang dikonsumsi Cina. Pada minyak bumi dan gas alam, Cina sangat bergantung pada impor negara lain untuk memenuhi kebutuhannya.

Pada tahun 2012, minyak bumi dan sumber energi cair lainnya menyumbang 20% total konsumsi Cina. Cina menjadi negara pengimpor terbesar minyak dunia di triwulan pertama 2014, melebihi Amerika Serikat, dan impor minyak negeri ini rata-rata bersih total mencapai 6,1 juta barel per hari pada tahun 2014 (EIA, 2015). Dalam beberapa tahun terakhir, produksi tetap minyak Cina sekitar 0,2 miliar ton saja, sangat tidak cukup untuk memenuhi permintaan domestik. Hal ini telah membuat Cina semakin tergantung pada impor minyak (Yao dan Tsang, 2014: 121).

Selain minyak bumi, penggunaan bahan bakar gas alam juga mulai meningkat. Penggunaan bahan bakar batu bara yang menyebabkan polusi membuat Cina mulai mengalihkan beberapa penggunaan batu bara dan minyak ke bahan bakar gas alam. Penggunaan gas alam di Cina memang tidak begitu besar tapi terus berkembang. Penggunaan gas alam terus meningkat tiap tahunnya. Hal ini menyebabkan produksi gas alam yang dulunya lebih besar dari tingkat konsumsinya, menjadi sebaliknya yaitu jauh lebih rendah dari tingkat konsumsinya. Cina sebelumnya mampu memproduksi gas alam lebih

besar dari tingkat konsumsi negaranya. Namun dimulai pada tahun 2009, konsumsi gas alam Cina terus meningkat hingga produksi dalam negerinya tidak mampu memenuhi kebutuhan konsumsi gas alamnya. Hingga tahun 2015, Cina diperkirakan membutuhkan impor gas alam sebesar 35% dari kebutuhan gas alam dalam negerinya. Diperkirakan pada tahun 2025 ketergantungan Cina terhadap gas alam akan mencapai 55% (Forbes, 2016).

Karena ketergantungan terhadap impor energinya, Cina pun terus mengembangkan kerjasama energi dengan berbagai negara agar mampu mengamankan kebutuhan energinya. Melalui kebijakan *The New Silk Road* ini, Cina melakukan berbagai kerjasama dengan negara-negara yang terlibat untuk pembangunan infrastruktur demi mendukung akses impor energinya. Seperti pembangunan saluran D pipa gas alam Asia Tengah-Cina yang telah disetujui pembangunannya pada tahun 2013. Pembangunan saluran ini menjadi salah satu proyek infrastruktur terbesar. Ketika saluran ini selesai, maka saluran akan membentang sepanjang 1.000 km dengan 840 km melintasi tanah di luar Cina (The Economist, 2016). Saluran ini akan menerima pasokan gas dari *Galkynysh Gas Field* di Turkmenistan yang membentang melalui Uzbekistan, Tajikistan, Kyrgyzstan, lalu ke Cina. Saluran D dirancang memiliki kemampuan mengirim gas alam sebesar 30 miliar meter kubik per tahunnya. Setelah pengoperasian saluran D, pipa gas Asia Tengah-Cina akan memiliki daya tampung tahunan sebesar 85 miliar meter kubik dan akan menjadi sistem transmisi gas terbesar di Asia Tengah (CNPC, 2016).

Cina juga melakukan kerjasama dengan Rusia dalam pembangunan saluran pipa gas alam *Power of Siberia*. Pipa ini akan mengirimkan gas dari Rusia ke Cina dalam jumlah 38 miliar meter kubik per tahun. Pipa ini akan membentang sepanjang sekitar 3.000 kilometer dengan diameter 1.420 milimeter (Gazprom, 2017). *Power of Siberia* akan membawa gas alam dari Irkutsk dan Yakutia ke Cina. Proyek-proyek pipa gas ini tentu saja akan membantu Cina memenuhi kebutuhan gas alamnya.

Selain untuk kepentingan energinya, Cina juga ingin membuka akses perdagangan baru. Perdagangan luar negeri Cina sebagian besar melalui laut yang melalui Laut Cina Selatan, Selat Malaka, dan Samudra Hindia. Permasalahannya adalah Laut Cina Selatan dan Selat Malaka sangat rentan bagi perdagangan Cina karena banyaknya terjadi perompakan dan dominasi Amerika masih kuat di kedua wilayah ini yang akan rawan bagi impor dan ekspor Cina melalui laut. Selain itu, perdagangan melalui laut akan memakan waktu yang cukup panjang hingga berminggu-minggu. Maka dari itu, melalui *The New Silk Road* ini, Cina

melakukan berbagai kerjasama untuk membuka akses perdagangan baru melalui darat dimana dapat memotong jarak yang ditempuh melalui laut dan lebih cepat. Dalam *The New Silk Road* ini, terdapat proyek pembangunan 6 koridor ekonomi yang akan menghubungkan berbagai kota penting yang ada di Asia dan Eropa dengan Cina.

Salah satu dari koridor tersebut yaitu koridor Cina-Pakistan dimana akan menghubungkan provinsi paling barat Cina, Xinjiang dengan pelabuhan Pakistan, Gwadar. Koridor ini akan memotong perjalanan Cina ke Samudra Hindia tanpa melalui Selat Malaka yang rawan. Koridor ini juga akan menjadi jembatan Cina ke Asia Selatan dan Timur Tengah. Koridor ini mencakup jalan raya, jalur kereta api, dan saluran pipa. Seperti yang sudah diketahui bahwa Cina sangat bergantung pada impor energi dari Timur Tengah. Diperkirakan 85% dari impor Cina dan antara 70-85% pasokan energinya sebagian besar berasal dari Timur Tengah (Sárvári dan Szeidovitz, 2016:7). Dengan koridor ini Cina akan mengamankan jalur energinya dengan menghindari Selat Malaka yang rawan dan mempersingkat waktu perjalanan dengan memotong jarak yang cukup panjang melalui laut dimana menempuh jarak sepanjang 12.900 km menjadi hanya akan ditempuh sepanjang 2.000 km jika melalui koridor Cina-Pakistan (Ebrahim, 2015).

Walaupun pembangunan 6 koridor ekonomi ini bertujuan untuk membuka akses darat demi menghindari jalur laut, bukan berarti jalur laut akan tidak diperhatikan lagi. Melalui *The New Silk Road* ini juga, pemerintah Cina juga berinvestasi di kanal Thailand (Kanal Kra), dimana bertujuan untuk memotong jalur melalui Thailand selatan untuk menghemat 48 jam waktu pengapalan melewati jalur transit antara Asia dan Eropa, yang juga digunakan sebagai rute untuk menghindari Selat Malaka (Kartini, 2015:139).

The 21st Maritim Silk Road merupakan garis laut yang paling penting karena memberikan akses Cina ke tiga zona ekonomi utama (Asia Tenggara, Asia Selatan, dan Timur Tengah) dan karena rute ini banyak bahan strategis Cina, termasuk minyak, bijih besi, dan impor biji tembaga (Clemens, 2016). Melalui jalur ini pula Cina mampu meningkatkan akses perdagangannya dan juga menghindari bendungan Amerika melalui *Asia Pivot*-nya.

Kepentingan ekonomi Cina lainnya adalah Cina melalui kebijakan *The New Silk Road* ingin mengatasi kelebihan kapasitas bajanya. Kelebihan kapasitas ini diawali pada krisis ekonomi tahun 2008. Eropa yang merupakan pasar utama Cina dan penurunan permintaan ini sangat berdampak pada Cina. Dibandingkan mencari pasar baru, Cina justru mengatasi hal ini

dengan meningkatkan konsumsi domestiknya dengan melakukan investasi dalam negeri. Investasi dalam negeri pada infrastruktur membantu menstabilkan perekonomian Cina dengan pertumbuhan PDB tahunan relatif tinggi: 9,6% pada 2008, 9,2% pada 2009, 10,4% pada 2010, dan 9,3% pada tahun 2011 (Junxian dan Yan, 2016: 108). Namun, hal ini berdampak pada beberapa tahun setelahnya dimana Cina mengalami perlambatan ekspor dan kelebihan kapasitas pada beberapa sektor terutama baja. Pertumbuhan PDB tahunannya pun terus menurun menjadi masing-masing 7,6% , 7,7% , dan 7,4% pada tahun 2012, 2013, dan 2014 (Junxian dan Yan, 2016: 108).

Cina mengalami kelebihan kapasitas manufaktur terutama pada baja. Cina menyumbang lebih dari 75% pertumbuhan kapasitas pembuatan baja global, dan kapasitas pembuatan baja Cina telah jauh melampaui permintaan domestik dan internasional Cina, dan pemerintah Cina telah berjanji untuk mengekang kelebihan kapasitas yang merajalela ini sejak 2007 (United Steelworker, 2017). Dewan Negara Cina menegaskan bahwa Cina tidak mampu untuk mengurangi produksi baja, tetapi baja yang diproduksi telah dibuat lebih kompetitif sebagai gantinya. Hal ini mendorong pembentukan kelompok baja besar melalui penggabungan usaha, penciptaan standar kualitas "dengan pengaruh internasional yang lebih besar", dan menggunakan *The New Silk Road* sebagai "alat untuk mempromosikan ekspor" (Holslag, 2016). Banyaknya proyek pada *The New Silk Road*, Cina akan mampu mengalihkan kelebihan kapasitas bajanya ke pembangunan jalan raya, kereta api, dan kontainer yang memerlukan baja.

Peningkatan Pengaruh dan Dominasi Cina di Sepanjang Jalur *The New Silk Road*

Pada pemerintahan Presiden Xi Jinping, Cina mulai beralih dari negara yang lebih menunjukkan *image low profile* pada masa Deng Xiaoping, menjadi negara yang lebih menunjukkan perannya di dunia internasional. Cina di bawah pemerintahan Xi Jinping mengusung "*Chinese Dream*" dimana konsep mengacu pada visi kemakmuran kolektif untuk masyarakat Cina dan peremajaan secara besar bangsa Cina (Cai, 2015:38). Kepentingan dari "*Chinese Dream*" ini adalah Cina ingin menjadikan bangsanya sebagai bangsa yang diperhitungkan oleh dunia internasional. Maka melalui kebijakan *The New Silk Road* ini, Cina ingin mencapai mimpinya melalui kepentingan politik yaitu menyebarkan pengaruhnya di kawasan dan dominasi secara ekonomi dan politik militer.

Kerjasama pembangunan infrastruktur pada kebijakan *The New Silk Road* menjadi kesempatan Cina memperluas pengaruhnya di negara-negara yang terlibat di dalamnya. Melalui kerjasama ini, Cina dapat berinvestasi cukup besar dalam membangun infrastruktur di berbagai negara terutama negara-negara berkembang. Hubungan Cina dengan negara-negara berkembang ini akan semakin erat dan melalui pengaruhnya, Cina akan mendapatkan dukungan secara ekonomi maupun politik. Hubungan positif dengan negara-negara lain dapat membantu Cina untuk membangun lingkungan yang aman, meningkatkan posisi strategis, memperkuat sumber daya diplomatik dan memperluas pengaruh internasionalnya. Tanpa hubungan lingkungan positif, Cina tidak bisa menjadi negara besar secara damai. Jika lingkungan yang kacau dan tidak stabil, sulit untuk memastikan keamanan nasional sendiri (Huasheng, 2016:894).

Investasi *The New Silk Road* akan berfungsi untuk membangun dukungan politik bagi Cina. Banyak negara di sepanjang koridor transportasi yang diusulkan menghadapi kekurangan anggaran yang besar dalam pembangunan infrastruktur, dan dengan sumber keuangan yang besar, Cina siap untuk mengisi beberapa kesenjangan ini. Melalui bantuan ini Cina akan memperluas pengaruhnya berupa dukungan politik dan juga memperkuat posisinya sebagai mitra penting bagi negara yang terlibat.

Asia Tengah merupakan salah satu target utama dari *The New Silk Road*. Berbagai kunjungan secara bilateral maupun multilateral melalui *Shanghai Cooperation Organization* (SCO) dilakukan guna meningkatkan hubungan kerjasama Cina dan negara-negara Asia Tengah. Cina cukup sering melakukan pertemuan dengan negara-negara Asia Tengah mengingat negara-negara tersebut merupakan tetangga dekat Cina. Cina memilih negara-negara Asia Tengah sebagai awal memperkenalkan Kebijakan *The New Silk Road*.

Selain pertemuan, Investasi besar pada koridor Cina-Asia Tengah dan Barat merupakan salah satu wujud kerjasama erat antara Cina dan wilayah tersebut. Sejauh ini respon dari pemerintah Asia Tengah terhadap *The New Silk Road* cukup positif. Sama seperti *Shanghai Cooperation Organization* (SCO), *The New Silk Road* memiliki hubungan yang jelas dengan masalah keamanan menyangkut provinsi perbatasan barat Cina, Xinjiang. *The New Silk Road* juga bertujuan memerangi "tiga kejahatan" yaitu terorisme, separatisme dan fundamentalisme. Pejuang Islam dari Asia Tengah telah lama mendukung pemberontakan Xinjiang Muslim Uighur (Fallon, 2015:144). Cina khawatir dengan ketidakstabilan yang muncul dari Asia Tengah, yang dapat mempengaruhi situasi di Xinjiang, seperti Kyrgyzstan,

Kazakhstan dan Uzbekistan memiliki komunitas dan organisasi Uyghur yang membela hak Uyghur. Cina memandang 'solidaritas' di luar Cina sebagai ancaman potensial yang berkontribusi terhadap aktivisme Uyghur dalam negerinya (Odintsov, 2016).

Melalui *The New Silk Road*, pengaruh Cina bertujuan untuk semakin memperkuat kerjasama keamanan dengan negara-negara Asia Tengah dalam mendapat dukungan dukungan untuk memerangi gerakan pro-separatis atau organisasi di antara diaspora Uyghur di wilayah Asia Tengah. Dalam pidato yang sama di mana Presiden Xi mengumumkan inisiatif *The New Silk Road* di Kazakhstan pada 2013, ia juga berpendapat bahwa negara peserta harus bekerja sama dengan satu sama lain pada topik termasuk “kedaulatan, integritas teritorial dan keamanan, sementara menindak para ‘kekuatan jahat’ terorisme, ekstremisme dan separatisme” (Brown, 2016:83). Banyaknya investasi dan pentingnya Cina sebagai salah satu mitra penting ekonomi negara-negara Asia Tengah membuat negara-negara tersebut tidak punya pilihan selain menerima ketentuan itu. Sebelumnya, Kyrgistan dan Kazakhstan telah mendukung Cina dengan menganggap beberapa anggota komunitas Uyghur terlibat dalam kegiatan teroris. Dengan adanya kebijakan *The New Silk Road* ini, dimana melibatkan negara-negara Asia Tengah, Cina mampu semakin memperkuat pengaruhnya di Asia Tengah untuk memerangi pemberontakan Uyghur yang akan mengganggu stabilitas negaranya.

Selain menyebarkan pengaruhnya untuk memperkuat posisinya, dominasi juga merupakan kepentingan Cina dalam *The New Silk Road*. Cina terlibat pada hampir sebagian besar proyek dalam *The New Silk Road*. Dengan banyaknya keterlibatan Cina bukan tidak mungkin negara ini mampu memiliki dominasi yang kuat mengingat besarnya lingkup jalur sutra baru ini.

Dominasi ini terlihat dalam beberapa tahun terakhir, Cina telah memulai modernisasi pelabuhan atau telah mendirikan fasilitas pelabuhan benar-benar baru di Myanmar (Teluk Benggala), Bangladesh (Chittagong), Pakistan (Gwadar), dan Sri Lanka (Hambantota) (Pradt, 2016:41). Perusahaan Cina telah terlibat dalam investasi pembangunan pelabuhan-pelabuhan tersebut. Keempat pelabuhan tersebut merupakan pelabuhan-pelabuhan penting untuk perdagangan Cina. Masuknya perusahaan Cina sebagai investor utama akan secara tidak langsung menguntungkan Cina dalam pengontrolan jalur perdagangan melalui pelabuhan-pelabuhan tersebut.

Selain jalur maritim, dominasi Cina juga melalui jalur darat. Pembangunan 6 koridor ekonomi yang akan menghubungkan Cina dengan Eropa dan Asia didominasi pula oleh Cina. Pembangunan kereta api cepat akan dibangun pada lebih dari dua belas ribu mil dari jalur yang telah ditetapkan. Cina memiliki lebih dari seluruh total kereta api cepat dunia jika digabungkan (Wilson, 2016). Dalam *The New Silk Road* Cina memiliki rencana proyek besar yaitu kereta api cepat yang akan menghubungkan Asia dan Eropa. Begitu juga dengan koridor yang menghubungkan Cina dengan Mongolia dan Rusia. Melalui proyek pembangunan kereta api oleh Cina pada koridor ekonomi ini Cina akan mendominasi pembuatan jalur kereta cepat .

Kebijakan *The New Silk Road* ini pula dapat membuat Cina menjadi pusat perdagangan dunia dengan semua jalur yang diajukan dalam kebijakan menghubungkan Cina dengan kota-kota penting di dunia terutama Asia dan Eropa. *The New Silk Road* dapat menjadi upaya untuk membangun kembali gagasan Cina sebagai negara tengah dengan semua jalan (serta kereta api, jalur pelayaran, dan lalu lintas udara) yang mengarah ke Cina (HKDC, 2016).

Jika semua proyek *The New Silk Road* berhasil maka Cina akan terhubung dengan *Heartland* atau kota penting di Asia dan Eropa. Seperti yang diprediksikan oleh ahli geopolitik Sir Halford Mackinder, “*Who rules the Heartland commands the World Island. Who rules the World Island commands the World*” (Kartini, 2015:143). bukan tidak mungkin Cina akan menjadi pusat dari perdagangan dunia jika proyek *The New Silk Road* berjalan dengan lancar. Bayangkan saja jika pembangunan infrastruktur semuanya berjalan maka Cina bukan tidak mungkin Cina akan memiliki akses perdagangan yang lebih mudah dan hubungan Cina dengan negara-negara Eropa, Asia, dan Afrika akan semakin dekat. Dekatnya hubungan ini bukan tidak mungkin Cina akan menggeser secara perlahan dominasi Amerika di kawasan apalagi Cina lebih menggunakan *soft power* dalam diplomasinya. Dominasi Cina ini menjadi sesuatu yang penting untuk Cina menjadi negara yang memiliki peran penting dalam dunia internasional menyaingi Amerika Serikat.

KESIMPULAN

Kebijakan *The New Silk Road* merupakan kebijakan luar negeri Cina di bawah pemerintahan Presiden Xi Jinping. Kebijakan ini pertama kali diperkenalkan oleh Presiden Xi Jinping pada tahun 2013 saat kunjungannya ke negara-negara di Asia Tengah. Kebijakan *The New Silk Road* ini akan melalui jalur darat (*Silk Road Economic Belt*) dan melalui laut (*The 21st Century Maritime Silk Road*).

Di balik kebijakan ini tentu saja terdapat beberapa kepentingan Cina. Cina dalam kebijakan ini tidak ragu mengeluarkan banyak dana untuk memberikan bantuan terhadap negara-negara di sepanjang jalur terutama negara berkembang. Bantuan-bantuan ini tentu saja memiliki tujuan yang berhubungan dengan kepentingan nasional Cina yang merupakan dasar dari kebijakan luar negeri negaranya. Kebijakan *The New Silk Road* memiliki kepentingan ekonomi dan politik, geopolitik

Kepentingan ekonomi Cina berupa keamanan energi, jalur perdagangan dan pasar baru investasi guna mengatasi kelebihan kapasitasnya. Cina melakukan berbagai kerjasama dengan negara-negara di sepanjang jalur untuk membangun berbagai infrastruktur guna menunjang hubungan perdagangan dengan negara di Eropa, Asia, dan Afrika.

Selain kepentingan ekonomi, kepentingan politik dan geopolitik pun menjadi alasan Cina membentuk kebijakan ini. Cina ingin mencapai mimpinya dalam *Chinese Dream* yang diusung Presiden Xi Jinping dimana bertujuan menjadikan bangsanya memiliki peran penting di dunia internasional dan diperhitungkan sebagai bangsa yang besar. Kepentingan-kepentingan inilah yang menjadi alasan Cina membuat kebijakan luar negeri *The New Silk Road* ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Burchill, Scott. (2005). *The National Interest in International Relations Theory*. New York: Palgrave Macmillan.
- Brown, Rachel. (2016) "Where Will the New Silk Road Lead? The Effects of Chinese Investment and Migration in Xinjiang and Central Asia", *The Journal of Politics and Society*, vol. 26, no. 2, , hal. 69-91.
- Cai, Kevin G. (2015). "China's Foreign Policy Adjustment Under Xi Jinping. *Jurnal*

China's World", Vol. 2, No. 2, hal 30-41.

- Forbes. (2016) *China's Rising Natural Gas Demand, Pipelines, and LNG*. [diakses pada tanggal 26 Januari 2017] <http://www.forbes.com/sites/judeclemente/2016/04/24/chinas-rising-natural-gas-demand-pipelines-and-lng/#15f221f56a38>
- CNPC. (2016). *Flow of natural gas from Central Asia*. [diakses pada 7 Februari 2017] <http://www.cnpc.com.cn/en/FlowofnaturalgasfromCentralAsia/FlowofnaturalgasfromCentralAsia2.shtml>
- Ebrahim, Zofeen T. (2015). *China's new silk road: What's in it for Pakistan?*. [diakses pada tanggal 10 Februari 2017] <https://www.chinadialogue.net/article/show/single/en/7864-China-s-newssilk-road-What-s-in-it-for-Pakistan->
- EIA. (2015). *China International energy data and analysis*. [diakses pada tanggal 19 Februari 2017] https://www.eia.gov/beta/international/analysis-includes/countries_long/China/china.pdf
- Fallon, Theresa. (2015). "The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia". *American Foreign Policy Interests*, Vol. 37, No. 3, hal 140–147.
- Follath, Erich (2016). *Beijing's New Silk Road to Europe*, [diakses pada tanggal 15 November 2016] <http://www.spiegel.de/international/world/china-is-building-new-silkroadto-central-asia-and-europe-a-1110148.html>
- Gazprom. (2017). *Power of Siberia*. [diakses pada tanggal 30 April 2017] <http://www.gazprom.com/about/production/projects/pipelines/built/ykv/>
- Griffiths, Martin dan Terry O'Callaghan. (2002). *International Relations: The Key Concepts*. London: Routledge.
- Herawati, Erna, (2015). "Kepentingan Cina dalam Shanghai Cooperation Organization". *Jurnal Ilmu Hubungan Internasional*. Vol. 3. No. 4, hal. 839-852.
- Helga Zepp LaRouche, Michael O. Billington, dkk. (2014). *The New Silk Road Becomes the World Land-Bridge*. Virginia: Executive Intelligence Review
- Hellenic Shipping News. (2016). *China's Maritime Silk Road project advances*. [diakses pada tanggal 9 Januari 2017] <http://www.hellenicshippingnews.com/chinas-maritime-silk-road-project-advances/>
- HKDC. (2016). *One Belt One Road: Insights for Finland*. [diakses pada 1 Maret 2017] https://www.tekes.fi/globalassets/julkaisut/future_watch_report_one_belt_one_road_insights_for_finland.pdf
- HKFP. (2016). *Explainer: China's One Belt One Road initiative*. [diakses pada tanggal 10 Januari 2017] <https://www.hongkongfp.com/2016/03/06/explainer-chinas-one-belt-one-road-initiative/>

- Holslag, Jonathan (2016). *The Other End of the Silk Road How China's New Silk Road Threatens European Trade*. [diakses pada 25 Februari 2017] <http://www.jonathanholslag.be/wp-content/uploads/2016/08/201607-Silk-Road.pdf>
- Huasheng, Zhao, (2016). "Afghanistan and China's new neighbourhood diplomacy". *International Affairs*. Vol. 92, No. 4, hal. 891-908.
- Iftikhar, Mohid and Faizullah Abbasi (2015). *A Comparative View of The Ancient and 21st Century Maritime Silk Roads*. [diakses pada tanggal 27 September 2016] <http://cimsec.org/ancient-land-and-the-maritime-silk-road/22660>
- Junxian, Gan dan Mao Yan, (2016). "China's New Silk Road: Where Does It Lead?". *Jurnal Asian Perspective*. Vol. 40, No. 1, hal. 105-130.
- Kartini, Indriana, (2015). "Kebijakan Jalur Sutra Baru Cina dan Implikasinya bagi Amerika Serikat", *Jurnal Kajian Wilayah*, Vol. 6, No. 2, hal 131-147
- Mansharamani, Vikram, (2016). *China is spending nearly \$1 trillion to rebuild the Silk Road*. [diakses pada tanggal 15_November 2016] <http://www.pbs.org/newshour/making-sense/china-is-spending-nearly-1-trillion-to-rebuild-the-silk-road/>
- Odintsov, Vladimir, (2016). *China's Strategic Presence in Central Asia*. [diakses pada 5 Mei 2017] <http://journal.neo.org/2016/03/24/chinas-strategic-presence-in-central-asia/>
- Pradt, Tilman. (2016). *China's New Foreign Policy Military Modernisation, Multilateralism and the 'China Threat'*, London: Springer International Publishing.
- Rao, Furgan. (2016). *China's OBOR, CPEC to change fate of entire region: Experts*. [diakses pada tanggal 10 Januari 2017] <https://www.app.com.pk/chinas-obor-cpec-to-change-fate-of-entire-region-experts/>
- Sárvári, Balázs dan Anna Szeidovitz, (2016). "Building a new and sustainable The Political Economics of the New Silk Road", *Baltic journal of European Studies*, Vol. 6, No.1, hal. 3-27.
- Sitepu, P.Anthonius. (2011). *Studi Hubungan Internasional*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Soilen, Klaus Solberg. (2013). *Goeconomics*. London: Bookboon e-book.
- The Economist. (2016). *One Belt, One Road: an economic roadmap*. [diakses pada 6 Januari 2017] <http://www.eiu.com/topic/one-belt-one-road>
- United Steelworker. (2017). *Chinese Steel Overcapacity: A Legacy of Broken Promises*. [diakses pada tanggal 17 Maret 2017] https://www.usitc.gov/press_room/documents/testimony/701_534_012.pdf

- Wade, Geoff, (2016). *China's 'One Belt, One Road' initiative*. [diakses pada 4 Januari 2017] http://www.aph.gov.au/About_Parliament/Parliamentary_Departments/Parliamentary_Library/pubs/BriefingBook45p/ChinasRoad
- Wilson, William T. (2016). *China's Huge 'One Belt, One Road' Initiative Is Sweeping Central Asia*. [diakses pada 6 Maret 2017] <http://nationalinterest.org/feature/chinas-huge-one-belt-one-road-initiative-sweeping-central-17150>
- WTOF. (2016). *9th BRICS Summit in Xiamen Seen as a Milestone for Cooperation*. [diakses pada tanggal 10 Januari 2017] <http://en.wtcf.org.cn/MemberCities/MemberNews/2016123012644.html>
- Wulandari, Sulis Endah, (2013). “Hambatan Perdagangan Lintas Batas Antara Masyarakat Indonesia dengan Masyarakat Timur Leste”, *Ilmu Hubungan Internasional*, Vol. 1, No. 1, , hal. 1-15.
- Xue-Tong, Yan. (1996). *Analysis of China's National Interests*. Tiajin: Tiajin People's Press.
- Yao, Shujie dan Steve Tsang (ed), (2014). *Energy Security and Sustainable Growth in China*. London: Palgrave Macmillan.