

ANALISIS KEPENTINGAN TIONGKOK TERHADAP ASIA TENGAH MELALUI JALUR SUTRA BARU RUTE DARAT

Ni Wy Pt Eka Desmiari, Sukma Sushanti, Putu Titah Kawitri Resen.
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Udayana
E-mail : aldhadesmi@yahoo.com , sukasushanti@gmail.com , kawitriresen@gmail.com

ABSTRACT

The emergence of new silk road economic belt can be analyzed by international relations study. This study attempted to analyze China's interests towards Central Asia in the path of the new silk road economic belt. This research using two concept, namely: first, the concept of China's grand strategy by Simon Norton explaining that economic belt's principle is neighborhood policy. Second, the national interest concept by Nuchterlein. Both of concepts help to map China's national interests to Central Asia in new silk road economic belt. The national interests to be achieved by China are: Trade interest, energy security interest, interest to maintain of Xinjiang Province, and the interests of spreading influence and increasing power. There are also many obstacles in the implementation of economic belt, such as: political instability of the partner country, racial and religious differences, three evil-force issues and regional boundary disputes from the countries in the Central Asia region.

Keywords: *Economic Belt, China, Xinjiang, China's Grand strategy, National Interest, Central Asia*

1. PENDAHULUAN

Pada abad ke-21, Tiongkok muncul sebagai salah satu negara yang mengalami kemajuan pesat dalam bidang perdagangan. Kemajuan perdagangan tersebut membuat Tiongkok menjadi salah satu negara yang mulai diperhitungkan dalam hubungan internasional. Pesatnya pertumbuhan ekonomi Tiongkok akhirnya menyebabkan pemerintah Tiongkok merancang berbagai kebijakan khususnya dalam bidang perdagangan. Strategi terbaru Tiongkok untuk kemajuan perdagangan dan demi tercapainya kepentingan domestik lainnya adalah melalui jalur sutra baru rute darat (*Silk Road Economic Belt*). Jalur sutra baru rute darat bertujuan untuk menghubungkan Tiongkok dengan berbagai negara di Benua Asia dan Eropa (Zimmermen, 2015, p.6).

Pada *Silk Road Economic Belt*, Tiongkok memilih Asia Tengah sebagai

kawasan strategis dalam implementasi inisiatif tersebut. Jalur sutra rute darat sangat menarik untuk dibahas, sebab kemunculannya dianggap sebagai sebuah solusi untuk masalah perdagangan dan pengangkutan energi. Pendistribusian energi dari Tiongkok maupun menuju Tiongkok yang selama ini menempuh jalur laut sering mengalami masalah perompakan, waktu tempuh yang lama, dan biaya yang tinggi (Norton, 2015, p.7). Pentingnya untuk membahas mengenai jalur sutra darat juga bertujuan untuk memahami strategi Tiongkok dalam memetakan kekuatan posisi wilayahnya guna mencapai berbagai kepentingan yang dimiliki.

Jika mendengar secara sepintas, maka jalur sutra darat sering dikaitkan dengan faktor ekonomi saja. Hal tersebut dikarenakan jalur sutra darat jaman kuno identik dengan perdagangan. Padahal melalui implementasi jalur sutra darat, Tiongkok memiliki banyak kepentingan. Kepentingan tersebut lalu

dituangkan melalui kebijakan jalur sutra darat yang merupakan bagian dari *China's Grand Strategy* (Fallon, 2015, p.2). Meskipun demikian, pencapaian pertumbuhan ekonomi juga sangat penting dalam implementasi SREB.

Hubungan antara Tiongkok dengan kawasan Asia Tengah sudah terjalin sejak masa jalur sutra kuno pada abad ke-3 masehi. Masa itu jalur sutra berfungsi sebagai jalur perdagangan sutra dan komoditas hasil pertanian dari Tiongkok ke Eropa (Yunani dan Roma) dengan melewati Asia Tengah. Akan tetapi jalur sutra darat yang dicetuskan Tiongkok pada jaman dinasti mengalami keruntuhan hingga akhirnya ingin dibangkitkan kembali saat ini. Keinginan Tiongkok untuk kembali membangkitkan jalur sutra darat dengan menggandeng Asia Tengah telah disampaikan langsung oleh Presiden Xi Jinping dalam pidato pada kunjungan kenegaraan di Kazakhstan pada tahun 2013.

Meskipun sudah mulai memperlihatkan sebuah awal yang baik dengan dipercayainya Tiongkok oleh negara-negara di Asia Tengah, akan tetapi jalur sutra darat merupakan suatu agenda besar. Oleh sebab itu, Tiongkok sangat berhati-hati dalam menyusun setiap strategi yang akan ditempuh. Sikap Tiongkok memilih Asia Tengah sebagai kawasan penting dalam inisiatif jalur sutra tidaklah mudah. Hal ini dikarenakan Asia Tengah sendiri memiliki berbagai permasalahan yang kompleks, mulai dari permasalahan internal seperti ketidakstabilan politik, daerah rawan terhadap perkembangan terorisme, dan ketidakstabilan ekonomi (Raja, 2013, p.4). Selain itu, Asia Tengah juga mengalami permasalahan eksternal karena merupakan wilayah perebutan kekuasaan negara-negara besar terhadap potensi energi

yang dimiliki kawasan tersebut. Melihat begitu banyaknya permasalahan yang ada dan sedang dihadapi oleh negara-negara di Asia Tengah tidak membuat Tiongkok surut langkah. Justru Tiongkok semakin gencar mengadakan pendekatan dengan negara-negara di Asia Tengah demi pencapaian berbagai kepentingan nasional yang dimilikinya. Sangat menarik kemudian untuk memahami lebih dalam mengenai kemunculan jalur sutra darat ketika Tiongkok tetap memilih Asia Tengah sebagai patner strategisnya. Padahal kawasan tersebut selalu diwarnai konflik, rawan terorisme, ketidakstabilan politik dan ekonomi. Tentu bukan saja karena alasan perdagangan dan investasi yang menyebabkan Tiongkok memilih Asia Tengah sebagai patner strategis dalam SREB.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Kajian pustaka pertama dari pembahasan tulisan Craig Oliphant (2013) yang berjudul *Russia's role and interests in Central Asia*. Pada tulisannya tersebut Oliphant menyebutkan bahwa dominasi Rusia di Asia Tengah didorong oleh kepentingan politik dan ekonomi. Kepentingan politik Rusia adalah untuk mengimbangi pengaruh Amerika Serikat yang berkembang pesat sejak munculnya kebijakan "*rebalancing*" (*Pivot to Asia*). Langkah tersebut ditempuh dengan cara menjalin berbagai kerjasama untuk mempertahankan hubungan kedekatan dengan negara-negara di kawasan tersebut. Sementara dari segi ekonomi, yaitu Rusia ingin menguasai cadangan minyak negara-negara di Asia Tengah dan mendapatkan akses yang lebih mudah. Oleh karena itu, Rusia tetap menjadi negara distributor dan transitor energi yang berasal dari Asia Tengah

menuju ke Eropa. Hal tersebut menyebabkan pemasukan pendapatan nasional Rusia dari sektor energi tetap stabil (Oliphant, 2013, p.4).

Dari kajian pustaka pertama oleh Craig Oliphant (2013) yang berjudul *Russia's role and interests in Central Asia* memiliki keterkaitan dengan penelitian ini, sebab pada tulisan Oliphant disebutkan terdapat berbagai alasan Rusia enggan melepaskan pengaruhnya di Asia Tengah karena didorong oleh kepentingan nasional antara lain : alasan politik untuk mengimbangi pengaruh Amerika Serikat, alasan keamanan energi serta perebutan pengaruh politik karena Asia Tengah adalah daerah yang strategis secara letak sehingga dapat menghubungkan Eropa dengan Asia. Tulisan Oliphant yang lebih menonjolkan kepentingan Rusia dalam bidang ekonomi, khususnya energi dan politik menunjukkan bahwa negara tidak dapat terlepas dari kepentingan klasik. Hal demikian juga terjadi dalam implementasi jalur sutra darat. Terdapat kepentingan klasik, seperti tujuan peningkatan pertumbuhan ekonomi dan juga pencarian kekuasaan yang ingin dicapai Tiongkok di Asia Tengah. Namun, perlu digarisbawahi bahwa kepentingan Tiongkok dalam jalur sutra darat sangat kompleks, sehingga tidak hanya berupa pencapaian ekonomi semata.

Pada kajian pustaka kedua berjudul *China's Role in the Pacific Islands Region* (2011) karya Jian Zhang memaparkan bahwa Pasifik Selatan selama ini dikenal sebagai kawasan tempat banyak aktor memainkan pengaruh kekuasaannya. Aktor tersebut seperti : Amerika Serikat, Australia dan New Zeland. Semenjak Tiongkok hadir dalam konstelasi hubungan internasional di kawasan

Pasifik Selatan, Tiongkok mengawali pendekatan dengan negara-negara pulau di kawasan tersebut dengan cara pemberian bantuan hibah. Hingga saat ini Tiongkok menempati urutan ke-3 sebagai donatur terbesar di kawasan tersebut. Namun, dibalik sikap Tiongkok yang mulai memperhatikan Pasifik Selatan terdapat kepentingan ekonomi menyerupai kepentingan Tiongkok seperti yang ditulis oleh Oliphant. Selain itu juga terdapat kepentingan keamanan terhadap integrasi wilayah Tiongkok.

Masalah keamanan integrasi wilayah Tiongkok adalah untuk mencegah separatisme Taiwan yang selama ini berusaha mencari dukungan di kawasan tersebut melalui *chequebook diplomacy*. Tulisan dari Jian Zhang mengenai kepentingan ekonomi Tiongkok di Pasifik Selatan diperkuat oleh tulisan dari UI Press dalam buku yang berjudul *'Australia & Negara-Negara di Kepulauan Pasifik Selatan, Observasi dan Padangan dari Indonesia'* pada Bab VII mengenai *Implikasi Kebijakan Luar Negeri China di Pasifik Selatan Terhadap Kebijakan Keamanan Australia*. Pada buku tersebut dijelaskan bahwa berdasarkan studi keamanan internasional dalam beberapa dekade terakhir, Pasifik Selatan awalnya merupakan tempat berlangsungnya ajang perebutan kekuatan dan pengaruh antara para aktor seperti Tiongkok, Australia dan New Zeland, dan Amerika Serikat. Dari kajian pustaka kedua oleh Jian Zhang dan tulisan dari UI Press mengenai *Implikasi Kebijakan Luar Negeri China di Pasifik Selatan Terhadap Kebijakan Keamanan Australia* secara singkat juga menguraikan kepentingan ekonomi, keamanan wilayah dan kepentingan politik

yang dimiliki oleh Tiongkok di kawasan Pasifik Selatan. Hal yang sama dapat juga dapat terjadi dalam implementasi jalur sutra darat di Asia Tengah yang akan menuai respon dari aktor-aktor di luar Tiongkok.

Hal baru yang ditemukan pada kajian pustaka kedua adalah Tiongkok menjalin kerjasama dengan Pasifik Selatan bertujuan untuk meredam gerakan separatisme Taiwan. Fenomena ini juga dapat menjadi acuan penulis dalam menganalisa bagian pembahasan mengenai keinginan Tiongkok meredam separatisme Xinjiang melalui jalur sutra darat yang merupakan kebaruan dari penelitian ini. Namun bedanya, jika Tiongkok menempuh jalan yang bersifat *high politic* untuk menghalangi separatisme Taiwan seperti yang ditulis pada tulisan kedua, maka pada penelitian ini akan menjelaskan cara Tiongkok yang lebih persuasif untuk menghalangi separatisme Xinjiang melalui implementasi jalur sutra darat.

3. METODELOGI PENELITIAN

Penelitian ini akan menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif, dengan berusaha untuk menarasikan data yang diperoleh secara deskriptif. Sumber data yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah jenis data sekunder, yaitu sumber data yang diperoleh melalui studi pustaka seperti buku, jurnal, artikel ilmiah, serta dokumen-dokumen lain yang yang diperoleh melalui teknik studi kepustakaan. Level analisa yang akan digunakan adalah negara karena kemunculan SREB didorong oleh faktor domestic Tiongkok sebagai sebuah negara

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Kebangkitan Jalur Sutra Baru

Rute Darat

Tiongkok adalah negara yang berkembang pesat secara ekonomi saat ini dan juga merupakan pusat peradaban kuno terkait perdagangan pada jalur sutra darat kuno. Pada pemerintahan Jinping, perekonomian Tiongkok tidak kalah cemerlangnya dengan pemerintahan sebelumnya. Hal ini dibuktikan dengan tercetusnya SREB sebagai sebuah kebijakan besar digagas oleh Xi Jinping.

Pada periode 2011-2014 ekspor Tiongkok menjadi sangat fluktuatif karena permintaan lebih besar daripada ketersediaan barang. Hal ini disebabkan karena bahan bakar produksi, seperti minyak menjadi langka. Fenomena tersebut menyebabkan barang menjadi lambat diproduksi dan menyebabkan perekonomian Tiongkok menurun. Oleh karena nilai ekspor yang menurun dan cenderung kurang stabil, maka Tiongkok gencar menjalin kerjasama dengan negara lain demi menopang berbagai kebutuhan untuk keperluan peningkatan perekonomiannya. Tiongkok mengandalkan ekspor elektronik dan manufaktur, serta furniture ke negara-negara maju seperti di Eropa maupun negara berkembang di Asia dan Afrika. Sementara barang impor yang sering dibutuhkan untuk keperluan kehidupan domestiknya adalah energi terutama gas, mineral dan minyak untuk keperluan industri. Salah satu kawasan yang merupakan mitra Tiongkok dalam impor minyak dan bahan bakar mineral yaitu negara-negara yang berada di Kawasan Asia Tengah.

Sesungguhnya hubungan antara Tiongkok dan Asia Tengah bukan dimulai pada jaman modern. Tiongkok dengan Asia Tengah sudah menjalin hubungan diplomasi sejak berkuasanya Dinasti Han (206 SM-220 M).

Hubungan diantara kedua pihak yang sangat erat ini diawali ketika Kaisar Hanwu berhasil menaklukkan suku Hsiung-nu yang hidup di daratan Asia Tengah hingga Xinjiang saat ini. Pada Dinasti Han pula, bangsa Han banyak melakukan perdagangan dengan rakyat di Kerajaan Dayuan di Yuezhi (sekarang Tajikistan). Masa itu jalur sutra darat kuno mulai terbentuk untuk menghubungkan Tiongkok menuju Roma melalui Asia Tengah. Jalur sutra darat kuno berakhir di masa Kekaisaran Bizantium. Saat itu kekaisaran Bizantium jatuh ke Turki pada 1453 masehi.

Meskipun sempat ditutup di jaman kuno, jalur sutra darat kini mulai terdengar untuk dibuka kembali oleh Tiongkok pada masa pemerintahan Xi Jinping dengan sebutan *New Silk Road 21st Century*. Khusus untuk julukan jalur sutra darat disebut sebagai *Silk Road Economic Belt* (SREB). Inisiatif tersebut muncul dengan bercermin pada sejarah kejayaan Tiongkok di masa lalu dalam jalur sutra. Tiongkok begitu antusias untuk implementasi SREB. Bahkan Tiongkok menggunakan 8,5% GDP nasional untuk membangun infrastruktur jalur sutra darat (Shira, 2015, p.2)

Pada dasarnya usulan pengembangan jalur sutra telah ada sejak tahun 2001 yakni pada masa pemerintahan Jiang Zemin Namun, pada perkembangannya setelah Jiang Zemin digantikan oleh Hu Jintao kebijakan jalur sutra hampir tidak terdengar lagi. Pada masa pemerintahan Hu Jintao, Tiongkok fokus pada pelaksanaan Olimpiade Beijing di tahun 2008 (Emsan, 2014, p.223-224). Setelah Hu Jintao digantikan oleh Xi Jinping, Tiongkok mengalami perkembangan ekonomi yang

fluktuatif¹. Sehingga, untuk mengatasi masalah domestik yang muncul, maka pada era Xi Jinping *New Silk Road 21 Century* mulai terdengar lagi.

Jalur sutra darat itu sendiri memiliki rute, yaitu : dimulai dari Urumqi sebagai ibukota Xinjiang, menuju Asia Tengah, Bosphorus, Bulgaria, Romania, Czech Republic, Jerman, Rotterdam, Belanda, Madrid, Inggris dan berakhir di Venice. Pada rute darat, Asia Tengah memegang kunci sebagai *hub* penghubung Tiongkok dengan negara lain. Hal ini disebabkan karena pada jalur sutra darat Tiongkok melalui hampir seluruh wilayah Asia Tengah. Setelah melewati Asia Tengah dan juga Eropa, jalur sutra darat akan berakhir di Venice bertemu dengan jalur sutra laut untuk kegiatan pertukaran barang yang dibawa.

4.2 Jalur Sutra Darat sebagai Wujud Implementasi China's Grand Strategy

Pada *China's Grand Strategy* disebutkan bahwa jalur sutra darat merupakan salah satu cara diplomasi Tiongkok terhadap Asia Tengah berdasar pada *neighborhood policy*. Prinsip *neighborhood policy* yaitu melihat potensi dari kawasan atau negara tetangga yang dapat mengantarkan Tiongkok kepada pencapaian kepentingan nasionalnya (Norton, 2015, p.7). Pada rancangan implementasi SREB dalam *grand strategy* dinyatakan bahwa Tiongkok

¹ Fluktuatif adalah fenomena ketika ketersediaan barang atau harga barang tidak stabil yang dipengaruhi oleh mekanisme pasar dan juga pengeluaran tertentu (biaya angkut, biaya administrasi dan jasa perantara) (E-jurnal, 2013)

ingin menciptakan tatanan internasional yang baru dengan menyebarkan pengaruh melalui praktik diplomasi dengan patnernya. Selain itu juga menjalin hubungan kerjasama yang bersifat *win-win cooperation* untuk meningkatkan keuntungan bagi patner yang dirangkul. Dengan demikian maka akan mampu menimbulkan kesan positif atas tindakan Tiongkok.

Adapun perincian target pencapaian perencanaan SREB dalam *grand strategy* Tiongkok adalah sebagai berikut : sejak 2013 hingga 2020 diharapkan Tiongkok mampu berhasil dalam menjalin negosiasi dalam investasi bersama EU. Dengan demikian maka investasi tersebut diharapkan mampu membawa kesejahteraan pada negara yang dilalui SREB seperti spirit awal *grand strategy* Tiongkok. Kemudian pada 2030 berharap mampu memenuhi dasar projek modernisasi sosialis melalui SREB dan di tahun 2040-2050 mampu menjadi '*leading world power*'. Tujuan pemetaan tujuan tersebut adalah agar mudah mengevaluasi SREB dalam jangka waktu tertentu yang tidak terlalu lama (Chen, 2017).

Pada implementasi jalur sutra darat, Tiongkok tidak saja mengambil keuntungan akan kemudahan akses energi dan juga perdagangan, namun juga gencar melakukan kerjasama seperti pengembangan infrastruktur di kawasan Asia Tengah guna mencapai kesejahteraan bersama sesuai dengan prinsip saling memajukan peradaban. Melalui prinsip *win-win solution* nantinya akan mampu menyebabkan Tiongkok memperoleh dukungan dari negara-negara di Asia Tengah terhadap proyek jalur sutra darat. Selain itu, penerapan prinsip yang dinilai adil oleh Tiongkok dipercaya akan menuai dukungan

atas keinginan untuk menjaga keutuhan Xinjiang dari gerakan separatisme.

4.3 Kerjasama Tiongkok dengan Asia Tengah pada SREB 2013-2016

Kerjasama antara Tiongkok - Asia Tengah dalam mensukseskan jalur sutra darat merupakan sebuah kerjasama yang diharapkan menguntungkan bagi kedua pihak. Asia Tengah melihat letak keuntungan tersebut karena Tiongkok merupakan sebuah kawasan strategis secara geografi berbatasan dengan empat belas negara. Selain itu Tiongkok juga memiliki akses terhadap jaringan perdagangan melalui laut. Sedangkan, bagi Tiongkok negara-negara di Asia Tengah dapat membantu Tiongkok mencapai berbagai kepentingannya. Letak kawasan Asia Tengah yang juga sangat strategis mampu membuka kesempatan baru untuk Tiongkok menguasai energi dan menyebarkan pengaruhnya kawasan tersebut.

Hubungan antara Tiongkok dengan negara-negara di Kawasan Asia Tengah yaitu Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, dan Uzbekistan telah lama terjalin bahkan sebelum negara-negara di kawasan Asia Tengah tersebut memerdekakan diri. Aktivitas perdagangan antara Tiongkok-Eropa melalui kawasan Asia Tengah sebagai jalur transportasi perdagangan sudah berlangsung ketika negara-negara di kawasan Asia Tengah tersebut masih dibawah kendali Uni Soviet. Hubungan Tiongkok dengan Asia Tengah sudah mengalami berbagai fase naik turun, hingga akhirnya kembali terjalin dengan baik

saat ini dibawah prinsip menghargai kedaulatan masing-masing wilayah (*mutual respect for each other's sovereignty*).

Hingga akhirnya tahun 2011 mulailah ditandatangani *strategic partnership agreement* antara Tiongkok dengan lima negara Central Asia Republics (CARs) dan terus berkembang hingga saat ini. Antara Tiongkok dengan Kazakhstan, kerjasama strategis tersebut diwujudkan melalui pembentukan kemitraan pada Juni 2011 dan mulai diimplementasikan pada 2013. Tujuan dari penguatan kemitraan tersebut adalah untuk kelancaran implementasi SREB. Hal paling penting dalam kemitraan tersebut, yaitu Tiongkok berusaha untuk mendapatkan peran utama eksplorasi pengembangan industri energi di Kazakhstan. Kazakhstan kaya akan minyak, gas alam, mineral, termasuk uranium, dan sumber energi utama lainnya. Salah satu wujud eksplorasi energi oleh Tiongkok, yaitu beroperasinya The Atyrau-Alashankou *pipeline* yang dikembangkan oleh China National Petroleum Corporation (CNPC) dan perusahaan Kazakhstan, yaitu KazMunai Gaz. Jalur pipa tersebut merupakan sumber penting minyak untuk kilang Dushanzi di Xinjiang yang telah beroperasi sejak 2013 hingga saat ini (Marten, Jane, 2015, p.8).

Sedangkan untuk kerjasama Tiongkok-Kyrgyzstan juga sama pentingnya. Kyrgyzstan dan Tiongkok memiliki wilayah perbatasan yang disebut disebut sebagai *Torugart Pass*. Wilayah ini merupakan salah satu wilayah strategis dalam kegiatan perdagangan pada SREB. Namun akses jalan pada wilayah ini tergolong kurang baik untuk dilalui. Oleh karena itu, maka Tiongkok dan Kyrgyzstan bekerjasama dalam membantu pendanaan perbaikan jalan di wilayah tersebut sejak 2013

dengan menggunakan dana dari AIB. Hingga kini, kerjasama Tiongkok dengan Kyrgyzstan tidak saja fokus pada perdagangan.

Pada kunjungan Xi Jinping dalam perayaan 70 tahun berakhirnya Perang Dunia II pada September 2015 ke Kyrgyzstan, antara Presiden Kyrgyzstan yaitu Almazbek Atambayev dan Xi Jinping menandatangani empat dokumen. Dokumen tersebut diantaranya : Perjanjian Kerjasama Perbatasan tahun 2015-2020 agar tidak terjadi kerancuan masalah wilayah ketika pembangunan infrastruktur jalur sutra darat. Kedua, perjanjian kerjasama ekonomi dan teknis, perjanjian kerjasama antar kementerian luar negeri kedua negara periode 2016-2017. Ketiga, program kerjasama antar kedua negara untuk periode 2015-2025 (Kemlu RI, 2015). Tiongkok juga mendesak agar Kyrgyzstan memaksimalkan infrastruktur terutama untuk kegiatan transit. Salah satunya dengan memaksimalkan rute dari Naryn dan Jalal-Abad menuju Uzbekistan dengan panjang 433 kilometer serta menghabiskan uang sebesar US\$ 5 milyar. Sehingga diharapkan jalur kereta yang dilalui kedepannya memiliki kualitas yang baik agar kereta barang mampu mengangkut cargo dari Tiongkok sebanyak 12 juta ton pertahun.

Hubungan Tiongkok-Tajikistan juga sama pentingnya dalam jalur sutra darat itu sendiri. Tiongkok berusaha menyinergikan pembangunan SREB dengan strategi pembangunan negara yang ingin dicapai Tajikistan sebelum 2030. Tujuan Tajikistan adalah ingin mewujudkan peningkatan ekspor yang diharapkan berdampak pada peningkatan GDP Tajikistan untuk mengurangi kemiskinan dari 83% menjadi 31%. Selain itu bertujuan pula

mengimplementasi Garis Besar Perencanaan Kerjasama Tiongkok-Tajikistan, meningkatkan kerjasama di bidang perhubungan, energi, pelabuhan dan pembangunan prasarana jaringan internet. Kedua pihak juga ingin meningkatkan kerjasama perdagangan dengan menggunakan infrastruktur dalam jalur sutra darat untuk memperlancar kegiatan perdagangan itu sendiri. sejak 2013 hingga 2016 tercatat Tiongkok telah mengembangkan beberapa proyek SREB bersama yang sudah diwujudkan. Misalnya jalan raya Dushanbe-Chanak, saluran listrik, dan pembangkit listrik tenaga air.

Selanjutnya, hubungan Tiongkok-Uzbekistan. Terkait perkembangan jalur sutra darat di Uzbekistan, kemitraan strategis baru dibangun sejak 2012. Tiongkok telah membuat kerjasama penting dalam sektor-sektor strategis seperti :energi, transportasi, dan telekomunikasi. Tiongkok juga telah menjadi mitra dagang terbesar kedua dan investor terbesar bagi Uzbekistan. Volume perdagangan bilateral keduanya mencapai US\$ 2.87 miliar pada tahun 2014. Hal itu berarti tumbuh hampir 50 kali sejak kedua negara menjalin hubungan diplomatik pada 1992. Potensi tersebutlah yang kemudian dikembangkan dalam SREB. Sebelum jalur sutra dicetuskan, kesepakatan mendirikan Komisi Kerjasama Antar Pemerintah telah ditandatangani pada bulan Oktober 2011. Kemudian sebuah nota perluasan perdagangan dan investasi serta kerjasama keuangan baru ditandatangani pada tanggal 16 Juni 2014 terkait SREB itu sendiri.

Selain membahas tentang kerjasama eksplorasi energi, perdagangan dan juga infrastruktur, Xi Jinping dalam kunjungan berusaha mendesak Presiden Uzbekistan,

Islam Karimov untuk menyatakan sepakat menentang kemerdekaan Xinjiang. Melalui kerjasama strategis dalam upaya implementasi jalur sutra darat juga membuat Tiongkok mendesak pemerintahan Uzbekistan untuk tetap mengontrol perkembangan gerakan radikalisme dari *Islamic Movement of Uzbekistan* (IMU) dan *Hizbul Tahrir* (HT) yang berada di Fergana Valley, yaitu perbatasan antara Tajikistan, Uzbekistan, Kyrgyzstan. Tujuannya agar gerakan radikalisme tersebut tidak masuk ke Xinjiang, sehingga tidak memperkeruh separatisme di Xinjiang.

Terakhir, hubungan antara Tiongkok dengan Turkmenistan juga tidak kalah pentingnya. Kerjasama yang paling menonjol diantara Tiongkok dan Turkmenistan sejak dahulu dalam jalur sutra darat adalah dalam bidang energi. Oleh sebab itu maka, bagi Tiongkok jalur sutra darat adalah salah satu cara untuk meningkatkan volume transfer minyak dan gas alam dari Turkmenistan menuju Tiongkok. Pada tahun 2013, dalam kunjungan perdana Xi Jinping ke Turkmenistan telah menandatangani perjanjian mengenai transfer energi berupa gas alam ke Tiongkok dari Turkmenistan. Sejak 2013 itu, ladang gas di Galkinish mulai dieksplorasi dan beroperasi dibawah naungan CNPC. Pada perjanjian mengenai pengangkutan gas telah dicantumkan bahwa Turkmenistan akan mensuplai gas alam sebesar 45 bcm hingga 65 bcm pertahun yang akan disalurkan melalui saluran pipa gas Line D dengan panjang 1800 km. Adapun rute yang dilalui adalah Turkmenistan-Tajikistan-Tiongkok (Tatar, 2013, pp.6).

Saat ini Turkmenistan memang tidak sebagai *hub point*. Meski bukan *hub point* utama, Turkmenistan tetap menjadi penting

dalam pengembangan jalur sutra darat menuju Asia Selatan seperti Iran dan juga wilayah lainnya dimasa yang akan datang. Hal tersebut mulai terlihat pada 2016 ketika sebuah container pengangkut barang produksi pabrik di Yiwu berhasil menuju Tehran dengan melewati Xinjiang-Kazakhstan-Turkmenistan menuju Turki dengan menggunakan Uzen-Bereket-Gorgan railway line yang dibuka pada 2014.

4.4 Kepentingan Tiongkok Terkait Posisi Strategis Asia Tengah

Terdapat empat kepentingan Tiongkok dalam SREB, yaitu : kepentingan terhadap peningkatan volume perdagangan, keamanan energi, mempertahankan kedaulatan Xinjiang, dan menyebarkan pengaruh di kawasan tersebut. Mengenai poin pertama terkait peningkatan volume perdagangan, Tiongkok telah membangun jalan menuju Eropa melalui Xinjiang sebagai gerbang utama dengan panjang 8,400 km. Jalan sepanjang 8,400 km tersebut dengan perincian: 2,400 km di Tiongkok, 500 km di Kyrgyzstan, 500 km di Tajikistan, 2,800 km di Kazakhstan, dan 2,200 km di Eropa. Melalui jalur sutra darat, Tiongkok ingin menkoneksi tiga miliar orang atau sekitar 30, 87% populasi dunia yang dilewati dalam jalur sutra darat. Hal tersebut jika dihitung dalam skala ekonomi memiliki nilai sekitar US\$ 16 triliun atau 22,1 % total dunia dan menjadi pasar dunia yang potensial. Ini merupakan sebuah pasar yang sangat besar bagi Tiongkok.

Tujuan perdagangan dari Tiongkok yang melewati Asia Tengah menuju Eropa disebabkan karena selama ini Uni Eropa adalah patner dagang terpenting. Besar

ekspor barang Tiongkok ke Eropa yaitu 16,6%, kemudian ekspor jasa sebesar 4% dan FDI 2,4% dari total ekspor barang ke seluruh dunia. Ekspor barang dari Tiongkok ke Eropa Timur pada 2007 saja sebesar US\$ 39.9 milyar dan pada tahun 2014 meningkat menjadi US\$ 72,9 milyar. Barang impor Eropa dari Tiongkok biasanya didominasi 29,1% alat-alat mesin dan 17,5% berupa tekstil. (Gussarova, 2017,p.1). Selama ini pengangkutan barang dagangan dilakukan melalui laut dengan menghabiskan waktu sekitar 60 hari. Banyak waktu serta perompakan yang dialami jika melewati laut. Namun, melalui rute darat yang melewati Asia Tengah menyebabkan waktu tempuh yang dihabiskan maksimal 15 hari saja. Hal ini tentu menghemat energi, waktu dan tenaga.

Hingga pertengahan 2016 total perdagangan Tiongkok – Uni Eropa dalam satu hari dapat mencapai 1 milyar Euro. Jumlah tersebut hanyalah nilai perdagangan bersama Eropa dan belum digabung dengan nilai perdagangan Asia Tengah. Jika Tiongkok menguasai perdagangan Asia Tengah dan Uni Eropa, maka Tiongkok akan menguasai 1/3 perdagangan dunia dengan total GDP US\$ 21 triliun (Brugier, 2014, p.3). Dimasa mendatang jika pembangunan infrastruktur telah selesai seutuhnya, maka kemudahan pengangkutan barang akan lebih cepat dan dapat memperbesar nilai perdagangan Tiongkok-Asia Tengah-Uni Eropa.

Selain mendapatkan akses yang lebih mudah dalam pengangkutan barang ke Eropa, melalui jalur sutra darat juga menyebabkan pasar Tiongkok lebih luas. Asia Tengah merupakan pasar potensial baru dengan jumlah penduduk yang lumayan padat. Pada 2015 adalah 66. 480.219 jiwa

dengan perincian : Kazakhstan sebanyak 18.157.122 jiwa, Kyrgyzstan sebanyak 5.664.939 jiwa, Tajikistan sebanyak 8.191.958 jiwa, Turkmenistan sebanyak 5.231.422 jiwa, dan Uzbekistan yang paling padat sebesar 29.199.942 jiwa (CIA World Factbook, 2015). Ada sembilan dari empatbelas kota di CARs merupakan sasaran pasar baru bagi Tiongkok karena penduduknya yang padat dan pola masyarakat yang konsumtif. Sembilan kota tersebut, yaitu : Tashkent, Almaty, Bhiskek, Dushanbe, Ashqabat, Namanga, Karaganda, Samarkand, dan Andishand. Total penduduk di Sembilan kota tersebut sebesar 7,209,800 jiwa. Jumlah tersebut belum termasuk kota lainnya di CARs. Jumlah penduduk yang begitu padat sebagai pasar potensial sangat menjanjikan bagi kenaikan volume perdagangan Tiongkok.

Kepentingan Tiongkok yang kedua di Asia Tengah adalah terkait energi. Selain sebagai kawasan yang potensial secara pasar, Asia Tengah juga merupakan salah satu kawasan yang kaya akan sumber energi minyak, gas alam, batu bara serta material lainnya. Negara-negara di kawasan tersebut mengandalkan energi sebagai pemasukan terbesar bagi perekonomiannya. Selain berfokus pada pembangunan jalan untuk perdagangan, Tiongkok yang melihat potensi tersebut juga mulai merancang pembangunan jaringan pipa energi. Jumlah energi di Asia Tengah sangat besar serta dinilai mampu untuk menyediakan suplai untuk industri-industri yang ada di Tiongkok. Sejak beberapa dekade, hubungan Tiongkok dengan negara-negara Teluk mulai kurang baik, sehingga suplai energi terhambat. Melalui jalur sutra darat, energi dari Asia Tengah dapat menjadi solusi

alternatif untuk memenuhi kebutuhan industri Tiongkok.

Kegiatan impor energi oleh Tiongkok berupa minyak, gas alam, dan batubara adalah barang yang dominan. Energi adalah hal pokok yang digunakan industri-industri yang ada di Tiongkok untuk memproduksi barang jadi, seperti tas, pakaian, mainan anak dan lain sebagainya. Kurangnya suplai energi menyebabkan terhambatnya suplai barang di pasaran sehingga menyebabkan fluktuasi. Oleh karena itu, Asia Tengah adalah kawasan yang dapat mengantarkan pada solusi akan sumber mineral yang dibutuhkan Tiongkok untuk industrinya. Menurut The International Agency memprediksi bahwa wilayah Kaspian termasuk Azerbaijan mengandung 3,5%-5% cadangan minyak dunia yang terkonsentrasi di Kazakhstan. Asia Tengah juga menyimpan cadangan gas dunia sebesar 7% yang sebagian besar terdapat di Turkmenistan (Wang, 2016, p.3). Itulah yang juga menyebabkan Tiongkok mengalihkan perhatiannya kepada kawasan Asia Tengah. Selain karena jumlah cadangan energi yang lumayan banyak, waktu tempuh pendistribusian energi juga dekat sehingga biaya yang dikeluarkan sedikit karena Asia Tengah dengan Tiongkok bertetangga.

Kepentingan Tiongkok terhadap Asia Tengah selanjutnya adalah untuk mengamankan wilayah Xinjiang. Xinjiang merupakan 1/6 wilayah Tiongkok (Elmer, 2011, p.3). Berbagai macam etnis mendiami provinsi ini termasuk suku Tajik dan juga suku Kazakh. Namun, yang dominan adalah etnis Uyghur (45%) dan etnis Han (41%) (Gisela Grieger, 2014). Xinjiang menjadi 'core area' dalam jalur sutra darat karena berbatasan sedikitnya dengan delapan Negara. Tiga

Negara di Kawasan Asia Tengah yang berbatasan langsung dengan Xinjiang, yaitu Kazakhstan, Kyrgyzstan dan Uzbekistan (Zhou & Ghyasi, 2017, p.5). Salah satu rute terkenal dari Xinjiang menuju ketiga negara tersebut adalah dengan melewati rute Kyrgyz Kara Suu menuju Uzbek Andijan. Provinsi paling barat dari Tiongkok ini juga merupakan penghubung dari Beijing dan Shanghai dalam mendistribusikan barang dagangan menuju Asia Tengah. Begitu pentingnya Xinjiang dalam jalur sutra darat, sehingga Beijing berani menanamkan investasi sebesar US\$ 91 miliar untuk infrastruktur di Xinjiang.

Namun, Tiongkok harus berupaya keras menstabilkan provinsi ini, sebab isu separatisme semakin berkembang luas. Separatisme Xinjiang dicatat bermula pada pemberontakan etnis Uyghur yang dimulai sejak tahun 1860-an (Ouksel, n.d). Gerakan separatisme di Xinjiang pada awalnya dipelopori akan kecemburuan sosial antara etnis Han dengan etnis Uyghur. Pada 1993 pemberontakan yang menamakan diri East Turkestan Independent Movement melakukan pemberontakan yang bertujuan agar Xinjiang merdeka. Pemberontakan diawali dengan meluasnya isu bahwa pemerintah Tiongkok lebih banyak memberikan peluang kerja kepada etnis Han. Sementara etnis Uyghur diberikan kesempatan bekerja sebagai buruh kelas rendah. Pemerintah Tiongkok juga mendiskriminasi mereka dalam hal pekerjaan, pendidikan dan urusan beribadah seperti dilarang berjibab dan menumbuhkan jenggot.

Pada tahun 2010 pemberontakan terjadi di Shaogan, Urumqi dengan menewaskan 140 orang dan 816 terluka. Sebagian besar korban berasal dari etnis Uyghur yang bertujuan untuk menyuarakan

pemisahan Xinjiang. Aksi ini dipelopori oleh gerakan radikalisme dan separatisme diprakarsai oleh Rebiya Kadeer, salah satu anggota East Turkestan Movement (Antara News, 2010). Semenjak hadirnya etnis Han, maka etnis Uyghur di Xinjiang merasa bahwa pemerintah Tiongkok hanya melibatkan dan hanya memberikan keistimewaan pada etnis Han, termasuk dalam aturan-aturan penerimaan kerja, investasi dan hak publik lainnya. Aturan tersebut dianggap lebih memudahkan etnis Han daripada etnis Uyghur semenjak kebijakan transmigrasi dikeluarkan. Penduduk dari etnis Han ditransmigrasikan ke Xinjiang awalnya bertujuan untuk mengontrol dan membatasi pergerakan etnis Uyghur (Elmer, 2011, p.4). Dominasi etnis Han dalam berbagai bidang kehidupan akhirnya memicu kemiskinan bagi penduduk etnis Uyghur.

Xinjiang menjadi provinsi miskin sudah sejak ditaklukan pada jaman dinasti hingga sekarang. Menurut badan statistik Tiongkok, pada tahun 2014 Xinjiang menduduki ranking 25 dari 29 provinsi yang ada di Tiongkok dalam hal kesejahteraan (China's Statistical Office, 2012) . Hal inilah yang kemudian semakin memacu gerakan anti pemerintah. Sejak 1990-2011 tercatat terdapat 41 kasus pemberontakan untuk kemerdekaan yang ditandai aksi terorisme oleh etnis Uyghur (Bhavna, 2012, p.2). Oleh sebab meluasnya gerakan separatisme, maka Presiden Xi Jinping memberikan penduduk dari kalangan etnis Uyghur peluang yang dominan dalam jalur sutra darat di Xinjiang. Banyak jabatan seperti kepala pengelola minyak dan gas, kepala distribusi perdagangan dan lain-lain sudah banyak

dipegang oleh orang dari etnis Uyghur saat ini.

Terakhir, kepentingan Tiongkok terhadap Asia Tengah adalah *power*. Kawasan ini selalu diperebutkan oleh Eropa, Rusia dan Amerika Serikat karena dua faktor utama, yaitu: *pertama*, Asia Tengah mampu menghubungkan belahan bumi Timur dengan Barat, maupun dari Utara ke Selatan. Hal tersebut sangat penting secara geopolitik dan perdagangan antar benua. Kedua, Asia Tengah sebagai kawasan yang menyimpan cadangan energi potensial berupa minyak dan gas seperti yang sudah dipaparkan sebelumnya. Wilayah jalur sutra darat di Asia Tengah sudah menjadi perebutan *great power* sejak abad 18. Misalnya pada masa kekuasaan Inggris, terjadi perebutan daerah Asia Tengah oleh Inggris dan Uni Soviet tepatnya pada tahun 1813 (Shira, 2015, p.4). Hingga saat ini di abad ke-21, kawasan tersebut masih menjadi tempat kompetisi sebab Asia Tengah dalam jalur sutra baru dapat menghubungkan lebih dari 40 negara Asia dan Eropa (Zhang, n.d, p.18).

Persaingan antara Tiongkok dengan Rusia adalah hal yang paling ambigu dalam perebutan kawasan ini. Disatu sisi keduanya merupakan partner yang dekat dalam menekan Amerika Serikat di kawasan tersebut. Tetapi disisi lainnya Rusia adalah saingan Tiongkok. Sebab energi, perdagangan dan pengaruh adalah hal yang sama-sama diperebutkan. Meskipun hubungan dengan Rusia semakin tidak jelas, namun hubungan Tiongkok dan lima negara Asia Tengah dalam jalur sutra darat semakin dekat ditambah dengan adanya SCO. Forum SCO terbentuk pada tanggal 15 Juni 2001 dengan sebagian besar anggotany

amerupakan CARs, yaitu Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, dan Uzbekistan dan Turkmenistan sebagai *guest*. Organisasi SCO merupakan organisasi kerjasama antarnegara dalam bidang ekonomi, perbatasan, dan kebudayaan. Forum SCO juga sering dimanfaatkan Tiongkok untuk menjalin komunikasi dengan negara-negara Asia Tengah serta untuk merancang keberhasilan masa depan jalur sutra darat.

Hingga saat ini, Tiongkok berhasil mendapat respon positif dari pimpinan lima negara CARs terkait implementasi jalur sutra darat. Lima negara CARs berkomitmen kepada Tiongkok untuk meningkatkan infrastruktur transportasi mereka tanpa menunggu Tiongkok. Misalnya Kyrgyzstan mendukung Tiongkok dalam SREB dengan berjanji meningkatkan keamanan nasional dan regional. Kemudian Presiden Tajikistan Emomali Rahmon menyatakan bahwa Tajikistan terbuka terhadap SREB karena kepentingan antara Tiongkok – Tajikistan saling melengkapi. Sementara Presiden Turkmenistan, Gurbanguly Berdymukhammedov, menyatakan bahwa Turkmenistan akan berpartisipasi dalam membangun SREB untuk meningkatkan infrastruktur transportasi dan mensosialisasikan keamanan Asia Tengah – Tiongkok kepada masyarakat. Turkmenistan juga akan turut serta mensukseskan Turkmenistan-Afghanistan-Tajikistan railroad dan akan memperluas jalur sutra Tiongkok hingga ke negara Kaspia melalui Kazakhstan-Turkmenistan-Iran railroad.

5. KESIMPULAN

Jalur sutra darat merupakan perwujudan *China's grand strategy* yang

berprinsip pada *win-win cooperation* serta *neighborhood policy* yang bertujuan untuk mencapai berbagai kepentingan nasional Tiongkok. Adapun kepentingan nasional tersebut adalah untuk menangani masalah keamanan energi, peningkatan volume perdagangan, mencegah separatisme Xinjiang, serta untuk menambah power di kawasan Asia Tengah. Kawasan Asia Tengah yang sangat strategis adalah hub penghubung Tiongkok menuju berbagai negara di benua Asia, Eropa dan Afrika kedepannya. Kawasan ini pula menyimpan cadangan energi yang sangat besar untuk industri Tiongkok.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Bungin, B. (2007). *Penelitian Kualitatif*. Jakarta : Prenada Media Group
- Emsan. 2014. *Filosofi-Filosofi Warisan Tiongkok* Kuno. Yogyakarta: Laksana
- Fitriani, E. (2012). *Australia & Negara – negara di Kepulauan Pasifik : Observasi dan Pandangan dari Indonesia*. (pp. 158-167). Jakarta : UI-Press
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D*. Bandung : Alfabeta Bandung
- Zimmermen, T. (2015). *The New Silk Roads: China, The U.S., and The Future of Central Asia*. New York University : Center on International Cooperation.

Meski banyak keuntungan yang akan diperoleh Tiongkok, terdapat berbagai potensi acamaan yang akan menghambat perkembangan SREB, yaitu : masalah batas wilayah yang belum jelas terselesaikan di CARs. Kedua, ambigunya sikap Rusia terhadap Tiongkok dalam memperebutkan Asia Tengah. Ketiga, adanya permasalahan etnis dan juga kesenjangan ekonomi karena perbedaan sistem perekonomian yang dianggap mampu mempengaruhi opini rakyat di kawasan Asia Tengah terhadap SREB.

Jurnal

- Brugier, Camile. 2014. *China's Way : The New Silk Road*. Diakses pada 21 September 2017 melalui website :https://www.files.ethz.ch/isn/182346/Brief_14_New_Silk_Road.pdf
- Elmer, Franziska. 2011. *Tibet and Xinjiang: Their Fourfold Value to China*. *Culture Mandala: Bulletin of the Centre for East-West Cultural & Economic Studies*, Vol. 9, Issue 2. Diakses pada 29 September 2017 melalui website :<http://epublications.bond.edu.au/cm/vol9/iss2/1/>
- Fallon, Theresa. (2015). *The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia*. Vol. 37, pp. 140–147. Diakses pada 17 Februari 2017 pada website :https://www.ou.edu/uschina/texts/Fallon.2015.AFPI.New_Silk_Road.pdf
- Fedorenko, Vladimir. 2013. *The New Silk Road Initiatives in Central Asia*. Diakses pada 23 November 2017

- melalui website
:<http://www.rethinkinstitute.org/wp-content/uploads/2013/11/Fedorenko-The-New-Silk-Road.pdf>
- Grieger, Gisela. 2014. China : Assimilating or Radicalising Uighurs. Diakses pada 2 November 2017 melalui website :<http://www.europarl.europa.eu/EPRS/EPRS-AaG-538966-China-Assimilating-or-radicalising-Uighurs-FINAL.pdf>
- Gussarova. 2017. The Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt. Competition or Convergence? Implications for Central Asia. Diakses pada 17 November 2017 melalui website :<http://caiss.expert/the-urasian-economic-union-and-the-silk-road-economic-belt-competition-or-convergence-implications-for-central-asia/>
- Jisi, Wang. 2011. China's Search for a Grand Strategy. A Rising Great Power Finds Its Way. Diakses pada 12 Agustus 2017 melalui website :<https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2011-02-20/chinas-search-grand-strategy>
- Kemlu RI. n.d. Republik Kyrgyzstan. Diakses pada 2 November 2017 melalui website : <http://www.kemlu.go.id/tashkent/id/Pages/REPUBLIK-KYRGYZSTAN.aspx>
- Marten, Jane. 2015. Kepentingan Tiongkok dalam Pembentukan Shanghai Cooperation Organization. Volume 2, No.2. Diakses pada 20 November 2017 melalui website :<https://www.neliti.com/publications/32555/kepentingan-tiongkok-dalam-pembentukan-shanghai-cooperation-organization>
- Norton, Simon. 2015. China's Grand Strategy. Diakses 22 Maret 2018 melalui website : https://sydney.edu.au/china_studies_centre/images/.../chinas-grand-strategy.pdf
- Nuechterlein, E Donald. (1976). *National Interests and Foreign Policy: A Conceptual Framework for Analysis and Decision-Making*. Vol.2, No.3, pp.246-266. Diakses 23 Februari 2017 pada website :<http://www.jstor.org/stable/20096778>
- Oliphant, Craig. (2013). Russia's role and interests in Central Asia. Diakses pada 16 Februari 2017 pada website : <http://www.saferworld.org.uk/downloads/pubdocs/russias-role-and-interests-in-central-asia.pdf>
- Singh, Bhavna. 2012. Separatism in Xinjiang : Between Local Problems and International Jihad. China Research Program : B-7/3. Diakses pada 2 November 2017 melalui website :<https://www.files.ethz.ch/isn/143544/SR122-CRP-SeparatismInXinjiang.pdf>
- Shira, Dezan. 2015. China Briefing, China's Silk Road Economic Belt

- and The Great Game Reinvented. Diakses pada 25 September 2017 melalui website :<https://leaglobal.com/dev/uploads/CB%202015%2009%20China%27s%20Silk%20Road%20Economic%20Belt.pdf>
- Swanstrom, Niklas. 2011. China and Greater Central Asia : New Frontiers?. Diakses pada 17 Agustus 2017 melalui website :http://isdpc.eu/content/uploads/publications/2011_swanstrom_china-and-greater-central-asia.pdf
- Szczudlik-Tatar, Justyna.(2013). China's New Silk Road Diplomacy. *The Polish Institute of International Affairs, Policy Paper no. 34 (82)*. Diakses pada 17 Februari 2017 pada website :https://www.pism.pl/files/?id_plik=15818
- Tsinghua University. 2014. Silk Road EconomicBelt: Prospects and Policy Recommendations. Diakses pada 6 November 2017 melalui website :<http://intl.ce.cn/specials/zxxx/201405/26/P020140526515434111874.pdf>
- Weitz, Ricahrd. 2012. The Underappreciated China-Kazakhstan Partnership. Diakses pada 29 September 2017 melalui website :<http://www.chinausfocus.com/foreign-policy/the-underappreciated-china-kazakhstan-partnership/>
- Zhang, Jian.(2011). China's Role in the Pacific Islands Region. Diakses pada 18 Februari 2017 pada website :<http://apcss.org/wp-content/uploads/2015/08/C3-China-Pacific-Zhang.pdf>
- Zhi, Wang. 2016. China's New Silk Road Strategy and Foreign Policy Toward Central Asia. *Southeast Review of Asian Studies*, Volume 38 (2016), pp. 69-77. Diakses pada 19 November 2017 melalui website :<http://www.uky.edu/Centers/Asia/SECAAS/Seras/2016/2016SERASWangessay.pdf>

Website

- AntaraNews.2016.Kerusuhan di Xinjiang China Tewaskan 140 Orang. Diakses pada 13 November 2017 melalui website :<http://www.antaranews.com/print/146468/kerusuhan-di-xinjiang-china-tewaskan-140-orang>
- Chen, Dingding. 2017. China Has A New Grand Strategy and The West Should Be Ready. Diakses pada 24 Maret 2017 melalui website : <https://thediplomat.com/2017/10/china-has-a-anew-grand-strategy-and-the-west-should-be-ready/>
- E-Jurnal.2013. Pengertian Fluktuatif dalam perdagangan internasional. Diakses pada 15 November 2017 melalui website :www.e-jurnal/2013/12/pengertian-fluktuasi.html