



**REKONSTRUKSI JALUR SUTRA MELALUI KEBIJAKAN
BELT AND ROAD INITIATIVE OLEH PEMERINTAH TIONGKOK**

***RECONSTRUCTION OF THE SILK ROAD THROUGH BELT AND
ROAD INITIATIVE POLICY BY THE GOVERNMENT OF CHINA***

SKRIPSI

Oleh:

**Cipto Rizqi Agung S
NIM 130910101044**

**JURUSAN ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS JEMBER**

2018



**REKONSTRUKSI JALUR SUTRA MELALUI KEBIJAKAN
BELT AND ROAD INITIATIVE OLEH PEMERINTAH TIONGKOK**

***RECONSTRUCTION OF THE SILK ROAD THROUGH BELT AND
ROAD INITIATIVE POLICY BY THE GOVERNMENT OF CHINA***

SKRIPSI

Diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan studi pada Program Studi Ilmu Hubungan Internasional (S1) dan mencapai gelar Sarjana Sosial

Oleh:

**Cipto Rizqi Agung S
NIM 130910101044**

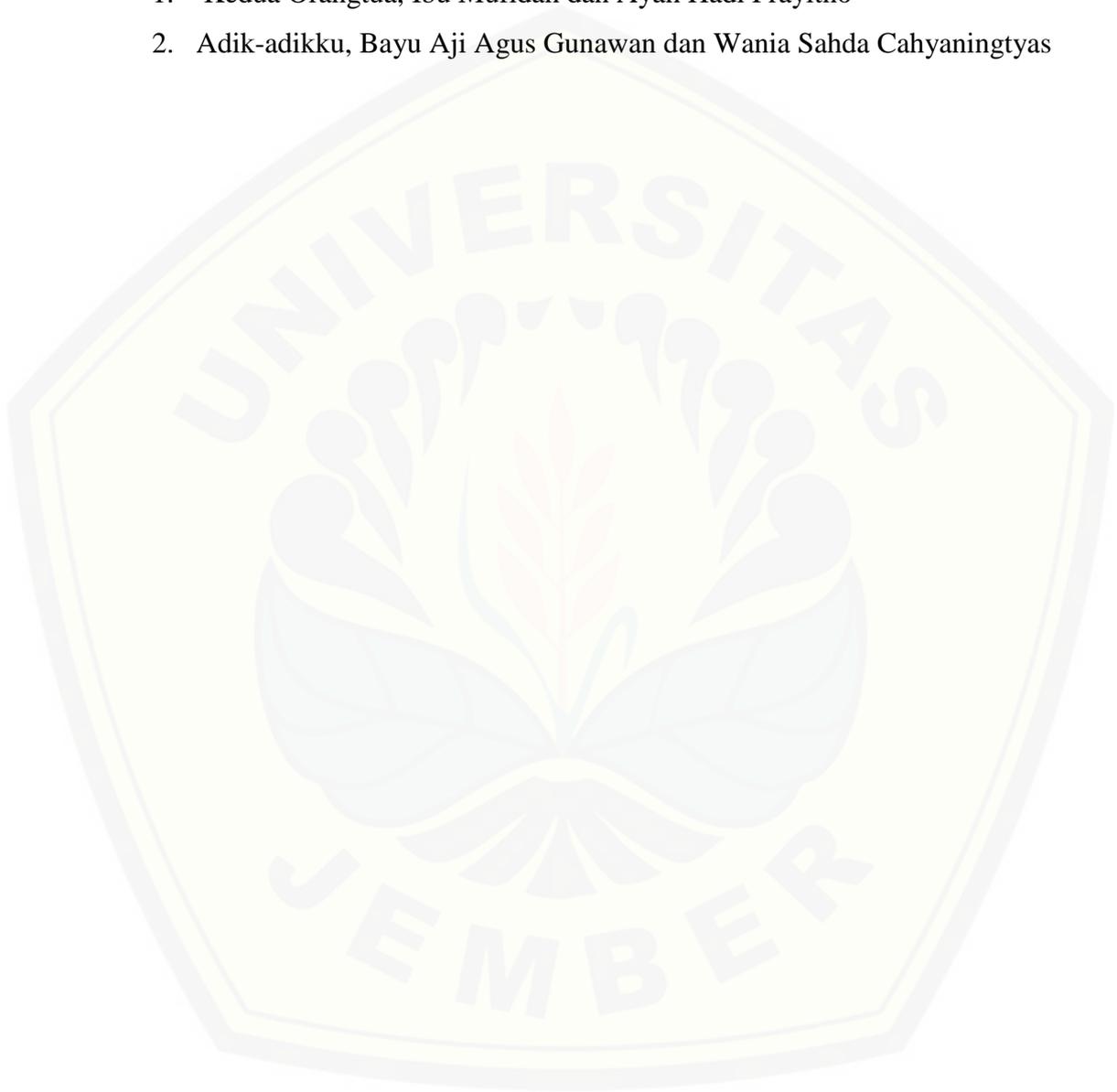
**JURUSAN ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS JEMBER**

2018

PERSEMBAHAN

Skripsi ini penulis persembahkan untuk:

1. Kedua Orangtua, Ibu Mufidah dan Ayah Hadi Prayitno
2. Adik-adikku, Bayu Aji Agus Gunawan dan Wania Sahda Cahyaningtyas



MOTTO

*” A tall tree grows from a small seedling; and the
building of a nine-story tower starts with the first shovel of earth ”.¹*

(Pepatah Tiongkok)



¹ Diambil dari naskah pidato Presiden Xi Jinping pada saat berpidato di depan anggota Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Cipto Rizqi Agung S

NIM : 130910101044

menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya skripsi yang berjudul “Rekonstruksi Jalur Sutra melalui Kebijakan *Belt and Road Initiative* oleh Pemerintah Tiongkok” adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali kutipan yang sudah saya sebutkan sumbernya, belum pernah diajukan pada institusi mana pun, dan bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa ada tekanan dan paksaan dari pihak mana pun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata di kemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 05 Juli 2018

Yang menyatakan

Cipto Rizqi Agung S

NIM 130910101044

SKRIPSI

**REKONSTRUKSI JALUR SUTRA MELALUI KEBIJAKAN
BELT AND ROAD INITIATIVE OLEH PEMERINTAH TIONGKOK**

***RECONSTRUCTION OF THE SILK ROAD THROUGH BELT AND
ROAD INITIATIVE POLICY BY THE GOVERNMENT OF CHINA***

Oleh:

Cipto Rizqi Agung S

NIM 130910101044

Pembimbing

Dosen Pembimbing Utama : Agus Trihartono, S. Sos., M. A., Ph. D

Dosen Pembimbing Anggota : Drs. Abubakar Eby Hara, M. A., Ph. D

PENGESAHAN

Skripsi berjudul “Rekonstruksi Jalur Sutra melalui Kebijakan *Belt and Road Initiative* oleh Pemerintah Tiongkok” telah diuji dan disahkan pada:

hari : Kamis
tanggal : 5 Juli 2018
waktu : 12:00 WIB
tempat : Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember

Tim Penguji:
Ketua

Dr. Muhammad Iqbal, S.Sos., M.Si
NIP 197212041999031004

Sekretaris I

Sekretaris II

Agus Trihartono, S. Sos., M. A., Ph. D
NIP 196908151995121001

Anggota I

Drs. Abubakar Eby Hara, M.A., Ph. D
NIP 196402081989021001

Anggota II

Dr. Puji Wahono, M.Si
NIP 196002011987021001

Drs. Pra Adi Sulistiyono, M.Si
NIP 196105151988021001

Mengesahkan
Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,

Dr. Ardiyanto, M.Si
NIP 195808101987021002

RINGKASAN

“Rekonstruksi Jalur Sutra melalui Kebijakan *Belt and Road Initiative* oleh Pemerintah Tiongkok” ; Cipto Rizqi Agung S 130910101044; 2018; 112 halaman; Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember.

Pemerintah Tiongkok pada tahun 2013 memperkenalkan kerjasama multilateral yang diberi nama *Belt and Road Initiative* (BRI). Pemerintah Tiongkok menjelaskan bahwa kerjasama ini menganut norma-norma yang ada pada jalur sutra kuno yakni perdamaian dan kerjasama, keterbukaan dan inklusifitas, saling belajar, saling menguntungkan.

Penulis menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif untuk meneliti rekonstruksi jalur sutra melalui kebijakan *Belt and Road Initiative* oleh Pemerintah Tiongkok. Metode penelitian yang dipakai dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah teknik penelitian kepustakaan (*library research*) dan jenis data yang diperoleh adalah data sekunder (*secondary data*). Data sekunder tersebut kemudian dianalisis untuk menjawab pertanyaan yang terdapat dalam rumusan masalah.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Pemerintah Tiongkok merekonstruksi jalur sutra kuno melalui *Belt and Road Initiative* melalui tiga hal yakni dengan melakukan pembaruan terhadap jalur yang di lewati, tujuan inisiatif BRI dan juga memasukkan norma-norma baru ke dalam BRI. Norma-norma tersebut di sebarakan atau di promosikan oleh Pemerintah Tiongkok selaku *norm entrepreneur* dengan menggunakan BRI sebagai *platform* internasional agar dapat di terima oleh negara-negara lain di dunia.

PRAKATA

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas terselesaikannya karya tulis ilmiah berjudul “**Rekonstruksi Jalur Sutra melalui kebijakan *Belt and Road Initiative* oleh Pemerintah Tiongkok**”. Skripsi ini disusun untuk memenuhi syarat menyelesaikan studi pada Program Studi Ilmu Hubungan Internasional dan mencapai gelar Sarjana Sosial (S1) Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember

Dalam menyelesaikan skripsi ini, penulis mendapatkan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga atas bimbingan, bantuan serta dukungan yang telah diberikan demi kelancaran penyelesaian skripsi ini, terutama kepada:

1. Dr.Ardiyanto, M.Si., selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember
2. Agus Trihartono, S.Sos, M.A., Ph.D., dan Drs. Abubakar Eby Hara, M.A., Ph.D selaku Dosen Pembimbing. Terima kasih atas semua transfer ilmu, nasehat, kesabaran, dan ketelatenan memberikan bimbingan sehingga skripsi ini dapat terselesaikan;
3. Drs. Sugiyanto Eddie Kusuma, MA.,Ph.D dan Drs. Supriyadi, M.Si selaku dosen pembimbing akademik yang selama ini membimbing dan memantau pencapaian prestasi akademik penulis;
4. Seluruh Dosen di Jurusan Ilmu Hubungan Internasional yang telah memberikan segenap ilmu dan pengetahuannya selama penulis belajar di jurusan ini;
5. Orang tua penulis, Ibu Mufidah dan Ayah Hadi Prayitno. Terimakasih atas segala dukungan selama ini, sungguh tak mungkin rasanya membalas pengorbanan dan dukungannya selama ini;
6. Teman-teman sejawat dan seperjuangan penulis yaitu Ilmu Hubungan Internasional Universitas Jember angkatan 2012 sampai 2015 yang

telah berbagi semangat, cerita dan harapan selama penulis menempuh pendidikan;

7. Orang-orang terdekat penulis, terimakasih sudah berjuang bersama, tidak lelah menemani, mengingatkan ketika lalai, ikhlas ketika direpotkan dan saling menjaga bila ada marabahaya. Sekali lagi terimakasih atas bantuannya selama penulis menjalani masa studi hingga menyelesaikan skripsi ini.
8. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu-persatu atas bantuannya dalam penyelesaian skripsi ini.

Dalam penulisan skripsi ini masih terdapat kekurangan dan kesalahan. Oleh karena itu, penulis membuka ruang bagi ajakan diskusi, kritik, dan saran dari semua pihak terhadap skripsi ini.

Jember, 05 Juli 2018

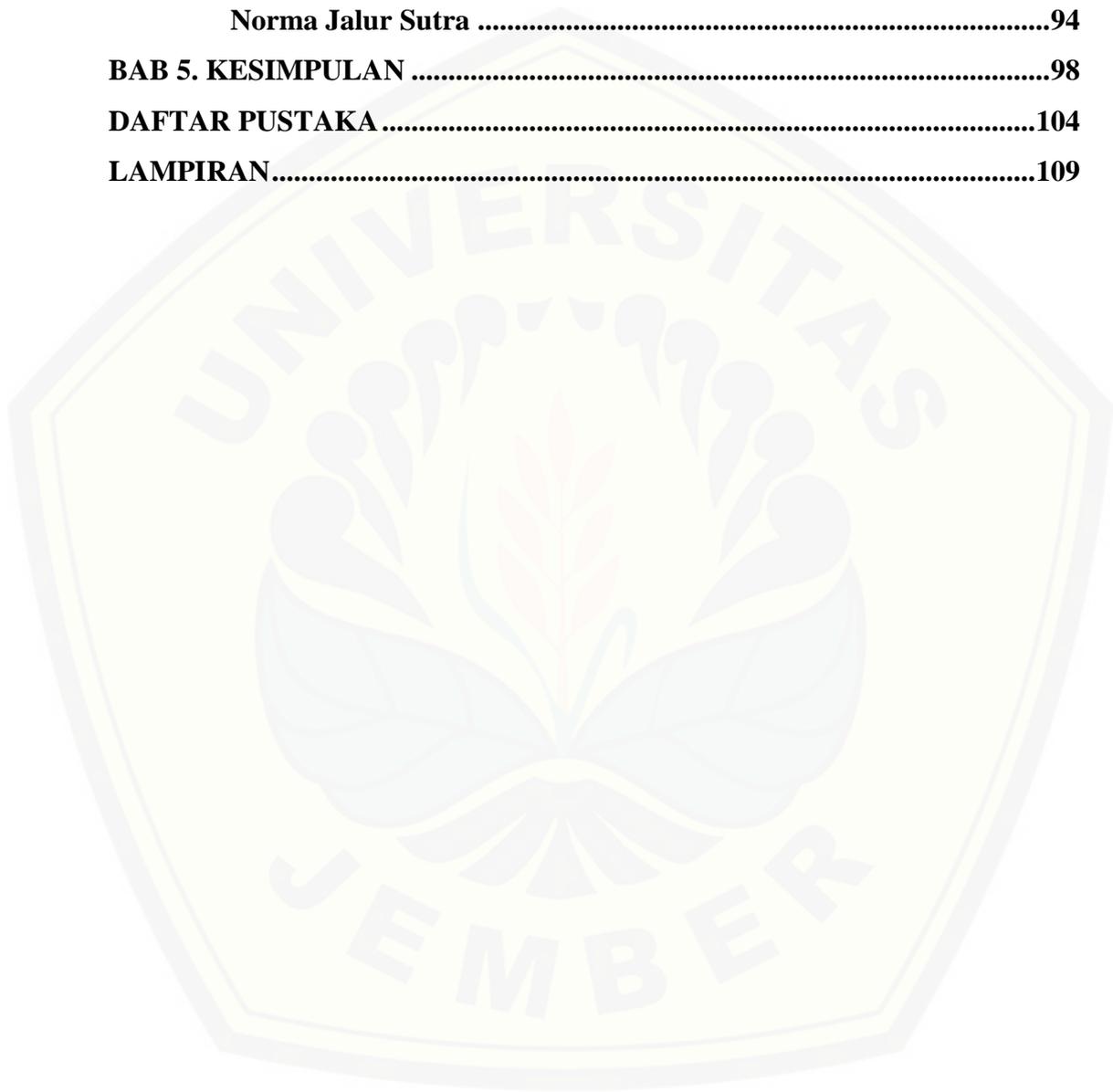
Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERSEMBAHAN.....	ii
MOTTO	iii
PERNYATAAN.....	iv
LEMBAR BIMBINGAN	v
HALAMAN PENGESAHAN.....	vi
RINGKASAN	vii
PRAKATA	viii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR SINGKATAN.....	xv
BAB 1. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Ruang Lingkup Pembahasan	4
1.2.1 Batasan Materi.....	4
1.2.2 Batasan Waktu.....	5
1.3 Rumusan Masalah	5
1.4 Tujuan Penelitian	5
1.5 Kerangka Konseptual	6
1.5.1 Konstruktivisme dalam Hubungan Internasional.....	6
1.5.2 Norma dalam Hubungan Internasional	8
1.6 Argumen Utama	11
1.7 Metode Penelitian	12
1.7.1 Teknik Pengumpulan Data	12
1.7.2 Teknik Analisis Data	13
1.8 Sistematika Penulisan	13
BAB 2. GAMBARAN UMUM JALUR SUTRA KUNO	15

2.1 Sejarah Awal Jalur Sutra	18
2.2 Jalur Sutra sebagai Rute Perdagangan.....	20
2.3 Jalur Sutra dan Pertukaran Budaya	23
BAB 3. BELT AND ROAD INITIATIVE PADA MASA PEMERINTAHAN XI JINPING.....	25
3.1 Belt and Road Initiative	26
3.1.1 <i>The New Eurasian Land Bridge</i>	29
3.1.2 Koridor Ekonomi Tiongkok-Mongolia-Rusia.....	30
3.1.3 Koridor Ekonomi Tiongkok-Asia Tengah-Asia Barat	32
3.1.4 Koridor Ekonomi China-Indochina-Peninsula	33
3.1.5 Koridor Ekonomi Tiongkok-Pakistan	35
3.1.6 Koridor Ekonomi Bangladesh-Tiongkok-India-Myanmar	36
3.2 Nilai-Nilai Jalur Sutra menurut Pemerintah Tiongkok	38
3.2.1 Perdamaian dan Kerjasama	38
3.2.2 Keterbukaan dan Inklusifitas.....	40
3.2.3 Saling Belajar	42
3.2.4 Saling Menguntungkan.....	43
3.3 Upaya Pemerintah Tiongkok dalam mencapai tujuan BRI.....	43
3.4 Pendanaan <i>Belt and Road Initiative</i> oleh Pemerintah Tiongkok.....	53
BAB 4. PRAKTIK REKONSTRUKSI JALUR SUTRA MELALUI KEBIJAKAN <i>BELT AND ROAD INITIATIVE</i> OLEH PEMERINTAH TIONGKOK.....	59
4.1 Upaya Pemerintah Tiongkok dalam Menyebarkan Norma-Norma Jalur Sutra	59
4.1.1 Adopsi Nilai Jalur Sutra dalam Kebijakan <i>Belt and Road Initiative</i> oleh Pemerintah Tiongkok.....	60
4.1.2 Upaya Elit Politik Tiongkok dalam Menyebarkan dan Meyakinkan Negara-Negara Lain	62
4.2 Penerimaan Negara-Negara Lain terhadap <i>Belt and Road Initiative</i> yang Digagas oleh Pemerintah Tiongkok.....	74

4.3 Rekonstruksi Jalur Sutra Kuno melalui Kebijakan <i>Belt and Road Initiative</i>	990
4.4 Rekonstruksi Jalur Sutra Kuno melalui Kebijakan <i>Belt and Road Initiative</i>: Upaya Persuasif Tiongkok dalam Mempromosikan Norma Jalur Sutra	94
BAB 5. KESIMPULAN	98
DAFTAR PUSTAKA	104
LAMPIRAN.....	109



DAFTAR GAMBAR

	Halaman
2.1 Peta jalur sutra kuno pada masa Dinasti Han	17
3.1 Peta <i>Belt and Road Initiative</i>	27
3.2 Peta <i>New Eurasia Land Bridge</i>	29
3.3 Peta koridor ekonomi Tiongkok-Mongolia-Rusia.....	30
3.4 Peta koridor ekonomi Tiongkok-Asia Tengah-Asia Barat	31
3.5 Peta koridor ekonomi Tiongkok-Indochina Peninsula	33
3.6 Peta koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan	34
3.7 Peta koridor ekonomi Bangladesh-Tiongkok-India-Myanmar.....	36
3.8 Sistem voting dalam AIIB	56

DAFTAR TABEL

	Halaman
1.1 Tahapan norma	11
3.1 Kesepakatan Pemerintah Tiongkok dengan negara atau pihak terkait dalam koordinasi kebijakan di bawah <i>belt and road initiative</i>	44
3.2 Kesepakatan Pemerintah Tiongkok dengan negara atau pihak terkait dalam pembangunan infrastruktur di bawah <i>belt and road initiative</i>	45
3.3 Kesepakatan Pemerintah Tiongkok dengan negara atau pihak terkait dalam investasi dan konektivitas perdagangan di bawah <i>belt and road initiative</i>	47
3.4 Kesepakatan Pemerintah Tiongkok dengan negara atau pihak terkait dalam integrasi keuangan di bawah <i>belt and road initiative</i>	49
3.5 Kesepakatan Pemerintah Tiongkok dengan negara atau pihak terkait dalam memperkuat ikatan masyarakat di bawah <i>belt and road initiative</i>	51
4.1 Adopsi Norma jalur sutra pada <i>Belt and Road Initiative</i>	61
4.2 Negara-negara yang terlibat dalam <i>Belt and Road Initiative</i>	88
4.3 Proses rekonstruksi jalur sutra melalui <i>Belt and Road Initiative</i>	90

DAFTAR SINGKATAN

ADB	: <i>Asian Development Bank</i>
ARF	: <i>ASEAN Regional Forum</i>
AIIB	: <i>Asian Infrastructure Investment Bank</i>
APEC	: <i>Asia-Pacific Economic Cooperation</i>
ASEAN	: <i>Association of Southeast Asian Nations</i>
ASEM	: <i>Asia-Europe Meeting</i>
B.C	: <i>Before Century</i>
BRF	: <i>Belt and Road Forum</i>
BRI	: <i>Belt and Road Initiative</i>
BRICS	: <i>Brazil, Rusia, India, China, South Africa</i>
CCP	: <i>Central Committee Party</i>
CMC	: <i>Central Military Commission</i>
CNN	: <i>The Cable News Network</i>
CICA	: <i>Confrence on Interaction and Confidence-Building Measures in Asia</i>
DPR RI	: <i>Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia</i>
EAEU	: <i>Eurasian Economic Community</i>
IFC	: <i>International Finance Corporation</i>
IMF	: <i>International Monetary Fund</i>
BRI	: <i>Belt and Road Initiative</i>
NMMCR	: <i>New Model of Major-country Relations</i>
MIGA	: <i>Multilateral Investment Guarantee Agency</i>
MOFA	: <i>Ministry of Foreign Affairs</i>
PBB	: <i>Perserikatan Bangsa-Bangsa</i>
PKT	: <i>Partai Komunis Tiongkok</i>
RGC	: <i>Republic of Greece</i>
RRT	: <i>Republik Rakyat Tiongkok</i>
SCO	: <i>Shanghai Cooperation Organization</i>
SDG's	: <i>Sustainable Development Goals</i>

SM : Sebelum Masehi

UN : *United Nations*

UNESCO : *United Nations Educational Scientific and Cultural Organization*



BAB 1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Tiongkok telah banyak melakukan perubahan dalam kebijakan luar negerinya sejak tahun 1978. Perubahan kebijakan luar negeri Tiongkok mulai berkembang mengikuti inisiatif Deng Xiaoping dalam melakukan modernisasi ekonomi yang berfokus pada empat sektor yakni agrikultur, industri, pengetahuan dan teknologi serta pertahanan. Hal tersebut menjadi fokus utama kebijakan luar negeri Tiongkok demi terciptanya lingkungan kawasan yang lebih stabil (Rubiolo 2011:65). Setelah berakhirnya perang dingin, Tiongkok berusaha untuk memulihkan hubungan dan berusaha untuk mendapatkan kepercayaan dari negara-negara di kawasan Asia. Sebagai implikasi dari keinginan tersebut, Tiongkok mulai menunjukkan hasrat yang kuat untuk bekerjasama dan mempererat hubungan dengan institusi regional seperti ASEAN (Rubiolo 2011:68).

Tiongkok menormalisasi hubungan dengan negara-negara ASEAN pada awal tahun 1990, secara resmi Tiongkok menjadi mitra diskusi Tiongkok sejak tahun 1991 kemudian lima tahun kemudian pada tahun 1996 Tiongkok menjadi mitra diskusi penuh ASEAN (Weidacher 2006:25). Sementara itu, pada tahun 1994 Tiongkok dan 16 negara lain² berpartisipasi dalam *ASEAN Regional Forum* (ARF) yang diadakan di Bangkok. Selain ASEAN, Tiongkok juga memiliki kerjasama regional dengan *Shanghai Cooperation Organization* (SCO) yang secara formal dimulai pada tahun 2001 yang terdiri atas Tiongkok, Rusia, Kazakhstan, Kyrgystan, Tajikstan dan Uzbekistan (Weidacher 2006:26). SCO menjadi menarik karena dalam implementasinya merupakan organisasi kawasan pertama yang diikuti Tiongkok sejak pertama kali dibentuk. SCO kemudian

² ARF terdiri dari 10 negara anggota ASEAN dan 17 mitra ASEAN yakni Australia, Bangladesh, Kanada, Tiongkok, Amerika Serikat, India, Jepang, Mongolia, Selandia Baru, Pakistan, Papua Nugini, Korea Utara, Korea Selatan, Rusia, Sri Lanka, Timor-Leste dan Uni Eropa. Diakses melalui <https://www.kemlu.go.id/id/kebijakan/kerjasama-regional/Pages/ARF.aspx> pada 20 Juni 2017

memperdalam dan memperluas kerjasama dari isu keamanan menjadi isu ekonomi yang menjadi pilar kedua dalam SCO (Weidacher 2006:26). Selain kerjasama multilateral, Tiongkok juga menggolongkan negara-negara yang memiliki kerjasama erat dengan Tiongkok dengan istilah “mitra strategis” atau *strategic partnership*. Di kawasan Asia, terdapat setidaknya ada 21 negara sebagai mitra strategis, sementara di Eropa terdapat 15 negara yang menjadi mitra strategis Tiongkok (Zhongping 2014:2014)

Tiongkok di bawah Presiden Xi Jinping memiliki keinginan untuk menghidupkan kembali konsep jalur sutra melalui kebijakan *Belt and road initiative* (BRI)³. BRI yang digagas oleh Tiongkok memiliki dua bagian utama, yakni jalur sutra darat yang dikenal sebagai *the Silk Road Economic Belt* dan jalur laut yang dikenal sebagai *Maritime Silk Road*. BRI sendiri menurut pemerintah Tiongkok merupakan sebuah inisiatif yang bertujuan untuk mempromosikan konektivitas benua Asia, Eropa dan Afrika yang berdekatan. Selain itu BRI juga diharapkan mampu memperkuat kemitraan diantara negara-negara yang terlibat (China 2015).

Konsep Jalur sutra baru bukanlah gagasan yang benar-benar baru, hal ini karena konsep jalur sutra baru pernah dipertimbangkan serius sebelumnya pada tahun 2001, Jiang Zemin selaku presiden Tiongkok saat itu menyampaikan tujuannya pada ASEM (*Asia-Europe Meeting*) yang menunjukkan bahwa Tiongkok menginginkan adanya jalur sutra baru demi kepentingan bersama. Hal tersebut disampaikan melalui pidato Jiang Zemin pada *Asia Europe Meeting* (ASEM) bahwa :

“ASEM should build a new Silk Road to actively boost exchanges between these two civilizations in the new century so that countries in Asia and Europe will build on their respective civilizations and respect, learn from, complement and benefit each other” (CNN 2001).

³ *Belt and road initiative* merupakan nama resmi dari kerjasama internasional yang digagas oleh Tiongkok dengan maksud untuk merekonstruksi kembali jalur sutra kuno dengan pembangunan infrastruktur yang melibatkan negara-negara yang dilewati oleh jalur sutra. Penulis menggunakan BRI untuk mempersingkat istilah *Belt and road initiative*, *One Belt One Road* atau Jalur Sutra Baru yang memiliki arti yang sama.

(ASEM harus membangun jalur sutra baru untuk secara aktif meningkatkan pertukaran antara kedua peradaban di negara-negara Asia dan Eropa yang nantinya dapat membangun rasa saling menghargai, saling belajar, saling melengkapi dan menguntungkan satu sama lain)

Pidato Jiang Zemin diatas menunjukkan bahwa konsep jalur sutra baru bukan merupakan sebuah hal yang baru dari Xi Jinping, namun inisiatif Jiang Zenim tidak terlaksana hingga ia digantikan oleh Hu Jianto sebagai Presiden. Sementara itu ide tentang “jalur sutra baru” juga telah digagas oleh beberapa negara sebelum Tiongkok yakni Amerika Serikat dan Jepang. Amerika Serikat pada tahun 2011 pada masa pemerintah Obama melalui Menteri Luar Negeri Hillary Clinton menggagas adanya jalur sutra baru. Istilah jalur sutra baru oleh Pemerintah Amerika Serikat dipahami sebagai inisiasi untuk menghubungkan Afghanistan menuju Asia Tengah. Negara lain yang telah menggunakan istilah “jalur sutra” yakni Jepang pada masa pemerintahan Obuchi Keizo yang menggagas “*Silk Road Diplomacy*” merupakan istilah yang digunakan oleh Pemerintah Jepang untuk menandai peningkatan keterlibatan Jepang di kawasan Asia Tengah (Yuan Li 2017:13).

Konsep jalur sutra tersebut dibawa kembali oleh Presiden Xi Jinping pada saat mengunjungi Asia Tengah pada tahun 2013 (Szcudlik-tatar 2013). Selain dikemukakan di Asia Tengah, konsep tersebut juga dibawa kembali oleh Presiden Xi Jinping di kawasan Asia Tenggara dengan mengajukan konsep jalur sutra baru. Konsep jalur sutra baru yang dikemukakan oleh Tiongkok ini juga digunakan untuk merealisasikan jalur sutra kuno dengan menggunakan teknologi yang lebih modern yakni melalui pembangunan infrastruktur seperti jaringan modern jalur kereta cepat, jalur kendaraan darat serta jalur pipa minyak di kawasan Asia (Kartini 2015:134).

Sebagai bentuk keseriusan Tiongkok terhadap inisiasi jalur sutra baru, Presiden Xi Jinping mengadakan *Belt and Road Forum* yang diadakan di Beijing pada Mei 2017, dalam pidatonya Xi menjelaskan bahwa jalur sutra baru merupakan strategi pengembangan proyek berprofil tinggi di bawah kerangka *Belt and Road* yang meliputi kawasan Eurasia, Asia Tengah dan ASEAN (Tiezzi

2017:1). Selain itu, Xi Jinping juga menjelaskan komitmen Tiongkok untuk menyalurkan dana USD 1,4 Triliun atau setara dengan Rp.18.661 Triliun untuk merealisasikan gagasan jalur sutra baru (Syarifudin 2017:1). Pada kesempatan tersebut Presiden Xi Jinping juga menjelaskan mengenai nilai dan norma yang terdapat pada jalur sutra kuno yang nantinya akan di implementasikan dalam BRI. Presiden Xi Jinping menjelaskan bahwa setidaknya terdapat empat norma atau nilai yang bersumber dari jalur sutra kuno yakni perdamaian dan kerjasama, keterbukaan dan inklusifitas, saling belajar, saling menguntungkan (Ministry of Foreign Affairs the People's Republic of China 2017a).

Keputusan Pemerintah Tiongkok dalam upaya merekonstruksi nilai atau norma dalam jalur sutra kuno melalui kebijakan BRI menarik untuk dianalisis karena norma mengenai jalur sutra merupakan gagasan yang sudah ada sejak masa Dinasti Han dan akan diangkat kembali pada masa pemerintahan Xi Jinping, terlebih karena Tiongkok sebelumnya juga telah memiliki kerjasama regional dengan negara-negara yang dimasukkan dalam BRI. Rekonstruksi jalur sutra melalui investasi pembangunan infrastruktur sebenarnya bisa dilakukan dengan menggunakan instrumen kerjasama yang telah ada. Namun Tiongkok memilih untuk menginisiasi BRI sebagai instrumen untuk merekonstruksi jalur sutra menarik untuk dikaji lebih mendalam. Berdasarkan pemaparan latar belakang skripsi diatas, maka peneliti memberikan judul:

REKONSTRUKSI JALUR SUTRA MELALUI KEBIJAKAN *BELT AND ROAD INITIATIVE* OLEH PEMERINTAH TIONGKOK

1.2 Ruang Lingkup Pembahasan

Ruang lingkup pembahasan merupakan salah satu langkah penting yang dilakukan peneliti untuk mengetahui batasan-batasan yang jelas terhadap suatu fenomena dan waktu yang akan diambil. Ruang lingkup pembahasan juga berdampak pada peneliti agar fokus dalam mencari data-data yang relevan sesuai dengan permasalahan yang akan diteliti. Selain itu, ruang lingkup pembahasan juga mampu membantu peneliti untuk menentukan konsep atau teori yang akan dipakai guna menjawab permasalahan dari fenomena yang diteliti. Oleh karena itu

untuk mempermudah penelitian dan pembahasan dalam karya tulis ilmiah ini, terdapat dua batasan yang akan digunakan yaitu batasan materi dan batasan waktu.

1.2.1 Batasan Materi

Batasan materi digunakan penulis untuk mengetahui dan membatasi pembahasan yang akan dibahas dalam suatu karya ilmiah. Penentuan batasan materi digunakan peneliti sehingga dapat fokus terhadap permasalahan yang diteliti sehingga tulisan yang dihasilkan tidak meluas ke pembahasan lainnya. Dalam penelitian ini, penulis membatasi permasalahan penelitiannya terkait dengan kebijakan jalur sutra baru yang digagas oleh Tiongkok. Penelitian ini memfokuskan mengenai perkembangan *Belt and road initiative* yang digagas oleh Tiongkok guna merekonstruksi kembali konsep jalur sutra.

1.2.2 Batasan Waktu

Batasan waktu diperlukan untuk mengkaji rentang waktu yang dikaji penulis dalam karya tulis ilmiahnya. Rentang waktu dalam karya tulis ilmiah ini dimulai pada tahun 2013 sampai dengan 2017. Penulis memilih tahun 2013 karena pada tersebut Presiden Tiongkok mengemukakan bahwa Tiongkok akan menggagas *Belt and road initiative*. Akhir batasan waktu karena pada Mei 2017 adalah waktu di mana dilaksanakan *Belt and Road Forum* yang diadakan di Beijing guna membahas konsep jalur sutra baru yang digagas oleh Tiongkok. Selain itu, batasan waktu dipilih menjadi akhir batasan waktu untuk mempermudah penulis dalam mencari data yang akan digunakan untuk menjawab rumusan masalah dalam karya tulis ilmiah ini.

1.3 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dapat dijadikan sebagai dasar pijakan bagi peneliti untuk menentukan desain dan juga strategi penelitian. Selain itu, rumusan masalah juga dapat digunakan untuk memudahkan proses analisa terhadap objek

penelitian. Berdasarkan uraian latar belakang yang sudah dijelaskan sebelumnya terdapat pertanyaan yang menarik untuk dijawab dan dijadikan rumusan masalah sebagai berikut:

1. **Bagaimana Tiongkok merekonstruksi jalur sutra melalui kebijakan *Belt and Road Initiative* di kawasan Asia Pasifik?**
2. **Bagaimana Tiongkok mempromosikan norma-norma yang ada pada jalur sutra melalui kebijakan *Belt and Road Initiative*?**

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian merupakan bagian yang sangat penting dalam sebuah penelitian yang nantinya akan digunakan untuk menentukan maksud dari seluruh isi penelitian (Creswell 2014). Tujuan penelitian ini didasarkan pada permasalahan yang telah dijelaskan sebelumnya yaitu diharapkan dapat mendeskripsikan dan menganalisa proses rekonstruksi jalur sutra oleh Pemerintahan Tiongkok melalui kebijakan *Belt and road initiative*. Selain itu, penelitian ini juga bertujuan untuk melihat bagaimana norma-norma yang ada pada jalur sutra di promosikan oleh Pemerintah Tiongkok ke negara-negara lain di dunia.

1.5 Kerangka Pemikiran

Penulisan karya tulis ilmiah menggunakan konsep dan teori untuk menjelaskan dan menganalisa permasalahan yang ada. Teori dan konsep yang digunakan tergantung pada kesesuaian permasalahan yang ada di dalam sebuah karya tulis ilmiah. Konsep-konsep dalam suatu kerangka pemikiran dapat menunjukkan atau memuat suatu abstraksi teori yang selanjutnya dapat digunakan penulis untuk menganalisa fenomena yang ada (Yin 2011). Menurut Mochtar Mas' oed sebuah teori merupakan bentuk penjelasan paling umum yang digunakan sebagai dasar analisis maupun prediksi (Mas' oed 1990:118).

Dalam penulisan karya ilmiah ini penulis menganalisis masalah yang telah dikemukakan sebelumnya menggunakan dua kerangka pemikiran yakni, Konstruktivisme dalam hubungan internasional dan norma dalam hubungan internasional.

1.5.1 Konstruktivisme dalam Hubungan Internasional

Konstruktivisme merupakan sebuah pemikiran dalam hubungan internasional yang lahir atas reaksi dari realisme dan juga neo-realisme, konstruktivisme memberi penekanan bahwa terdapat hal-hal yang dapat mempengaruhi dan menginspirasi sebuah kebijakan luar negeri. Konstruktivis merujuk pada adanya ide-ide, pemikiran dan kepercayaan kelompok-kelompok yang terlibat di dalam negeri dan juga di luar negeri yang nantinya ide dan konsepsi tentang luar negeri tersebut dapat menjadi pemahaman bersama dan membentuk identitas serta menginspirasi kebijakan luar negeri (Hara 2011:116). Para kelompok konstruktivis menilai bahwa fenomena sosial harus dibedakan dengan fenomena alam yang terjadi secara alamiah melainkan adanya konstruksi sosial yang melatarbelakangi adanya fenomena sosial, hal tersebut merupakan sebuah kritik terhadap kelompok rasionalis yang menjelaskan bahwa terdapat fakta material diluar subyek peneliti.

Menurut Robert Jackson dan George Sorensen bahwa konstruktivisme merupakan pendekatan dalam hubungan internasional yang berpedapat bahwa : (i) hubungan manusia dan juga hubungan internasional pada dasarnya terdiri atas dasar pemikiran dan gagasan, bukan pada kondisi material maupun kekuatan. (ii) ide utama dari gagasan konstruktivisme berfokus pada kepercayaan intersubyektif (ide, norma, asumsi) yang disebarkan secara luas oleh manusia. (iii) Penyebaran kepercayaan intersubyektif tersebut akan membentuk dan mengungkapkan identitas dan ketertarikan seseorang. (iv) konstruktivisme fokus terhadap institusi sosial seperti kedaulatan negara (Jackson & Sorensen 2003:254).

Konstruktivisme menjelaskan bahwa fenomena sosial merupakan sebuah tindakan yang diambil oleh aktor yang bertindak berdasarkan ide maupun norma. Dalam kaitannya dengan politik luar negeri, konstruktivisme lebih menekankan

mengenai adanya sebuah ide atau pemikiran kelompok-kelompok yang nantinya akan dapat memengaruhi kebijakan luar negeri sebuah negara yang diakibatkan adanya pemahaman bersama. Sementara itu, posisi konstruktivisme struktur sosial dijelaskan oleh Alexander Wendt yang dikutip dalam Robert Jackson dan George Sorensen (Jackson & Sorensen 2003:255):

“Social structures have three elements: share knowledge, material resources, and practices. First, social structure are defined, in part, by shared understandings, expectations, or knowledge. These constitute the actors in a situation and the nature of their relationships, whether cooperative or conflictual.”

(Struktur sosial memiliki tiga unsur: berbagi pengetahuan, sumber material, dan praktik. Pertama, struktur sosial di definisikan berdasarkan berbagi pemahaman, ekspektasi atau pengetahuan. Hal ini yang nantinya akan memengaruhi aktor dalam melihat hubungan mereka, baik menjadi kooperatif atau konfliktual)

Kutipan diatas menjelaskan bahwa sikap sebuah negara dalam struktur sosial baik itu bersikap kooperatif atau tidak, itu dapat dipengaruhi berdasarkan pemahaman bersama, ekspektasi atau pengetahuan yang nantinya akan membenarkan para aktor dalam situasi dan sifat alamiah hubungan. Dalam hal ini konstruktivisme menjelaskan bahwa sikap sebuah aktor terhadap struktur sosial dapat dipengaruhi oleh ide atau pemahaman bersama. Sementara itu, konstruktivisme juga menjelaskan bahwa kepentingan nasional sebuah negara juga dipengaruhi oleh proses interaksi antara agen-agen seperti individual, NGO dan negara (Jackson & Sorensen 2003:255). Alexander Wendt juga menjelaskan bahwa politik internasional dibuat melalui proses dan bukan hal yang tiba-tiba ada sebagaimana mestinya, ia juga menjelaskan bahwa struktur internasional tidak dapat lepas dari proses yang melibatkan aktor-aktor. Negara saling berinteraksi dan berusaha memahami negara lain dengan melihat perilaku serta gelagat yang ditunjukkan oleh negara lain (Hara 2011:124).

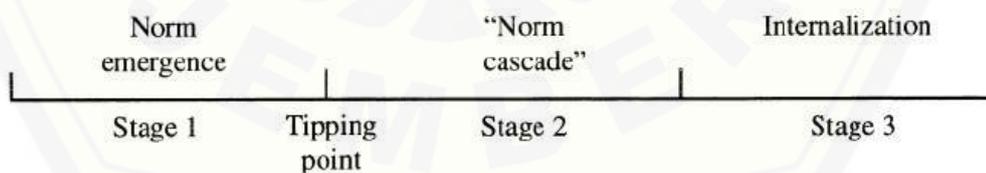
Penulis dalam penelitian ini memilih untuk menggunakan konstruktivisme untuk menjelaskan permasalahan yang telah disebutkan pada bagian sebelumnya. Keputusan Pemerintahan Tiongkok untuk mengagagas kembali konsepsi jalur sutra melalui kebijakan BRI tidak datang dari ruang hampa, melainkan terdapat ide-ide

dan kepercayaan yang dipercaya oleh individu atau kelompok-kelompok yang dapat menginspirasi kebijakan luar negeri. Selain itu, konstruktivis juga dapat menjelaskan bahwa upaya Tiongkok dalam mengangkat kembali ide jalur sutra merupakan upaya Tiongkok untuk menciptakan kepercayaan intersubjektif mengenai ide, norma dan asumsi tentang jalur sutra.

1.5.2 Norma dalam hubungan internasional

Pada karya tulis ini, penulis melihat bahwa setidaknya ada empat norma yang terdapat pada jalur sutra yang akan dibawa kembali oleh Pemerintah Tiongkok yang juga telah disinggung pada bagian latar belakang. Pemerintah Tiongkok melalui Presiden Xi Jinping menjelaskan bahwa keempat norma dalam kerjasama jalur sutra kuno yang akan dibawa kembali dalam BRI yakni perdamaian dan kerjasama, keterbukaan dan inklusifitas, saling belajar, saling menguntungkan.

Martha Finnemore dalam tulisan berjudul *International Norm Dynamics and Political Change* mendefinisikan bahwa norma merupakan sebuah standar yang pantas guna melihat perilaku yang dianggap pantas (Finnemore & Sikkink 1998:891). Norma nantinya dapat dianut oleh negara setelah melewati beberapa tahapan, untuk memahami tahapan-tahapan tersebut berikut adalah tahapan norma menurut Martha Finnemore.



Gambar 1.1. Siklus Norma

Sumber : Martha Finnemore dan Kathryn Sikkink. 1998. *International Norm Dynamics and Political Change*. International Organization 52,4 Autumn 1998. Boston hal 896

Dari bagan diatas dapat dijelaskan bahwa siklus norma terdiri atas tiga tahapan, dari pembuatan norma hingga sebuah norma dapat diterima. Tahap pertama disebut *norm emergence* atau tahap di mana munculnya sebuah norma

yang tidak secara tiba-tiba muncul, melainkan terdapat aktor yang disebut *norm entrepreneur*, aktor inilah pada awalnya yang membentuk atau menginisiasi sebuah norma tersebut (Finnemore & Sikkink 1998:896). Keberadaan *norm entrepreneur* dapat dikatakan sangat penting pada tahap *norm emergence*, hal tersebut karena *norm entrepreneur* akan melakukan proses *framing* guna memunculkan adanya norma yang nantinya dianggap pantas dan layak menjadi sebuah kepentingan (Finnemore & Sikkink 1998:897).

Setelah *framing* terhadap norma baru mulai tersebar ke dalam pemahaman publik maka adopsi terhadap norma tersebut akan dilakukan oleh pemerintah. Setelah *norm entrepreneur* melakukan *framing* maka selanjutnya adalah fase *tipping point*. Fase *tipping point* dapat dikatakan sebagai fase perantara sebelum sebuah norma memasuki tahap kedua. Fase *tipping point* menurut Finnemore dan Sikkink dapat dilihat melalui dua indikator yakni: 1) munculnya banyak negara yang menyatakan ketertarikan mereka untuk mengadopsi norma tersebut, 2) diadopsinya norma oleh *critical state*. *Critical state* adalah negara-negara yang mau berkompromi guna mengadopsi norma tersebut walaupun kondisi negara tersebut belum memungkinkan untuk implementasi norma baru tersebut dari berbagai segi (sosial-budaya, masyarakat, infrastruktur politik).

Norm cascade adalah tahapan di mana sebuah norma sudah melalui tahap keberhasilan sehingga lebih banyak negara yang mengadopsi norma tersebut. Tahapan selanjutnya yang juga merupakan tahapan terakhir dari siklus norma adalah tahap internalisasi. Pada tahap ini norma sudah dianggap sebagai sesuatu yang alamiah sehingga digunakan sebagai standar perilaku bagi negara maupun masyarakat (Finnemore & Sikkink 1998:905).

Untuk memahami lebih lanjut mengenai tahapan norma juga dapat dilihat melalui tahapan norma yang ditulis oleh Martha Finnemore dan Kathryn Sikkink berikut:

Tabel 1.1 Tahapan norma

	<i>Stage 1</i> <i>Norm emergence</i>	<i>Stage 2</i> <i>Norm cascade</i>	<i>Stage 3</i> <i>Internalization</i>
<i>Actors</i>	Norm entrepreneurs with organizational platforms	States, international organizations, networks	Law, professions, bureaucracy
<i>Motives</i>	Altruism, empathy, ideational, commitment	Legitimacy, reputation, esteem	Conformity
<i>Dominant mechanisms</i>	Persuasion	Socialization, institutionalization, demonstration	Habit, institutionalization

Sumber : Martha Finnemore dan Kathryn Sikkink. 1998. *International Norm Dynamics and Political Change*. International Organization 52,4 Autumn 1998. Boston hal 898

Dari Tabel tersebut dapat dijelaskan bahwa terdapat tiga tahapan norma secara lebih rinci, seperti yang sudah dijelaskan pada bagian sebelumnya bahwa norma tidak hadir dari ruang hampa melainkan diciptakan oleh *norm entrepreneurs* dengan *organizational platform* sebagai salah satu upaya untuk membujuk negara lain dalam rangka mendapatkan empati dari negara lain.

Pada tahap *norm cascade* yang menjadi mekanisme dominan adalah sosialisasi norma yang dilakukan oleh aktor. Finnemore dalam tulisannya menjelaskan bahwa sosialisasi dalam politik internasional memiliki banyak contoh seperti pujian atau kecaman baik secara bilateral maupun multilateral yang disertai dengan konsekuensi berupa sanksi atau insentif (Finnemore & Sikkink 1998:902). Aktor pada tahap kedua ini meliputi negara, organisasi internasional dan jaringan kerjasama yang dimiliki oleh *norm entrepreneurs* (Finnemore & Sikkink 1998:902). Pada tahap ini, Finnemore dan Sikkink menjelaskan bahwa terdapat pengaruh internasional berupa mekanisme sosialisasi yang efektif. *Norm entrepreneur* pada tahap ini melakukan sosialisasi melalui: 1) memberikan tekanan agar negara lain mengadopsi kebijakan; dan 2) memotivasi pemenuhan indikator norma sosial.

Pada tahap ketiga yakni internalisasi, norma sudah sangat melekat dan sudah mengakar (Finnemore & Sikkink 1998:904). Pada tahap ketiga ini, sebuah norma sudah mendapat dukungan dan pengakuan secara luas sehingga memunculkan anggapan bahwa norma tersebut merupakan sesuatu yang seharusnya ada dan dianut sejak lama. Penerimaan secara luas yang dimaksud pada fase ini bukanlah penerimaan yang tidak ada tentangan atau penolakandari beberapa pihak, penolakan dan tentangan tetap ada namun tidak signifikan sehingga tidak mengganggu penerimaan norma secara luas.

Sejalan dengan pemaparan konsep norma dalam hubungan internasional diatas, keputusan Pemerintah Tiongkok untuk merekonstruksi jalur sutra merupakan bentuk upaya Pemerintah Tiongkok untuk menyebarkan ide, norma atau nilai-nilai yang dipercaya agar mendapatkan penerimaan oleh negara-negara lain di dunia melalui kebijakan BRI.

1.6 Argumen Utama

Argumen utama merupakan bagian dari penelitian yang cukup penting, hal tersebut karena argumen utama merupakan bagian dari hasil pemikiran sementara penulis terhadap topik yang tengah diteliti. Dilihat dari latar belakang yang telah diuraikan di atas maka argumen utama penulis pada skripsi ini adalah sebagai berikut:

Belt and road initiative yang digagas oleh Pemerintah Tiongkok merupakan sebuah bentuk rekonstruksi terhadap jalur sutra kuno di kawasan Asia Pasifik. Proses rekonstruksi tersebut dilakukan dengan cara menambahkan aspek norma-norma pada jalur sutra kuno yang dimasukkan ke dalam BRI dan melakukan pembaruan terhadap jalur yang dilewati oleh BRI. Sementara itu proses penyebaran norma-norma yang ada pada BRI dilakukan oleh Pemerintah Tiongkok selaku *norm entrepreneurs* dengan cara persuasi untuk mendapat penerimaan dari negara lain di dunia.

1.7 Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan cara yang digunakan dalam sebuah karya tulis ilmiah untuk memperoleh informasi dan kemudian dianalisis berdasarkan rumusan masalah yang telah ditetapkan sebelumnya. Penggunaan metode penelitian bertujuan untuk menentukan jenis data yang diperlukan, sumber data dan bagaimana data-data itu diolah.

1.7.1 Metode Pengumpulan data

Metode pengumpulan data adalah salah satu bagian metode penelitian yang sangat penting dalam sebuah penelitian. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif sehingga data yang dibutuhkan dalam penelitian ini merupakan data yang sesuai dengan *natural setting*. Menurut Lofland, sumber data utama dalam penelitian kualitatif ialah kata-kata dan tindakan, selebihnya adalah data tambahan (Moleong 1995,113). Sumber data yang berupa kata-kata dan tindakan dapat berupa hasil wawancara, observasi, foto, film, rekaman. Sementara sumber data tertulis berupa buku, majalah ilmiah, laporan, arsip, dokumen pribadi, dan dokumen resmi (Moleong 1995).

Jenis data yang diperlukan dalam penelitian ini adalah data sekunder (*secondary data*). Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari hasil pengamatan pihak lain dan bukan pengamatan secara langsung, hal ini berarti peneliti tidak berinteraksi langsung dengan objek kajian (Moleong 1995). Oleh karena itu untuk mendapatkan data penelitian yang relevan, penulis menggunakan pusat informasi diantaranya :

1. Perpustakaan Pusat Universitas Jember
2. Ruang Baca Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember
3. Buku, Jurnal ilmiah, Artikel
4. Media Internet
5. Jurnal dan buku elektronik
6. Media cetak atau surat kabar

1.7.2 Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis deskriptif kualitatif. Artinya bahwa setiap data yang diperoleh baik berupa gambar, kalimat, angka dan bentuk-bentuk yang lain tidak serta merta disimpulkan dan disajikan tanpa pengolahan. Menurut Moleong, proses analisis data dimulai dengan menelaah seluruh data yang tersedia dari berbagai sumber dan kemudian dibaca, dipelajari serta ditelaah oleh peneliti (Moleong 1995:190). Dalam penelitian ini penulis akan menganalisis setiap fenomena hubungan internasional sesuai dengan permasalahan yang dibahas dan kemudian akan disimpulkan.

1.8 Sistematika Penulisan

Penulisan dalam skripsi ini terdiri dari lima bab, di mana dalam setiap bab terdapat beberapa sub-bab yang menjelaskan isi dari setiap bab. Sistematika penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

Bab 1 Pendahuluan

Pada Bab ini penulis akan menjabarkan tentang latar belakang, ruang lingkup pembahasan, perumusan masalah, tujuan penelitian, kerangka dasar pemikiran, argumen utama, metode penelitian dan sistematika penulisan.

Bab 2 Gambaran Umum Jalur Sutra Kuno

Pada bab ini penulis akan memaparkan mengenai gambaran umum jalur sutra kuno. Pada pemaparannya akan dijelaskan mengenai bagaimana sejarah jalur sutra hingga menjadi jalur perdagangan maupun pertukaran budaya.

Bab 3 Tiongkok pada Masa Pemerintahan Xi Jinping

Pada bab ini penulis akan memaparkan mengenai Tiongkok pada masa pemerintahan Xi Jinping. Bab ini juga akan memaparkan mengenai bagaimana kebijakan luar negeri Tiongkok pada masa pemerintahan Xi Jinping dan juga gambaran umum mengenai *Belt and Road Initiative*. Dalam bab ini juga akan dijelaskan mengenai norma-norma apa saja yang dimasukkan oleh Pemerintah Tiongkok melalui inisiatif *Belt and Road Initiative*.

Bab 4 Praktik Rekonstruksi Jalur Sutra melalui *Belt and Road Initiative* oleh Pemerintah Tiongkok

Bab ini akan menjawab rumusan masalah yang ada pada penelitian ini. Penulis pada bab ini akan memaparkan mengenai bagaimana rekonstruksi jalur sutra melalui *Belt and road initiative* yang digagas oleh Pemerintah Tiongkok. Bab ini juga akan berisi tentang bagaimana ide-ide dalam jalur sutra disebarluaskan oleh pemerintah Tiongkok sehingga memunculkan tindakan dari negara lain untuk mengikuti atau menerima ide dan nilai-nilai tentang jalur sutra yang digagas oleh Tiongkok.

Bab 5 Kesimpulan

Dalam bab terakhir ini akan berisi tentang kesimpulan dari keseluruhan pembahasan dalam penelitian dari bab-bab sebelumnya.

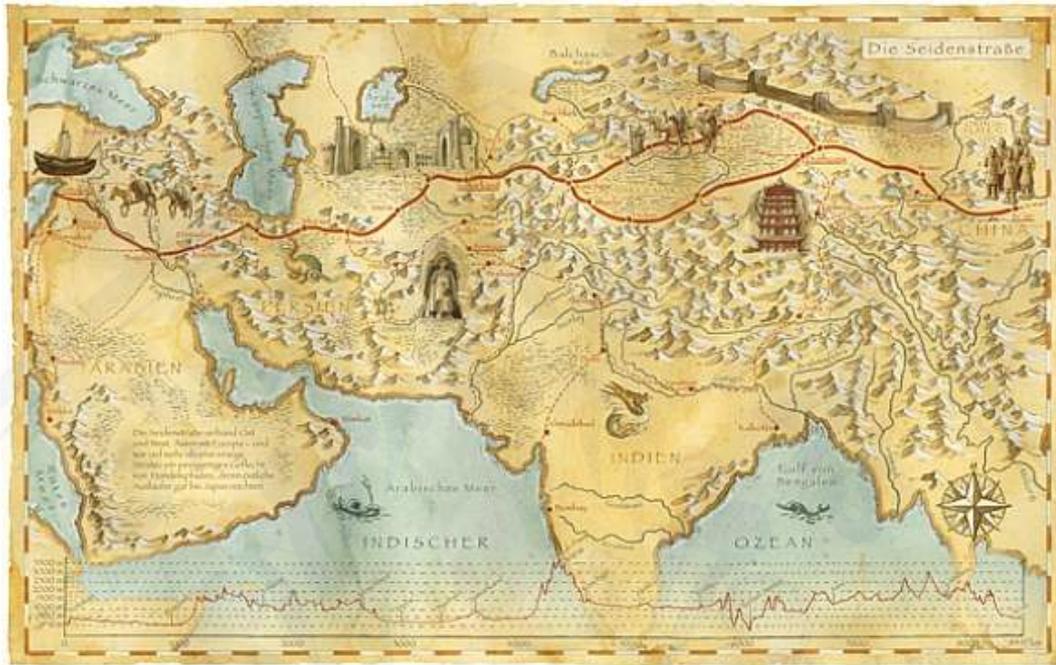
BAB 2. GAMBARAN UMUM JALUR SUTRA

Penelitian ini bertujuan untuk mencari tahu bagaimana rekonstruksi jalur sutra melalui kebijakan *Belt and road initiative* oleh Pemerintah Tiongkok. Bab ini menjelaskan mengenai sejarah jalur sutra kuno. Hal tersebut perlu untuk dijelaskan karena berkaitan dengan keputusan Pemerintah Tiongkok untuk merekonstruksi jalur sutra kuno dalam *Belt and road initiative*.

Jalur sutra merupakan istilah yang digunakan pertama kali oleh ahli geografi Jerman yakni van Richthofen (Warner 2016:1). Jalur Sutra merupakan definisi yang menjelaskan mengenai jalur yang menghubungkan Tiongkok dengan mitra dagangnya di kawasan Asia Tengah, Asia Barat, India dan Eropa pada masa dinasti Han (Waugh 2009:12). Jalur ini disebut jalur sutra karena sutra merupakan komoditi utama perdagangan Tiongkok yang melalui jalur ini, menyusul kemudian diikuti oleh komoditi lain seperti emas. Jalur sutra kuno Tiongkok pada masa lalu selain digunakan sebagai jalur ekonomi yang menghubungkan antara Asia dan Eropa, jalur sutra kuno juga merupakan akses kegiatan budaya dan juga politik pada abad ke-2 hingga pada abad ke-18 (Warner 2016:1).

Jalur Sutra merupakan sebuah rute perdagangan pada masanya yang mempertahankan kepentingannya selama 2.000 tahun. Jalur ini berfungsi sebagai jembatan antara manusia dan budaya selama berabad-abad. Jalur Sutra merupakan jalur yang menghubungkan Tiongkok dengan mitra dagangnya di kawasan Asia Tengah, Asia Barat, India dan Eropa. Jalur Sutra merupakan jalur perdagangan dengan sutra sebagai komoditi utama yang melalui jalur ini, menyusul kemudian diikuti oleh komoditi lain seperti emas. Sejarah jalur sutra merupakan sebuah bentuk narasi mengenai perpindahan, interaksi dan hubungan manusia pada zaman lampau dengan melewati lintas batas wilayah dengan jarak yang cukup jauh (Waugh 2009:9). Jalur sutra pada masa lalu selain digunakan sebagai jalur ekonomi yang menghubungkan antara Asia dan Eropa, jalur sutra kuno juga merupakan akses kegiatan budaya dan juga politik pada abad ke-2 hingga pada abad ke-18, istilah jalur sutra sendiri digunakan kali pertama oleh ahli geografi

Jerman yakni van Richthofen (Warner 2016:1). Berikut merupakan peta jalur sutra pada masa Dinasti Han:



Gambar 2.1 Peta Jalur Sutra pada masa Dinasti Han

Sumber : *Silkroad trade road*. Diakses dari

<http://www.silkroutes.net/orient/mapssilkroustrade.htm>

Jalur sutra pada awalnya dibuka oleh Zang Qian yang merupakan jenderal Tiongkok pada masa dinasti Han dan dikirim menuju “wilayah barat” yang pada masa itu merupakan penyuplai kebutuhan-kebutuhan penting serta sumber pengetahuan politik (Waugh 2009:12). Jalur sutra selain digunakan sebagai jalur perdagangan juga digunakan sebagai jalur pertukaran budaya dan ilmu pengetahuan, hal ini dapat dilihat pada tahun 629-645 SM seorang biksu Buddha dari Tiongkok yakni Xuanzang melewati jalur sutra yakni dari daratan Asia menuju India dan kembali lagi ke Tiongkok dan menjadi tokoh penerjemah penting dari teks-teks agama Buddha. Jalur sutra bukan hanya sebagai jalur perdagangan namun lebih dari itu, jalur sutra merupakan senuah sejarah panjang mengenai perpindahan, transmigrasi dan juga interaksi yang melewati batas-batas wilayah (Waugh 2009:9).

Dalam perkembangannya, jalur sutra menjadi sarana bertukar pengetahuan, bahasa, agama dan juga perkembangan budaya seperti teknologi membuat kertas, sistem irigasi dan juga menyerap budaya sosial yang ditemukan di sepanjang jalur sutra (UNESCO 2004). Jalur sutra juga dilewati oleh beberapa tokoh dunia. Berikut adalah kronologi jalur sutra yang di lewati oleh beberapa tokoh petualang dunia (Waugh 2009:15):

- 136–125, 119–115 SM. Zhang Qian, utusan yang dikirim oleh Dinasti Han ke “Wilayah Barat,” yang memasok data mengenai intelijen komersial dan politik yang penting.
- 629–645 Masehi. Xuanzang (Hsuan-tsang), Biksu Buddha Tiongkok yang melakukan perjalanan dari Asia menuju India, belajar di sana, dan kembali Chang'an (Xian) yang merupakan ibukota Tiongkok. Xuanzang juga merupakan seorang penerjemah penting dari teks-teks Buddhis
- 821. Tamim ibn Bahr, utusan Arab, yang mengunjungi ibukota Uyghur di lembah Sungai Orkhon di Mongolia.
- 1253–1255. William dari Rubruck (Ruysbroeck), Fransiskan yang melakukan perjalanan ke Kerajaan Mongol yang merupakan ibukota dari Karakorum dan menulis laporan yang sangat rinci tentang apa yang dia lihat
- 1271–1295. Marco Polo, ia melewati jalur sutra pada saat melakukan perjalanan ke Asia dengan ayah dan pamannya.
- 1325–1354. Abu Abd Allah Muhammad Ibn Battuta, Orang Maroko yang bepergian bahkan mengungguli Marco Polo.
- 1403–1406. Ruy Gonzales de Clavijo, duta besar Spanyol untuk wilayah Timur (Tamerlane), yang dengan hati-hati menggambarkan rute perjalanannya menuju Iran utara dan ibu kota Samarkand yang berkembang pesat.
- 1413–1415, 1421–1422, 1431–1433. Ma Huan, penerjemah Muslim yang menemani laksamana terkenal Cheng He (Cheng Ho) pada ekspedisi keempat, keenam, dan ketujuhnya menuju Samudera Hindia dan

menggambarkan kondisi geografi serta perdagangan sepanjang jalan yang ia lewati

- 1664–1667, 1671–1677. John Chardin, seorang Huguenot Prancis yang menghabiskan waktu signifikan di Kaukasus, Persia, dan India dan menulis salah satu akun utama Eropa Safavid Persia.

Jalur sutra berakhir ketika kekaisaran Bizantium jatuh ke Turki pada tahun 1453 Masehi, hal tersebut berdampak pada ditutupnya jalur sutra demi memutuskan segala hubungan dengan barat (Mark 2014;1). Jalur Sutra menjadi salah satu warisan dunia yang didukung oleh UNESCO untuk melestarikan kebudayaan serta peninggalan yang ada di jalur sutra. Hal ini merupakan sebuah bentuk perlindungan terhadap salah satu sejarah jalur perdagangan terbesar di dunia.

2.1 Sejarah Awal Jalur Sutra

Permulaan dari kemunculan Jalur Sutra dapat dilihat kembali ke masa-masa awal dinasti Qin berhasil mempersatukan tujuh kerajaan yang selalu berperang dengan satu sama lain. Pada saat itu Tiongkok di bawah dinasti Qin memiliki mitra ekonomi yang baik yaitu Konfederasi Yuezhi, di mana mereka selalu menyediakan jalur perekonomian untuk dinasti-dinasti Tiongkok dengan menjadi *middleman* untuk Tiongkok dan Asia Tengah untuk memperdagangkan sutra dengan batu giok (Liu, 2010:3). Tentu saja ketika masa peperangan terjadi, Tiongkok membutuhkan banyak kuda yang kuat dan bertenaga untuk terus memperkuat kekuatan militer yang dimilikinya, akan tetapi kuda-kuda yang dikembangbiakkan di wilayah Tiongkok tidak dapat memuaskan standar yang diinginkan oleh pemimpin-pemimpin di Tiongkok. Oleh karenanya mereka melirik kembali ke Yuezhi untuk mendapatkan pasokan kuda yang berkualitas (Liu 2010:3).

Di timur wilayah Yuezhi, ada padang rumput Mongolia, di mana suku Xiongnu yang menguasai wilayah tersebut memiliki banyak kuda-kuda berkualitas (Liu 2010:3). Namun Xiongnu sendiri juga sering sekali berperang dengan kerajaan-kerajaan Tiongkok sebelum mereka bersatu, dan setelah di

bawah kekuasaan dinasti Qin, kaisar pertama Qin, Shinghuadi, menyadari bahwa Xiongnu adalah ancaman terbesar untuk dinasti kekaisaran miliknya (Liu 2010:3). Oleh karenanya dinasti Qin mengirimkan banyak tekstil sutra ke daerah Mongolia untuk membuai suku Xiongnu dan juga untuk menukarkannya dengan kuda-kuda berkualitas dari Mongolia (Liu 2010:3).

Setelah itu konflik demi konflik terus bermunculan antara Xiongnu dan juga Tiongkok yang dipimpin oleh dinasti Han setelah dinasti Han berhasil menggulingkan pemerintahan dinasti Qin. Puncaknya adalah saat kemunculan kaisar Tiongkok, Wudi, yang mengambil langkah ofensif terhadap Xiongnu setelah dia diangkat menjadi kaisar pada tahun 140 SM, langkah yang berbeda dari generasi-generasi kaisar sebelumnya yang memilih untuk tetap melakukan diplomasi defensif yaitu dengan menikahkan putri-putri ataupun selir mereka dengan pemimpin pemimpin Xiongnu (Liu 2010:6). Akan tetapi Xiongnu terus menerus menyerang wilayah perbatasan-perbatasan Tiongkok untuk menjarah kota ataupun desa yang penjagaannya tidak begitu kuat. Hal ini membuat Tiongkok merasa perlu memiliki kawan diantara para nomadik agar keamanan dan kedamaian di wilayah perbatasan mereka dapat terjamin (Liu 2010:6).

Zhang Qian, seorang pejabat kecil di Tiongkok yang dikirimkan oleh Kaisar Wudi untuk membangun aliansi dengan Yuezhi untuk menghalau Xiongnu (Liu 2010:6). Dalam perjalanannya untuk mencari aliansi dengan Yuezhi, Zhang Qian tertangkap oleh Xiongnu dan ditahan selama hampir sepuluh tahun di Xiongnu, sebelum akhirnya memiliki kesempatan untuk kabur dari kemah Xiongnu dan mencapai wilayah Dawan (yang mana adalah Ferghana di Negara Uzbekistan) dan tinggal di daerah Bactria, sebelum akhirnya dapat meneruskan perjalanannya ke Yuezhi di pinggir Sungai Oxus pada tahun 129 SM (Liu 2010:7).

Namun setelah sampai ke Yuezhi, pemimpin mereka, yang telah menyaksikan kekalahan telak konfederasinya dengan Xiongnu, tidak berminat untuk membangun aliansi militer dengan dinasti Han untuk melawan Xiongnu (Liu 2010:7). Akhirnya Zhang Qian kembali ke Tiongkok dengan membawa

semua detail dari perjalanannya selama 13 tahun ke “Daerah Barat” kepada kaisar Wudi (Liu 2010:8).

Semua catatan dan juga pengakuan dari Zhang Qian tersebut memberikan banyak informasi kepada Dinasti Tiongkok tentang negeri-negeri yang berada di wilayah “Barat”. Diantara informasi-informasi tersebut adalah semua pengetahuan mengenai budaya dan struktur politik dari Xiongnu, informasi mengenai suku nomadik lain dan masyarakat agrikultur di Asia Tengah, dan juga masyarakat yang tinggal di Iran, dan juga negeri yang jauh lebih ke barat, yaitu negeri-negeri yang ada di wilayah timur Mediterania (Liu 2010:8). Selain membawa informasi tentang masyarakat yang tinggal di luar kerajaan Tiongkok, Zhang Qian juga memberikan informasi mengenai barang-barang unik yang dia temukan, juga komoditas ekonomi dari Tiongkok seperti bambu dan juga produk pakaian yang berasal dari wilayah barat laut Shu yang ternyata diminati juga oleh banyak orang yang tinggal di wilayah Bactria, dan yang menarik perhatian pemimpin-pemimpin yang berada di Tiongkok adalah bahwa mereka tidak mendapatkannya dari pedagang Tiongkok, melainkan mereka mendapatkannya dari India (Liu 2010:8).

2.2 Jalur Sutra sebagai Rute Perdagangan

Temuan-temuan potensi ekonomi sepanjang jalur sutra membuat Tiongkok di bawah Kaisar Wudi semakin bersemangat untuk melebarkan sayap ke arah lain dengan munculnya kemungkinan perdagangan yang baru dengan negeri yang disebut India, selain tetap melakukan ekspedisi militer ke wilayah yang dikuasai oleh Xiongnu (Liu 2010:9). Sayangnya usaha Tiongkok untuk meneruskan rute dagang ke India gagal karena perlawanan dari masyarakat di wilayah pegunungan Yunnan terhadap berdagang dengan pemerintahan Tiongkok, tetapi disisi lain Tiongkok satu demi satu keberhasilan dalam ekspedisi militer yang dilakukan membuat pemerintahan Tiongkok dinasti Han semakin mengerti cara mengatasi serangan yang dilakukan oleh Xiongnu dan membuat mereka tidak menjadi ancaman langsung untuk para petani yang berada di perbatasan selatan Tiongkok (Liu 2010:9).

Setelah berhasil mengontrol rute aman, perdagangan yang dilakukan oleh Tiongkok semakin berkembang pesat. Rute perdagangan yang relatif aman ini menarik banyak pedagang asing untuk berdagang dengan masyarakat Tiongkok. Semakin banyak barang-barang eksotis seperti – perlengkapan dari kaca Romawi, produk tekstil dari bahan kapas India, rempah dan wewangian, batu mulia, dan juga beragam jenis barang memasuki pasar China (Liu 2010:10). Selain barang-barang yang membanjiri Tiongkok, informasi mengenai iklim dari negeri-negeri asing, makanan, pakaian, dan juga mata uang dari berbagai negeri masuk ke dalam rute ini, dan para sejarawan Tiongkok mulai mengumpulkan detail mengenai beragam tempat yang berada jauh di Asia Selatan dan Mediterania (Liu 2010:10).

Pemimpin Tiongkok juga mulai menyadari nilai internasional dari produk pakaian yang berbahan sutra, yang produksinya begitu umum di masyarakat hingga mereka dapat menarik pajak ke hampir setiap masyarakat yang ada di Tiongkok dengan membayar beras atau kain sutra (Liu 2010:10). Perdagangan kain sutra ini membuat Tiongkok menjadi semakin di kenal jauh oleh negeri-negeri lain. Karena kebanyakan masyarakat di negeri lain hanya mengerti bagaimana cara membuat pakaian dari bulu hewan atau tumbuhan, gagasan untuk membuat kain sutra dari seekor ulat sangatlah menakjubkan untuk orang-orang di negeri lain (Liu 2010:10). Dengan adanya migrasi dari masyarakat Yuezhi ke wilayah Bactria, sutra juga menjadi semakin dikenal kearah barat dan membuat barang-barang dagangan yang melewati rute mereka, secara perlahan berubah menjadi salah satu arteri besar untuk komunikasi dan transportasi di Eurasia, yang mana, pada akhirnya, dikenal sebagai Jalur Sutra oleh masyarakat modern. Jalur Sutra adalah sistem rute komersial, baik di daratan atau di lautan, yang menghubungkan beragam orang dari Tiongkok ke wilayah Mediterania (Liu 2010:11)

Konfederasi Yuezhi yang bermigrasi ke Bactria disisi lain berhasil membentuk suatu dinasti kekaisaran bernama Kushan di wilayah Afganistan, yang mana uniknya mereka berhasil menemukan jalan ke bagian barat India dan berhasil membuat rute perdagangan hingga ke bagian pesisir pantai India (Liu

2010:41). Hal ini membuat Kushan berhasil menyambungkan perdagangan, bukan hanya dengan Tiongkok saja, tetapi mereka juga berhasil menyambungkan perdagangan dengan bangsa Romawi melalui perdagangan maritim, membuat mereka dapat membentuk sebuah rezim perdagangan yang melewati Asia Tengah dan juga Asia Timur (Liu 2010:41).

Penyebaran Jalur Sutra ke wilayah mediterania dapat dilihat kembali dari bukti-bukti sejarah yang ditemukan di Palmyra, sebuah situs penggalian sejarah yang ada di Suriah (Liu 2010:30). Penggalian arkeologis di Palmyra menunjukkan adanya lima ratus produk tekstil, termasuk linen, wol, kapas, dan juga dari sutra, hal ini menunjukkan bahwa karavan pedagang Palmyra sudah bersentuhan dengan Jalur Sutra. Produk tekstil berbahan sutra yang ditemukan kebanyakan adalah produksi dinasti Han, akan tetapi ada juga benang sutra dan juga pewarna yang menunjukkan bahwa Timur Tengah juga mulai menjahit produk tekstil dari benang sutra yang diimpor dari Tiongkok. Bahkan salah satu kain sutra yang ditemukan, dijahit menggunakan teknologi Tiongkok, menunjukkan situasi di Asia Tengah, termasuk gambar seorang yang memanen anggur dengan unta berpunuk dua sebagai latar belakangnya (Liu 2010:30).

Jatuhnya kekaisaran Kushan karena diserang oleh dinasti Sassanid dari Iran, tidak membuat Jalur Sutra berhenti melakukan perdagangan. Hal ini dapat terjadi karena meskipun tidak ada kekuatan besar yang mengontrol Jalur Sutra di Asia Tengah, jaringan perdagangan di Jalur Sutra telah mencapai titik otonomi sendiri berkat dukungan dari institusi agama, organisasi pedagang, dan masyarakat lokal yang dilewati oleh Jalur Sutra (Liu 2010:62). Setelah kejatuhan Kushan, pedagang dari Sogdiana menjadi pedagang yang memiliki peran signifikan dalam Jalur Sutra, dan selama lebih dari seribu tahun mereka selalu memiliki peran dalam jalur perdagangan ini, melakukan mediasi antara suku-suku nomadik, orang-orang yang tinggal di sekitar oasis, ataupun kekaisaran-kekaisaran yang memanfaatkan Jalur Sutra (Liu 2010:67). Sejak awal munculnya Jalur Sutra, bahasa dan juga huruf Sogdiana sudah menjadi salah satu bahasa komersial yang digunakan dalam Jalur Sutra. Berabad-abad setelah runtuhnya kekaisaran Han dan Romawi, bahasa Sogdiana menjadi semakin populer, dan

setelah abad ke-6 Masehi, bahasa Sogdiana menjadi bahasa yang paling sering digunakan diantara pedagang yang ada di Asia Tengah (Liu 2010:68).

Para pedagang dari Sogdiana mulai bergerak dan bepergian kearah Lembah Indus, membuka jalan baru untuk Jalur Sutra, menjadi salah satu arteri komunikasi ke wilayah India pada masa itu (Liu 2010:68). Selain itu pedagang Sogdiana juga secara perlahan mengembangkan jaringan mereka ke barat, dan setidaknya pada abad ke-6 Masehi, jaringan mereka sudah mencapai Eropa (Liu 2010:68). Perdagangan yang terus terjadi di Jalur Sutra, meskipun selalu ada gejolak politik dari negeri-negeri yang dilewatinya seperti Romawi, Bizantium, Kushan, Gupta ataupun suku-suku nomadik yang turut serta menggunakan Jalur Sutra menunjukkan bahwa, Jalur Sutra sudah bertumbuh kuat (Liu 2010:86). Jalur Sutra sudah memiliki bukti fisik ataupun infrastruktur yang mendukung, dengan banyak landmark, baik kecil ataupun besar, dan juga budaya religi yang pluralis yang menyentuh banyak pedagang dari berbagai latar belakang dan tempat. Vitalitas perekonomian dan perdagangan di Jalur Sutra tidak lagi membutuhkan sponsor dari satu atau beberapa kekuatan imperial yang ada melainkan mulai digerakkan oleh kekuatan pasar – yaitu permintaan dan pasokan untuk barang-barang perdagangan di semua negeri di seluruh Eurasia (Liu 2010:86).

Perjalanan Jalur Sutra untuk memperlebar dan memperluas jalur perdagangannya terus berlanjut hingga abad ke-15 Masehi, di mana Jalur Sutra sudah sampai ke wilayah Timur Tengah, Asia Selatan, Asia Barat Daya, dan Asia Timur, sebelum akhirnya berakhir dengan adanya Era Penemuan di Eropa dan terbukanya rute ke Timur pada akhir abad ke-15 oleh negeri-negeri di Eropa (Waugh 2009:18).

2.3 Jalur Sutra dan Pertukaran Budaya

Perkembangan pesat agama Buddha di bawah kekuasaan Kushan juga menjadi salah satu faktor cepatnya perkembangan Jalur Sutra ke wilayah Afganistan dan juga barat India. Agama Buddha yang mana pada awalnya para biksu-biksunya tidak memiliki tempat tinggal tetap dan juga sulit mendapatkan

makanan mulai berubah. Diawali dengan kemunculan Buddha Mahayana (suatu gagasan di mana pemeluk agama Buddha tidak perlu hidup sengsara untuk menghindari kesengsaraan sebelum dilahirkan kembali jika mereka mendonasikan hartanya kepada kuil-kuil persembahan Buddha) yang mana membuat Buddha sebagai agama berhasil berubah menjadi suatu institusi penting dalam perdagangan di Jalur Sutra (Liu 2010:52-53). Kuil-kuil Buddha yang ada di Kushan menjadi begitu kaya akan harta yang beraneka ragam, dan dengan kekayaan itu, dengan cepat kuil Buddha menjadi kekuatan ekonomi yang besar, melakukan segala macam bisnis, termasuk berdagang, investasi, dan membuat beragam minuman beralkohol (Liu 2010:53-54). Dengan kekayaan dari kuil-kuil tersebut, kuil-kuil Buddha memutuskan untuk tidak hanya menumpuk harta yang mereka dapatkan dari donasi para pemeluk agama Buddha, tetapi juga menyebarkan agama Buddha ke wilayah lain sekaligus untuk mengembangkan perdagangan yang mereka lakukan. Hal inilah yang membuat Jalur Sutra di wilayah barat India ataupun Afganistan hingga ke Tiongkok diwarnai dengan kuil-kuil yang dapat ditemukan di sepanjang perjalanan, yang membuat perdagangan di Jalur Sutra semakin mudah dan semakin aman, baik dari cuaca yang berubah-ubah ataupun dari penjarahan sekaligus membawa budaya masyarakat Buddha, yaitu membangun kuil-kuil berbentuk gua di sepanjang Jalur Sutra, praktik yang terus dilakukan oleh kepercayaan lain seperti Manichaenisme yang juga membangun kuil untuk kepercayaan mereka, berabad-abad setelah kuil Buddha menjadi ciri dominan pada Jalur Sutra (Liu 2010:55).

BAB 3. BELT AND ROAD INITIATIVE PADA PEMERINTAHAN XI JINPING

Rekonstruksi jalur sutra kuno melalui *Belt and Road Initiative* tidak dapat di lepaskan dari upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Tiongkok di bawah Presiden Xi Jinping. Pada bab III ini penulis akan menjabarkan lebih lanjut mengenai *Belt and Road Initiative* yang menurut Pemerintah Tiongkok adalah sebuah bentuk rekonstruksi terhadap jalur sutra kuno. Pada sub bab 3.1 akan dijelaskan secara detail mengenai gambaran umum BRI yang di gagas oleh Pemerintah Tiongkok. Kemudian pada sub bab 3.2 penulis akan menjelaskan mengenai norma-norma baru yang di munculkan oleh Pemerintah Tiongkok melalui pidato yang di kemukakan oleh Presiden Xi Jinping. Selanjutnya pada sub bab 3.3 di jabarkan mengenai upaya Pemerintah Tiongkok dalam mencapai tujuan BRI. Di sub bab terakhir yakni sub bab 3.4 dijelaskan lebih lanjut mengenai skema pembiayaan BRI melalui dua *platform* yakni *Asian Infrastructure Investment Bank* dan juga *Silk Road Fund* yang sama-sama di gagas oleh Pemerintah Tiongkok

3.1 Belt and Road Initiative

Upaya Pemerintah Tiongkok dalam menggagas merekonstruksi jalur sutra baru di kawasan Asia Pasifik melalui *Belt and Road Initiative* pertama kali dikemukakan di Kazakhstan pada bulan September tahun 2013 oleh Presiden Xi Jinping dan satu bulan kemudian tepatnya pada bulan Oktober di Indonesia. Pada dua kesempatan tersebut Presiden Xi Jinping tidak secara spesifik menjelaskan inisiatif jalur sutra baru, namun Pemerintah Tiongkok menggunakan istilah “一带一路” (yang diterjemahkan menjadi *One Belt One Road*). Nama *One Belt One Road* kemudian dirubah oleh Pemerintah Tiongkok menjadi *Belt and Road Initiative* (BRI) pada bulan September 2015.

Perubahan nama internasional untuk inisiatif jalur sutra tersebut diganti merupakan bagian dari upaya Tiongkok untuk memberikan perbedaan antara jalur sutra yang digagas oleh Tiongkok dan negara-negara sebelumnya yakni Amerika Serikat dan Jepang (Li 2015:15). Selain itu, perubahan tersebut karena terdapat perbedaan makna dari “一带一路” yang dipahami oleh Tiongkok dan terjemahannya yakni *One Belt One Road*. Perbedaan tersebut merujuk pada jika dalam bahasa Inggris, istilah “one...,one...” biasanya digunakan untuk mengartikan sesuatu yang “sama” seperti “satu dunia, satu mimpi”. Namun berbeda dengan di bahasa Mandarin, istilah “one...,one...” digunakan untuk “hal abstrak” dan menyeimbangkan struktur kalimat. Selain itu, istilah “*One Belt One Road*” juga dianggap tidak relevan lagi, terlebu setelah banyaknya penerimaan dari negara-negara lain dan membuat jalur sutra baru yang digagas oleh Tiongkok memiliki banyak jalur atau “*many roads*” (Li 2017:16). Sementara itu istilah dalam negeri Tiongkok tetap menggunakan “一带一路” dan tidak mengalami perubahan. Hal tersebut karena terdapat kepercayaan dalam Taoist klasik bahwa istilah “one” nantinya akan dapat melahirkan banyak penciptaan yang berarti *Wuji* yang berarti “asal muasal”. *Wuji*-lah yang dalam budaya Tiongkok merupakan asal muasal dari “*yin* dan *yang*” yang menurut budaya Tiongkok merupakan yang memberikan kehidupan terhadap sebuah penciptaan (Li 2017:16)



Gambar 3.1 Peta Jalur Sutra Baru melalui Belt and road initiative
 Sumber : http://www.investkl.gov.my/Relevant_News-@-One_Belt_One_Road-;_Kuala_Lumpur_is_Sitting_on_One_of_the_Prettiest_Spots_.aspx

Dari peta diatas dapat dilihat bahwa BRI memiliki dua komponen yakni *the silk road economic belt* dan *the 21st century maritime silk road*. *The silk road economic belt* sendiri merupakan istilah yang digunakan untuk menyebut jalur darat yang bermula di Xi'an, Tiongkok kemudian melewati Asia Tengah, Timur Tengah, Rusia dan Eropa yang berakhir di Venice, Italia. Sementara itu *the 21st century maritime silk road* merupakan sebuah istilah yang digunakan untuk menyebut jalur laut yang dimulai di pantai timur Tiongkok, kemudian melewati laut cina selatan, samudra Hindia, Laut merah, Laut mediterania dan kemudian berakhir di Venice, Italia. BRI dalam implementasinya baik jalur darat dan juga jalur maritim dapat dibagi kembali menjadi enam koridor ekonomi (Weiss 2017). Koridor ekonomi tersebut terdiri dari empat rute darat yakni *The new eurasian land bridge*, Koridor ekonomi Tiongkok-Mongolia-Rusia, Koridor ekonomi Tiongkok-Asia Tengah-Asia Barat, Koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan dan dua rute lain yakni Koridor ekonomi Bangladesh-Tiongkok-India-Myanmar serta Koridor ekonomi China-Indochina Peninsula yang masuk dalam Maritime Silk Road (Wijeratne et al. 2017:19).

Koridor ekonomi sendiri merujuk pada sebuah istilah yang menjelaskan bahwa terdapat koridor yang menghubungkan kegiatan ekonomi dari satu titik menuju titik lain atau sebaliknya melalui pembangunan infrastruktur untuk menghubungkan kedua wilayah tersebut (De & Iyengar 2014:1). Koridor ekonomi merupakan sebuah pendekatan yang kali pertama digunakan untuk mendukung the *Greater Mekong Subregion (GMS)* pada tahun 1992 yang berfokus kepada program konektivitas melalui pembangunan infrastruktur berupa transportasi, energi dan telekomunikasi (De & Iyengar 2014:1).

Belt and road initiative (BRI) yang digagas oleh Tiongkok memiliki dua bagian utama, yakni jalur sutra darat yang dikenal sebagai *the Silk Road Economic Belt* dan jalur laut yang dikenal sebagai *Maritime Silk Road*. Kedua komponen BRI tersebut dapat dibagi kembali menjadi enam koridor ekonomi, koridor ekonomi tersebut terdiri dari empat rute darat yakni *The new eurasian land bridge*, Koridor ekonomi Tiongkok-Mongolia-Rusia, Koridor ekonomi Tiongkok-Asia Tengah-Asia Barat, Koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan dan dua rute lain yakni Koridor ekonomi Bangladesh-Tiongkok-India-Myanmar serta Koridor ekonomi China-Indochina Peninsula yang masuk dalam *Maritime Silk Road* (Wijeratne et al. 2017:19).

3.1.1 *The New Eurasian Land Bridge*

The new eurasian land bridge merupakan sebuah istilah yang digunakan untuk menyebut koridor ekonomi yang menghubungkan Tiongkok dengan wilayah-wilayah di Eropa. Jalur ini digunakan untuk mempromosikan kerjasama antar negara dengan memperkuat konektivitas jalur kereta (Luft 2016:30)



Gambar 3.2 Peta the New Eurasia Land Bridge (NELB)

Sumber : Institute For The Analysis of Global Security diakses melalui http://www.iags.org/Luft_BRI.pdf

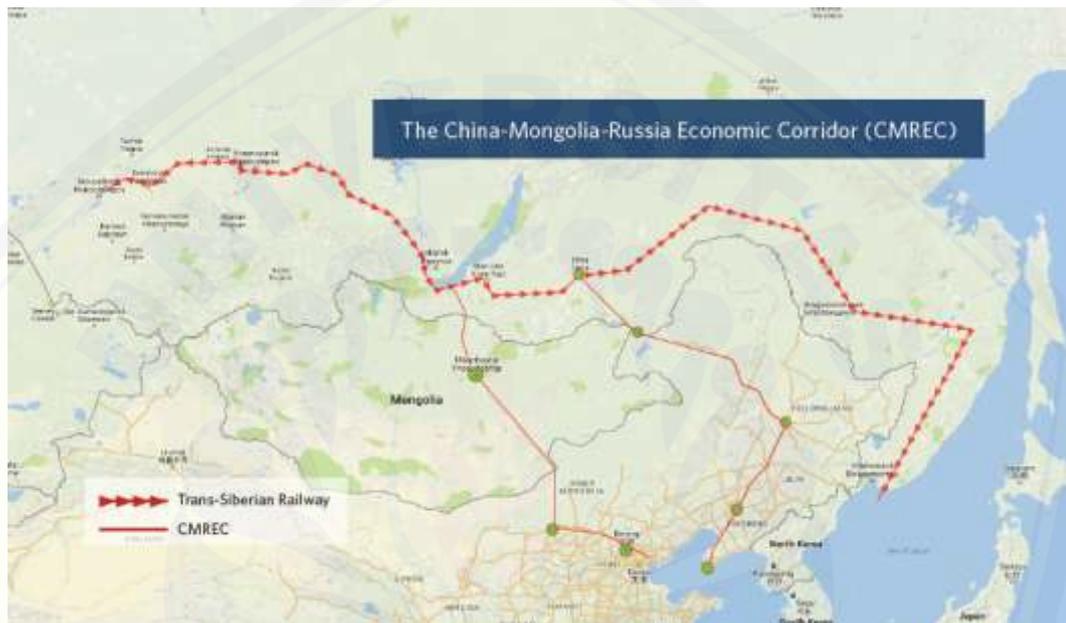
Koridor ini memanjang ke barat yang dimulai dari pantai timur Tiongkok menuju Eropa Timur dan Eropa Tengah yang melewati bagian barat laut Tiongkok, Asia Tengah dan Rusia. Jalur ini menghubungkan kota-kota di Tiongkok seperti Lanzhao, Wuhan, Chongqing, Xian dan Urumqi menuju ke kota-kota di wilayah barat seperti Rotterdam di Belanda dan juga Duisburg di Jerman (Luft 2016;30).

Konstruksi dari koridor ini berfokus pada sistem logistik internasional yang modern termasuk layanan kereta Tiongkok-Eropa. Koridor ini nantinya akan berfokus pada pembangunan perdagangan ekonomi. Sampai akhir tahun 2016, Tiongkok telah membuka 39 rute kereta Tiongkok-Eropa yang memerlukan 3000 kereta dengan tujuan 14 kota di 9 negara Eropa (Office of the Leading Group for the Belt and Road Initiative 2017:13)

3.1.2 Koridor Ekonomi Tiongkok-Mongolia-Rusia

Tiongkok, Mongolia dan Rusia merupakan tiga negara yang memiliki sejarah panjang hubungan baik antar tiga negara. Koridor ini menghubungkan antar tiga negara yakni Tiongkok, Mongolia dan Rusia. Pada tahun 2014-2015

ketiga pemimpin negara bertemu untuk membahas Rencana Pembangunan Kerjasama Trilateral yang juga merupakan bagian dari Koridor ekonomi Tiongkok-Mongolia-Rusia (Luft 2016:18). Ketiga pemimpin negara telah bertemu pada 11 September 2014, Xi Jinping selaku Presiden Tiongkok mengusulkan agar BRI dihubungkan dengan *Eurasian Economic Union* dan *Mongolia's Praire Road program* untuk membangun koridor ekonomi Tiongkok-Mongolia-Rusia.



Gambar 3.3 Peta Koridor Ekonomi Tiongkok-Mongolia-Rusia

Sumber : Institute For The Analysis of Global Security diakses melalui http://www.iags.org/Luft_BRI.pdf

Rute koridor ekonomi Tiongkok-Mongolia-Rusia meliputi pembangunan kereta cepat dan jalur darat dan terdiri atas dua jalur, yang pertama adalah jalur yang menghubungkan *Bohay Bay Economic Circle* termasuk wilayah Beijing/Tianjin/Hebei menuju Rusia melalui Hohhot di Mongolia⁴. Jalur kedua adalah jalur yang menghubungkan Dalian menuju Rusia melalui Shenyang, Chungchun, Harbin dan Manzhouli (Luft 2016:18). Kemudian pada 9 juli 2015 ketiga negara melalui departemen terkait telah menandatangani MOU mengenai rancangan Koridor ekonomi Tiongkok-Mongolia-Rusia. Pada 23 juni 2016, ketiga

⁴ *Bohay Bay Economic Circle* merupakan sebuah istilah yang digunakan pemerintah Tiongkok untuk mendeskripsikan zona ekonomi yang terdiri dari beberapa wilayah di Tiongkok seperti Beijing, Tianjing, Dalian dan Shenyang.

pemimpin negara menandatangani *Outline of the plan on establishing the China-Mongolia-Rusia Economic Corridor* yang merupakan rencana kerjasama multilateral pertama di bawah BRI.

3.1.3 Koridor Ekonomi Tiongkok-Asia Tengah-Asia Barat

Koridor ekonomi Tiongkok-Asia Tengah-Asia Barat merupakan salah satu koridor ekonomi di bawah BRI yang paling buram (Luft 2016:27). Pada 5 Juni 2014 dalam forum konferensi kementerian ke-6 Tiongkok-Negara Arab, Presiden Xi Jinping mengusulkan Kerjasama Tiongkok-Arab “1+2+3”. Kerjasama “1+2+3” meletakkan kerjasama energi sebagai poros utama, kemudian infrastruktur dan perdagangan sebagai dua sayap untuk membuat tiga area yakni energi nuklir, industri kedirgantaraan satelit, dan energi terbarukan (Office of the Leading Group for the Belt and Road Initiative 2017:14).



Gambar 3.4 Peta Koridor ekonomi Tiongkok-Asia Tengah-Asia Barat

Sumber : *Institute For The Analysis of Global Security* diakses melalui http://www.iags.org/Luft_BRI.pdf

Koridor ekonomi ini nantinya akan meliputi negara-negara Asia Tengah seperti Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Uzbekistan, Turkmenistan dan Afghanistan. Jalur ini nantinya juga akan memanjang menuju Ukraina melalui Azerbaijan, Georgia dan Rusia. Sementara itu, Tiongkok mengklaim bahwa telah sukses membangun beberapa proyek komponen individu dari koridor, misalnya terowongan Kamchiq yang merupakan jalur kereta terpanjang di Asia Tengah yang berada di Uzbekistan (Luft 2016:27).

3.1.4 Koridor Ekonomi China-Indochina Peninsula

ASEAN merupakan wilayah dengan posisi padat di dunia setelah Tiongkok dan India dengan populasi total sekitar 600 juta orang dengan wilayah yang tersambung dengan daratan Tiongkok. Kerjasama Tiongkok dan ASEAN sebenarnya sudah terjalin lama, bahkan pada tahun 2010 terdapat *China-ASEAN Free Trade Area* (CAFTA). BRI sebagai model baru kerjasama oleh Tiongkok tentu mengikutsertakan kawasan ASEAN sebagai wilayah yang masuk dalam jalur sutra baru. Hal tersebut dijelaskan oleh Xi Jinping pada saat pertemuan APEC di Indonesia pada tahun 2013, dalam kegiatan tersebut Xi Jinping selaku Presiden Tiongkok mengajukan pembentukan hubungan dekat antara Tiongkok dan ASEAN melalui *21st Century Maritime Silk Road*.

Koridor ini dimulai di bagian barat daya Tiongkok dan menghubungkan Tiongkok dengan negara-negara di kawasan Indochina dan ASEAN. Pada koridor ini, Tiongkok telah menandatangani MOU kerjasama BRI dengan Laos, Kamboja dan beberapa negara lain untuk mengumumkan rencana kerjasama bilateral. Beberapa kerjasama yang telah direncanakan diantaranya adalah kerjasama antara Tiongkok dan Vietnam pada sektor infrastruktur darat dan merenovasi jalur sungai Lancang-Mekong, membangun jalur kereta Tiongkok-Laos dan jalur kereta Tiongkok-Thailand (Office of the Leading Group for the Belt and Road Initiative 2017).



Gambar 3.5 Peta Koridor ekonomi China-Indochina Peninsula

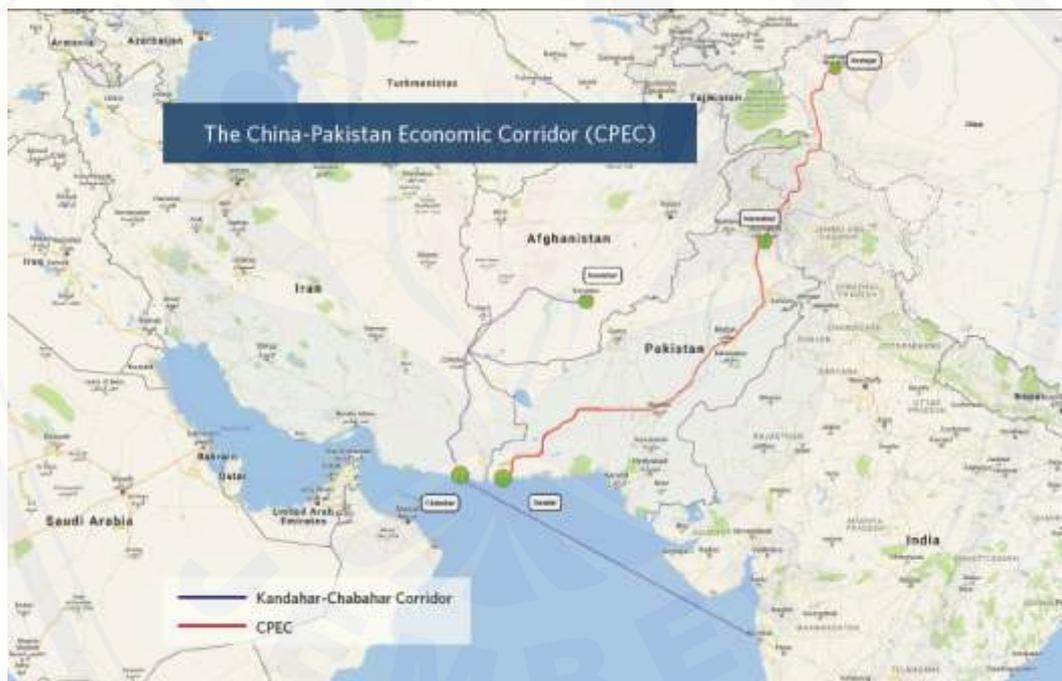
Sumber : Institute For The Analysis of Global Security diakses melalui http://www.iags.org/Luft_BRI.pdf

Koridor ekonomi China-Indochina Peninsula juga dikenal sebagai koridor ekonomi Nanning-Singapura yang akan menghubungkan delapan kota utama di ASEAN yakni Singapura, Kuala Lumpur, Bangkok, Phnom Penh, Ho Chi Minh, Vientiane, Hanosi dan juga Nanning yang merupakan salah satu kota di Tiongkok (Luft 2016:24).

Dalam pembangunan koridor ini, Tiongkok telah bertemu dengan lima pemimpin dari negara-negara anggota kerjasama ekonomi mekong yakni Kamboja, Laos, Myanmar, Thailand dan Vietnam pada tahun 2014 di Bangkok. Dalam kesempatan itu terdapat tiga rekomendasi yang digunakan untuk mempererat hubungan antara Tiongkok dengan kelima negara dalam koridor ekonomi Tiongkok-Indochina Peninsula yakni : (1) bergabung sdalam upaya pembangunan jaringan transportasi; (2) bekerjasama dalam penggalangan dana; (3) mempromosikan keberlanjutan pembangunan sosial-ekonomi (HKTD Research 2015:2).

3.1.5 Koridor Ekonomi Tiongkok-Pakistan

Tiongkok dan Pakistan dikenal sebagai dua negara yang memiliki kedekatan yang erat serta memiliki hubungan yang baik. Setelah Abad ke-21, Hu Jianto dan Xi Jinping adalah dua presiden Tiongkok yang pernah berkunjung ke Pakistan. Setelah kunjungan Hu Jiantao pada tahun 2006, pada April 2015 Presiden Xi Jinping mengunjungi Pakistan untuk meresmikan kerjasama ekonomi Tiongkok-Pakistan yang terdapat dua sektor investasi yakni energi dan transportasi senilai US\$46 Milyar dengantotal 51 kesepakatan serta MOU investasi Tiongkok (Markey & West 2016:1). Untuk Pakistan, koridor ekonomi ini merupakan simbol kedekatan hubungan kedua negara yang menjalin hubungan bilateral dengan kerjasama standart tinggi dan kepentingan strategis (Rifaat & Maini 2016:1)



Gambar 3.6 Peta Koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan

Sumber : Institute For The Analysis of Global Security diakses melalui http://www.iags.org/Luft_BRI.pdf

Koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan merupakan bagian dari BRI yang akan menghubungkan provinsi Xinjiang menuju Pelabuhan Gwadar yang terletak di Provinsi Balochistan, Pakistan.(Rifaat & Maini 2016:3). Koridor ini nantinya akan memiliki tiga komponen yakni sektor energi, infrastruktur transportasi dan perdagangan bebas. Sektor energi pada koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan

merupakan investasi terbesar yakni sekitar US\$33 Milyar dari total investasi US\$46 Milyar atau sebesar 72% dari total investasi yang diinvestasikan melalui pembangunan sumber daya energi termasuk gas dan listrik dengan menggunakan sumber daya alam seperti batubara (Malik 2015:1). Jaringan transportasi kemudian menjadi investasi terbesar kedua pada koridor ini, sekitar 24% atau US\$ 11 Milyar dialokasikan guna membangun jaringan transportasi seperti jalan raya dan juga rel kereta api. Pembangunan transportasi dalam koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan memasukkan pembangunan jaringan transportasi baru yang akan menghubungkan Rawalpindi dan Kasgar. Selain itu, koridor ekonomi ini juga akan membangun jalan tol sepanjang 1.100 km yang menghubungkan kota pesisir Karachi dengan Lahore (Rakisits 2015:1).

3.1.6 Koridor Ekonomi Bangladesh-Tiongkok-India-Myanmar

Bangladesh-Tiongkok-India-Myanmar merupakan empat negara yang memiliki sebuah forum kerjasama ekonomi regional yang sering disebut sebagai *Kunning Initiative* yang dimulai pada tahun 1999 dengan tujuan pembentukan sebagai bentuk upaya mempromosikan pembangunan ekonomi sub-region yang dimulai dari Kunning di Tiongkok menuju Kolkata di India yang melewati Myanmar dan India pada wilayah timur laut (Uberoi 2014;1). Tiga bulan setelah pertemuan ke 10, yakni pada tahun 2013 terdapat sebuah upaya untuk memperkuat kerjasama melalui koridor ekonomi.

Koridor ekonomi Bangladesh-Tiongkok-India-Myanmar merupakan salah satu koridor yang direncanakan dalam BRI. Koridor ini nantinya akan menjadi jalur cepat kereta cepat yang akan menghubungkan Kunning yang merupakan kota di Provinsi Yunnan dan Kolkata di India melalui Mandalay di Myanmar dan Bangladeshi yang merupakan pusat dari Bangladesh (Luft 2016;22).



Gambar 3.7 Peta Koridor ekonomi Bangladesh-Tiongkok-India-Myanmar
Sumber : Institute For The Analysis of Global Security diakses melalui http://www.iags.org/Luft_BRI.pdf

Pada pertemuan APEC di Bali tahun 2013, Xi Jinping menggagas adanya hubungan dekat antara ASEAN dan Tiongkok melalui Belt and Road initiative, selain itu ia juga memperkenalkan *The Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) sebagai kunci utama jalur sutra baru. Kemudian pada pertemuan APEC yang diselenggarakan setahun kemudian pada 2014, Xi Jinping pada tahun itu mengumumkan bahwa dana jalur sutra sebesar US\$ 40 milyar yang nantinya akan digunakan untuk investasi di bidang infrastruktur dan sumberdaya alam di negara yang termasuk dalam jalur sutra baru Tiongkok. Tiongkok yang mendirikan AIIB dan menginisiasi *Belt and Road initiative* (BRI) seolah menjadi paket kebijakan luar negeri Tiongkok, di satu sisi AIIB adalah bank investasi untuk pembangunan infrastruktur sedangkan disisi lain BRI adalah *master plan* pembangunan jalur perdagangan Asia ke Afrika dan Eropa.

3.2 Nilai-Nilai Jalur Sutra menurut Pemerintah Tiongkok

Pada upacara pembukaan *The Belt and Road Forum for International Cooperation* yang diselenggarakan di Beijing pada 14 Mei 2017, Presiden Xi Jinping menjelaskan mengenai bagaimana nilai-nilai yang terkandung dalam jalur sutra yang dipahami oleh Pemerintah Tiongkok. Xi Jinping menjelaskan bahwa sejak dahulu, jalur sutra memiliki semangat damai dan kerjasama, keterbukaan dan inklusif, saling belajar dan saling menguntungkan. Xi Jinping menjelaskan bahwa semangat jalur sutra akan menjadi warisan besar bagi peradaban manusia (Ministry of Foreign Affairs the People's Republic of China 2017a).

3.2.1 Perdamaian dan Kerjasama

Norma pertama yang dijelaskan oleh Xi Jinping dalam pidatonya di forum tersebut adalah perdamaian dan kerjasama. Xi Jinping mengaitkan sejarah jalur sutra dengan keempat nilai yang telah disebutkan sebelumnya. Nilai pertama yang dipahami Xi Jinping mengenai jalur sutra yakni perdamaian dan kerjasama. Dalam pidatonya Xi Jinping menjelaskan bahwa:

“Peace and cooperation. In China’s han dynasty around 140 B.C., Zhang Qian, a royal emissary, left chang’an, capital of the Han Dynasty. He travel westward on a mission of peace and opened an overland route linking the east and the west, a daring undertaking which came to be known as Zhang Qian’s journey to the western region. Centuries later, in the years of Tang, Song and Yuan Dynasties, such silk routes, both overland and at sea, boomed. Great adventures, including Du Huan of China, Marcopolo of italy and Ibn Batulah of Morocco, left their footprints along thrse ancient routes. In the early 15 century , Zheng He, the famous chinese navigator in the Ming Dynasty, made seven voyage to the western seas, a feat which still is remembered today. These pioneers won their place in history not as conquerors with warship, guns or swors. Rather, they are remembered as friendly emissaries leading camel caravans and sailing treasure-liaded ships. Generations after generation, the silk routes travelers have built a bridge for peace and east-west cooperation” (Ministry of Foreign Affairs the People’s Republic of China 2017a)

(Perdamaian dan kerjasama. Pada masa Dinasti Han sekitar 140 SM. Zhang Qiang, seorang utusan kerajaan meninggalkan Chang’an, ibu kota dinasti Han. Dia melakukan perjalanan ke barat dalam misi perdamaian dan membuka jalur darat yang menghubungkan antara

Timur dan Barat, itu merupakan sebuah usaha berani yang kemudian dikenal sebagai Perjalanan Zhang Qian ke wilayah Barat. Berabad-abad kemudian, pada masa Tang, dinasti Song dan Yuan, rute sutra seperti itu baik darat maupun laut menjadi ramai. Petualang hebat termasuk Du Han dari Tiongkok, Marco Polo dari Italia, dan Ibnu Batutah dari Maroko juga meninggalkan jejak kaki mereka di sepanjang rute kuno ini. Pada awal abad ke-15, Zheng He, seorang navigator Tiongkok yang terkenal di Dinasti Ming membuat tujuh pelayaran ke laut barat, sebuah prestasi yang diingat hingga hari ini. Perintis ini memenangkan tempat dalam sejarah bukan sebagai penakluk dengan kapal perang, senjata api ataupun pedang. Sebaliknya, mereka dikenang sebagai utusan yang ramah yang memimpin rombongan unta dan berlayar dengan kapal bermuatan. Generasi demi generasi, rute jalur sutra telah membangun jembatan untuk perdamaian dan kerjasama Timur-Barat)

Pesan dari Xi Jinping di atas mengisyaratkan bahwa jalur sutra mengandung nilai perdamaian dan kerjasama. Sementara itu, menteri luar negeri Tiongkok Wang Yi bahwa kerjasama merupakan satu-satunya cara yang bisa digunakan oleh negara-negara untuk dapat secara efektif menangani ancaman regional dan tantangan global. Selain itu Wang Yi juga menambahkan bahwa:

*“The type of partnership which China proposes does not target an imagined enemy or any third party, it advocates a win-win approach instead of a zero-sum game approach to state-to-state relations, and stresses the importance of seeking common interest. This is a positive proposal that will encourage dialogue and cooperation in international community and prevent confrontation and conflict”*work (Ministry of Foreign Affairs the People’s Republic of China 2017b)

(Jenis kemitraan yang diusulkan oleh Tiongkok tidak menargetkan musuh atau pihak ketiga manapun. Ini menganjurkan pendekatan menang-menang sebagai pengganti dari pendekatan *zero-sum game* dalam hubungan antar negara, dan menekankan pentingnya mencari kepentingan bersama yang akan mendorong dialog dan kerjasama dalam masyarakat internasional serta mencegah konfrontasi dan konflik)

Sementara itu, Presiden Xi Jinping juga menjelaskan bahwa:

“The ‘Belt and Road Initiative’ is not set by ideology. We won’t set a political agenda. It’s not exclusive” (Leng 2017)

(Inisiatif *Belt and Road* tidak diatur oleh ideologi. Kami tidak akan menetapkan agenda politik. Hal ini tidak eksklusif)

Berdasarkan kutipan diatas, dapat penulis jelaskan bahwa norma mengenai perdamaian dan kerjasama dimasukkan guna menjelaskan mengenai keinginan Tiongkok untuk bekerjasama di bawah kerangka BRI dan tidak menargetkan pihak manapun. Presiden Xi Jinping dalam pidatonya juga menjelaskan bahwa BRI yang digagas oleh Pemerintah Tiongkok merupakan murni inisiasi kerjasama di bidang ekonomi, dan tidak memiliki agenda politik apapun. Sementara itu melalui pernyataan Menteri Luar Negeri Tiongkok bahwa Tiongkok melalui kerjasama BRI berusaha untuk membangun pola hubungan internasional yang menghindari pendekatan *zero-sum game* dan mendorong kerjasama serta menghindari konflik.

3.2.2 Keterbukaan dan Inklusifitas

Nilai yang kedua yang ada di dalam konsepsi jalur sutra menurut Xi Jinping adalah mengenai keterbukaan dan inklusifitas. Xi Jinping menjelaskan bahwa jalur sutra pada zaman dahulu telah melewati beberapa kawasan yang merupakan pusat kelahiran peradaban dunia, seperti Mesir, Babilonia, India dan Tiongkok yang merupakan pusat kelahiran Budha, Kristiani dan Islam yang juga merupakan rumah dari masyarakat dengan beragam kebangsaan dan ras (Ministry of Foreign Affairs the People's Republic of China 2017a). Xi Jinping juga menjelaskan bahwa:

“These routes enabled people of various civilizations, religions and races to interact with and embrace each other with open mind. In the course of exchange, they fostered a spirit of mutual respect and were engaged in a common endeavor to pursue prosperity. Today, ancient cities of Jiuquan, Dunhuang, Tulufan, Kashi, Samaekand, Baghdad and Constantinople as well as ancient ports of Ningbo, Quanzhou, Beihai, Colombo, Jeddah and Alexandria stand as living monuments to these past interactions. This part of history shows that civilization thrives with openness and nations prosper through exchange”(Ministry of Foreign Affairs the People's Republic of China 2017a).

(Jalur ini memungkinkan orang dari berbagai peradaban, agama dan ras untuk berinteraksi dan saling berangkuhan dengan pikiran terbuka. Dalam jalur pertukaran ini, mereka menumbuhkan semangat saling menghormati dan terlibat dalam usaha bersama untuk meraih kemakmuran. Saat ini, kota kuno Jiquan, Dubhuang, Tulufan, Kashi, Samaekand, Baghdad dan Konstantinopel serta pelabuhan kuno Ningbo, Quanzhou, Beihai, Kolombo, Jeddah dan Alexandria berdiri sebagai monumen hidup untuk interaksi pada masa lalu. Bagian sejarah ini menunjukkan bahwa peradaban tumbuh subur dengan keterbukaan dan melalui pertukaran)

Sementara itu, Wang Yi selaku menteri luar negeri Tiongkok menjelaskan bahwa kemitraan yang diusulkan oleh Tiongkok bertujuan untuk memanfaatkan kekuatan masing-masing negara melalui pertukaran dan saling belajar, selain itu juga demi mencari kemajuan bersama meskipun terdapat perbedaan dan mencegah isolasi yang diciptakan oleh sebagian kecil kelompok politik (Ministry of Foreign Affairs the People's Republic of China 2017b).

Selanjutnya Presiden Xi Jinping menjelaskan bahwa:

“To promote the Silk Road spirit, we need to respect each other's choice of development path. “People don't need to wear the same shoes; they should find what suit their feet”. Governments don't have to adopt the same model of governance; they should find what benefits their people” (The Governance of China 2014:346).

(Untuk mempromosikan semangat jalur sutra, kita perlu saling menghormati satu sama lain mengenai pilihan jalur pembangunannya. “Orang tidak perlu memakai sepatu yang sama; mereka harus menemukan apa yang sesuai dengan kaki mereka”. Pemerintah tidak harus mengadopsi model pemerintahan yang sama, mereka harus menemukan apa yang menguntungkan bagi masyarakat mereka)

Dalam kutipan pidato tersebut, Xi Jinping menekankan prinsip inklusifitas, hal tersebut dapat dilihat dari narasi Presiden Xi Jinping mengenai rasa saling menghargai terhadap perbedaan pilihan sistem pemerintahan suatu negara dengan negara lainnya. Hal tersebut tentu bersumber dari perbedaan sistem pemerintahan yang dianut oleh negara-negara yang masuk dalam jalur sutra. Norma mengenai keterbukaan dapat dilihat bahwa Pemerintah Tiongkok tidak menutup kesempatan kerjasama BRI hanya kepada negara-negara yang masuk dalam rute jalur sutra,

namun juga kepada negara-negara yang tidak masuk dalam jalur sutra dalam pembiayaan infrastruktur melalui *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB). Selain itu, norma mengenai inklusifitas dapat dijelaskan pula bahwa melalui BRI Pemerintah Tiongkok berusaha untuk mengakomodasi dan tidak mempermasalahkan perbedaan sistem pemerintahan maupun sistem politik negara-negara yang akan terlibat dalam kerjasama BRI.

3.2.3 Saling Belajar

Nilai ketiga yang dipahami oleh Pemerintah Tiongkok melalui pernyataan yang dikemukakan Presiden Xi Jinping adalah saling belajar, dalam hal ini Xi Jinping menjelaskan bahwa sejarah jalur sutra memberikan pelajaran mengenai contoh keberhasilan pertukaran pengetahuan. Xi Jinping menjelaskan bahwa:

“More importantly, the exchange of goods and know-how spurred new ideas. For example, Buddhism originated India, blossomed in China and was enriched in Southeast Asia. Confucianism, which was born in China, gained appreciation by European thinkers such as Leibniz and Voltaire. Herein lies the appeal of mutual learning” (Ministry of Foreign Affairs the People’s Republic of China 2017a).

(Yang lebih penting lagi, pertukaran barang dan pengetahuan mendorong gagasan baru. Misalnya, Budhisme berasal dari India, namun berkembang di Tiongkok dan memperkaya wilayah Asia Tenggara. Confusianisme yang lahir di Tiongkok, mendapat apresiasi dari para pemikir Eropa seperti Leibniz dan Voltaire. Disinilah letak daya tarik “saling belajar”)

Selain itu Wang Yi selaku Menteri Luar Negeri Tiongkok menjelaskan bahwa kesetaraan tersebut tidak dibatasi oleh ukuran maupun tingkat pembangunan negara, lebih dari itu negara-negara di bawah kerjasama BRI dapat menghargai kedaulatan satu sama lain dan memperlakukan negara satu sama lain sederajat (The state council the people’s republic of China 2014). Dari hal tersebut dapat dijelaskan bahwa dimasukkannya norma saling belajar dalam BRI menunjukkan bahwa Tiongkok menginginkan adanya kesetaraan dalam kerjasama BRI antar negara yang terlibat.

3.2.4 Saling Menguntungkan

Nilai yang terakhir yang dipahami adalah saling menguntungkan. Xi Jinping menjelaskan bahwa:

“The ancient prosperous cities of Alma-Ata, Samarkand and Chang’an and ports of Sur and Guangzhou thrived, so did the Roman empire as well as Parthia and Kushab Kingdoms, The Han and Tang Dynasties of China entered the golden age. The ancient silk routes brought prosperity to these regions and boosted their development”(Ministry of Foreign Affairs the People’s Republic of China 2017a).

(Kota-kota makmur kuno Alma-Ata, Samarkand, Chang’an dan pelabuhan Sur dan Guangzhou berkembang, begitu pula kekaisaran Romawi serta kerajaan Parthia dan Kushab, Dinasti Han dan Tang di Tiongkok memasuki zaman keemasan. Rute sutra kuno membawa kemakmuran ke wilayah ini dan mendorong perkembangan mereka).

Dalam pidato tersebut, Xi Jinping berusaha untuk menjelaskan bahwa kota-kota yang dahulu masuk dan terlibat dalam jalur sutra kuno, telah menjadi kawasan yang berkembang. Selain itu, dengan adanya kerjasama juga membawa kemakmuran bersama bagi wilayah-wilayah yang terlibat. Konsep kemakmuran bersama nampaknya lebih dahulu telah diperkenalkan Jepang jauh sebelum Tiongkok, pada masa perang dunia II Jepang juga menyebarkan konsep kawasan kemakmuran bersama Asia Timur Raya yang memiliki karakteristik yakni mengobarkan semangat anti-Barat di kawasan Asia. Berbeda dengan Jepang, dalam norma ini Tiongkok tidak mengarahkan konsep ini ke arah anti-Barat. Hal tersebut dapat penulis simpulkan karena kerjasama yang digagas oleh Tiongkok juga tidak menutup diri untuk negara-negara di kawasan Barat.

3.3 Upaya Pemerintah Tiongkok dalam mencapai tujuan BRI

Pada sub bab ini, penulis akan menjabarkan mengenai tujuan dari *Belt and Road Initiative* yang digagas oleh Pemerintah Tiongkok. Tujuan dari BRI melalui Presiden Xi Jinping yang mulai menggagas BRI sejak tahun 2013. Visi utama dari BRI adalah untuk merealisasikan *Five Links* atau lima hal, yakni menghubungkan

kebijakan, infrastruktur, perdagangan, finansial dan manusia (Chin & He 2016:8). Lima hal tersebut kemudian secara lebih dalam dijelaskan oleh Pemerintah Tiongkok pada rencana aksi BRI menjelaskan bahwa besarnya sumber daya serta potensi kerjasama diantara negara-negara yang dilewati oleh rute jalur sutra tentu membutuhkan sebuah prioritas kerjasama. Berikut adalah prioritas kerjasama di bawah *Belt and road initiative* yang digagas oleh Pemerintah Tiongkok (Ministry of Foreign Affairs the People's Republic of China 2015):

A. Koordinasi kebijakan: BRI diharapkan dapat meningkatkan koordinasi kebijakan serta dapat mempromosikan kerjasama antar pemerintah, membangun mekanisme komunikasi serta kebijakan antar pemerintah guna memperluas kepentingan bersama dan mencapai konsensus kerjasama baru. Negara-negara di sepanjang *Belt and Road* diharapkan nantinya dapat mengkoordinasikan strategi dan kebijakan pembangunan ekonomi, menyusun rencana dan tindakan untuk kerjasama regional, bernegosiasi untuk menyelesaikan masalah terkait kerjasama dan saling mendukung implementasi kerjasama berskala besar. Dalam melakukan koordinasi kebijakan dengan negara-negara yang termasuk dalam BRI. Pemerintah Tiongkok sejak tahun 2013 hingga Mei 2017 setidaknya telah melakukan beberapa kesepakatan bersama yang masuk dalam kategori koordinasi kebijakan.

Tabel 3.1 Kesepakatan Pemerintah Tiongkok dengan negara atau pihak terkait dalam koordinasi kebijakan di bawah *belt and road initiative*

Sinergi kebijakan konektivitas dan strategi pembangunan
1. Pemerintah Tiongkok menandatangani MOU kerjasama <i>Belt and Road Initiative</i> dengan pemerintah Mongolia, Pakistan, Nepal, Kroasia, Montenegro, Bosnia dan Herzegovina, Albania, Timor-Leste, Singapura, Myanmar dan Malaysia
2. Pemerintah Tiongkok menandatangani dokumen kerjasama <i>belt and road</i> dengan <i>the United Nations Development Program, the United Nations Industrial Development Organization, the United Nations Human Settlements Program, the United Nations International Children's Fund, the United Nations Population Fund, the United Nations Conference on Trade and Development, the World Health Organization, the World Intellectual Property Organization and the International Criminal Police Organization</i>
3. Pemerintah Tiongkok menandatangani MOU rencana kerjasama Tiongkok-Hungaria dengan pemerintah Hungaria dan menandatangani kerjasama bilateral guna membangun <i>belt and road initiative</i> dengan

pemerintah Laos dan Kamboja
4. Departemen terkait pemerintah Tiongkok menandatangani dokumen kerjasama dengan Komisi Ekonomi PBB, Forum Ekonomi Dunia, <i>the International Road Transport Union, the International Trade Center, the International Telecommunication Union, the International Civil Aviation Organization, the United Nations Alliance of Civilizations, the International Development Law Organization, the World Meteorological Organization and the International Maritime Organization.</i>
5. Komisi Pembangunan dan Reformasi Nasional Tiongkok menandatangani nota kesepahaman untuk koordinasi dan promosi serta pelaksanaan proyek dengan Kementerian Perindustrian dan Perdagangan Republik Ceko
6. Komisi Pembangunan dan Reformasi Nasional Cina menandatangani Rencana 2017-19 tentang Bidang-Bidang Kerja Utama Antara China dan Yunani dengan Kementerian Pembangunan Ekonomi Yunani
7. Kementerian Keuangan Tiongkok mendukung Prinsip-Prinsip Panduan tentang Pembiayaan Pengembangan <i>belt and road initiative</i> dengan kementerian keuangan negara-negara yang relevan
8. Departemen terkait pemerintah Tiongkok mengeluarkan dokumen-dokumen berikut: <i>Building the Belt and Road: Concept, Practice and China's Contribution, Vision and Actions on Promoting Energy Cooperation on the Belt and Road, Vision and Actions on Jointly Promoting Agricultural Cooperation on the Belt and Road, Guidance on Promoting Green Belt and Road and Vision for Maritime Cooperation on the Belt and Road Initiative.</i>
9. <i>Belt and Road Forum</i> akan di gelar secara teratur dan akan membentuk Dewan Penasehat
10. Komisi Pembangunan dan Reformasi Nasional Cina akan mendirikan Pusat Fasilitas untuk Membangun Sabuk dan Jalan. Komisi Pembangunan dan Reformasi Nasional Tiongkok telah meluncurkan portal Sabuk dan Jalan resmi di internet dan Indeks Perdagangan Jalan Sutra Laut.

Sumber : diolah dari situs Kementerian Ekologi dan Lingkungan Republik Rakyat Tiongkok. Diakses melalui http://english.mep.gov.cn/News_service/media_news/201705/t20170516_414107.shtml

B. Memfasilitasi Konektivitas : prioritas kerjasama kedua dalam BRI yakni perbaikan konektivitas dan melakukan perencanaan terhadap pembangunan infrastruktur yang menghubungkan semua subregional di Asia, Eropa dan Afrika. BRI diharapkan dapat memperkuat kerjasama guna mendorong pembangunan infrastruktur, membangun jalur transportasi air bersih, meningkatkan jumlah pelayaran serta meningkatkan kerjasama teknologi informasi dalam bidang maritim. Selain hal tersebut, dimasukkannya pembangunan infrastruktur dalam prioritas kerjasama BRI adalah untuk mempromosikan kerjasama energi melalui jaringan minyak dan gas bumi guna menjamin pasokan energi lintas batas negara.

Berikut adalah daftar proses rekonstruksi jalur sutra melalui kerjasama peningkatan konektivitas melalui kerjasama infrastruktur:

Tabel 3.2 Kesepakatan Pemerintah Tiongkok dengan negara atau pihak terkait dalam pembangunan infrastruktur di bawah *belt and road initiative*

Memperdalam kerjasama proyek infrastruktur guna konektivitas
1. Pemerintah Tiongkok menandatangani kesepakatan pada koordinasi strategi dan transportasi internasional dengan pemerintah Uzbekistan, Turki dan Belarusia
2. Pemerintah Tiongkok menandatangani perjanjian antar pemerintah mengenai penggunaan energi nuklir yang damai dengan pemerintah Thailand
3. Pemerintah Tiongkok menandatangani nota kesepahaman di bidang sumber daya air dengan pemerintah Malaysia
4. Komisi Pembangunan dan Reformasi Nasional Cina menandatangani Nota Kesepahaman tentang Implementasi Pembaruan ML-1 dan Pendirian Pelabuhan Kering Havelian di bawah CPEC dengan Kementerian Perencanaan, Pembangunan dan Reformasi Pakistan. <i>National Railway Administration of China</i> menandatangani perjanjian kerangka kerja tentang implementasi pembaruan ML-1 dan pendirian pelabuhan kering Havelian di Pakistan dengan Kementerian Perkeretaapian Pakistan.
5. Kementerian Perdagangan China menandatangani nota kesepahaman tentang penguatan kerjasama di bidang infrastruktur dengan Kementerian Pekerjaan Umum dan Transportasi Kamboja.
6. Kementerian Perindustrian dan Teknologi Informasi Tiongkok menandatangani nota kesepahaman tentang kerjasama dalam teknologi informasi dengan Kementerian Komunikasi dan Teknologi Informasi Afghanistan.
7. Kementerian Transportasi Cina menandatangani nota kesepahaman tentang kerja sama transportasi dengan departemen pemerintah Kamboja, Pakistan, dan Myanmar.
8. Kementerian Sumber Daya Air Tiongkok menandatangani nota kesepahaman tentang kerja sama di bidang air dengan Kementerian Lingkungan Hidup Polandia.
9. Badan Administrasi Energi Nasional Tiongkok menandatangani roadmap kerjasama energi dengan Kantor Energi Federal Swiss dari Departemen Lingkungan, Transportasi, Energi dan Komunikasi Federal Swiss, nota kesepahaman tentang peta jalan untuk studi proyek Bendungan Diemer Basha dan perencanaan PLTA di Pakistan Utara dan perjanjian penyesuaian daftar proyek energi Koridor Ekonomi China-Pakistan dengan Kementerian Air dan Kekuasaan Pakistan
10. Administrasi Kelautan Negara Tiongkok menandatangani protokol pembentukan Stasiun Pengamatan Laut Bersama dengan Kementerian Lingkungan Hidup Kamboja.
11. <i>China Railway</i> menandatangani perjanjian untuk kerjasama lanjutan tentang kereta kontainer blok China-Eropa di antara <i>China Railway</i> , Belarusia, Jerman, Kazakhstan, Mongolia, Polandia dan Rusia dengan perusahaan kereta api dari negara-negara yang relevan.
12. Bank Pembangunan Tiongkok menandatangani dokumen pembiayaan kunci di Indonesia untuk Proyek Kereta Api Berkecepatan Tinggi Jakarta - Bandung dengan PT Kereta Cepat Indonesia, dan membiayai perjanjian kerja sama di pelabuhan, listrik dan taman industri dengan lembaga-

lembaga terkait di Sri Lanka, Pakistan, Laos dan Mesir
13. Bank Ekspor-Impor Tiongkok menandatangani perjanjian pinjaman tentang modernisasi dan rekonstruksi jalur kereta api Hongaria-Serbia untuk Bagian Belgrade-Stara Pazova dengan Kementerian Keuangan Serbia, pada proyek-proyek jalan dengan Kementerian Ekonomi dan Keuangan Kamboja, Kementerian Keuangan Ethiopia dan JSC "KazAutoZhol" Kazakhstan, pada proyek jalur kereta api perkotaan dengan Kementerian Keuangan Vietnam, pada proyek telekomunikasi dengan Telekom Srbija dari Serbia, pada proyek jembatan dengan Kementerian Keuangan dari Mongolia, dalam proyek pengembangan bandara dengan Yangon Aerodrome Company of Myanmar, dan pada proyek depot kontainer darat dengan <i>National Treasury of Kenya</i> .
14. <i>The Global Energy Internet Development Cooperation Organization</i> menandatangani nota kesepahaman mengenai kerja sama energi dengan Departemen Urusan Ekonomi dan Sosial Perserikatan Bangsa-Bangsa, Komisi Ekonomi dan Sosial untuk Asia dan Pasifik Perserikatan Bangsa-Bangsa, Liga Negara-negara Arab, AU dan <i>Interkoneksi Power Grid Authority</i> dari Dewan Kerjasama Teluk.

Sumber: Diakses melalui http://english.mep.gov.cn/News_service/media_news/201705/t20170516_414107.shtml

C. Perdagangan tanpa hambatan : Negara-negara yang masuk dalam kawasan BRI diharapkan memperbaiki fasilitas investasi dan menghapus hambatan investasi demi menciptakan lingkungan bisnis yang sehat di kawasan ini. Selain itu, Tiongkok menginginkan adanya kerjasama yang lebih luas dalam beberapa bidang seperti pertanian, perikanan, teknologi kelautan dan industri perlindungan lingkungan. Tiongkok juga mendorong adanya investasi perusahaan Tiongkok dalam pembangunan infrastruktur di negara-negara sepanjang jalur BRI serta menyambut baik perusahaan dari negara lain untuk berinvestasi di Tiongkok. Berikut upaya pemerintah Tiongkok dalam merealisasikan perluasan investasi industri serta konektivitas perdagangan di bawah *belt and road initiative*:

Tabel 3.3 Kesepakatan Pemerintah Tiongkok dengan negara atau pihak terkait dalam ranah investasi dan konektivitas perdagangan di bawah *belt and road initiative*

Perluasan investasi industri dan konektivitas perdagangan
1. Pemerintah Tiongkok menandatangani perjanjian kerja sama ekonomi dan perdagangan dengan pemerintah 30 negara, yaitu, Pakistan, Vietnam, Kamboja, Laos, Filipina, Indonesia, Uzbekistan, Belarus, Mongolia, Kenya, Ethiopia, Fiji, Bangladesh, Sri Lanka, Myanmar, Maladewa, Azerbaijan, Georgia, Armenia, Afghanistan, Albania, Irak, Palestina, Lebanon, Bosnia dan Herzegovina, Montenegro, Suriah, Tajikistan, Nepal dan Serbia.
2. Pemerintah Tiongkok menandatangani Perjanjian Perdagangan Bebas China-Georgia dengan pemerintah Georgia
3. Pemerintah Tiongkok menandatangani perjanjian kerangka kerja untuk Mempromosikan Investasi dan Kerjasama Ekonomi dengan pemerintah Sri Lanka.

4. Pemerintah Tiongkok menandatangani perjanjian kerja sama dan bantuan bersama dalam masalah kepabeanan dengan pemerintah Afghanistan.
5. Kementerian Perdagangan Tiongkok dan lembaga-lembaga terkait lebih dari 60 negara dan organisasi internasional bersama-sama mengeluarkan Inisiatif untuk Mempromosikan Kerja Sama Perdagangan Tanpa Hambatan di sepanjang Belt dan Jalan.
6. Kementerian Perdagangan Tiongkok menandatangani nota kesepahaman tentang studi kelayakan bersama perjanjian perdagangan bebas Tiongkok-Moldova dengan Kementerian Ekonomi Moldova dan <i>Memorandum of Understanding</i> tentang peluncuran studi kelayakan bersama Tiongkok-Mongolia dalam perjanjian perdagangan bebas dengan Kementerian Luar Negeri Mongolia.
7. Kementerian perdagangan Tiongkok menandatangani nota kesepahaman tentang pembangunan Zona Kerjasama Ekonomi Lintas Perbatasan dengan Kementerian Perindustrian Nepal, dan menandatangani nota kesepahaman tentang pembentukan Zona Kerjasama Ekonomi China-Myanmar dengan Kementerian Perdagangan Myanmar.
8. Kementerian Perdagangan Tiongkok menandatangani garis besar rencana pembangunan jangka panjang untuk Investasi, Kerjasama Ekonomi dan Teknologi dengan Strategi Pembangunan Kementerian dan Perdagangan Internasional Sri Lanka, nota kesepahaman tentang penguatan perdagangan, investasi dan kerjasama ekonomi dengan Kementerian Luar Negeri Mongolia, rencana kerja sama dalam mempromosikan pengembangan UKM dengan Kementerian Ekonomi Kyrgyzstan, nota kesepahaman tentang kerja sama UKM dengan Kementerian Perindustrian dan Perdagangan Republik Ceko dan Kementerian Urusan Luar Negeri dan Perdagangan Hongaria, dan Nota Kesepahaman tentang Kerjasama Perdagangan Elektronik dengan Kementerian Perindustrian dan Perdagangan Vietnam.
9. <i>The National Development and Reform Commission of China</i> menandatangani nota kesepahaman tentang mempromosikan proyek-proyek utama di bawah kapasitas industri dan kerjasama investasi dengan Kementerian Perekonomian Kyrgyzstan, dan menandatangani perjanjian kerangka kerja tentang peningkatan kapasitas industri dan kerjasama investasi dengan Kementerian Ekonomi UEA.
10. Kementerian Pertanian Tiongkok menandatangani nota kesepakatan tentang Rencana Aksi Perdagangan dan Investasi Pertanian dengan Kementerian Pertanian dan Perlindungan Lingkungan Serbia, Rencana Aksi Strategis tentang kerja sama Pertanian dengan Kementerian Perindustrian Agro Argentina, rencana lima tahun untuk meningkatkan tingkat kerjasama pertanian (2017-21) dengan Kementerian Pertanian Chile dan Rencana Aksi Tiga Tahun Kerjasama Pertanian (2018-20) dengan Kementerian Pertanian dan Reklamasi Tanah Mesir.
11. Administrasi Umum Bea Cukai Tiongkok menandatangani dokumen kerja sama dengan <i>International Road Transport Union</i> untuk mempromosikan pembangunan koridor logistik internasional dan pelaksanaan Konvensi Transportasi Barang Internasional

Sumber : diolah dari situs Kementerian Ekologi dan Lingkungan Republik Rakyat Tiongkok. Diakses melalui http://english.mep.gov.cn/News_service/media_news/201705/t20170516_414107.shtml

D. Integrasi keuangan : kerjasama ini menurut Pemerintah Tiongkok merupakan fondasi penting bagi kerjasama BRI. Integrasi keuangan sendiri mencakup

kerjasama keuangan dan membangun kerja sama sistem investasi dan pembiayaan di Asia. Selain itu, diperlukan adanya penguatan kerja sama regulasi keuangan, mendorong penandatanganan nota kesepahaman mengenai kerja sama dalam pengaturan keuangan bilateral dan membentuk mekanisme peraturan yang efisien. Berikut merupakan upaya Tiongkok dalam integrasi keuangan di bawah BRI:

Tabel 3.4 Kesepakatan Pemerintah Tiongkok dengan negara atau pihak terkait dalam integrasi keuangan di bawah *belt and road initiative*

Peningkatan kerja sama keuangan dan mempromosikan konektivitas finansial
1. <i>The Silk Road Fund</i> akan berkembang hingga 100 miliar yuan.
2. Tiongkok mendorong lembaga keuangan untuk melakukan Bisnis Dana Luar Negeri dengan perkiraan jumlah sekitar 300 miliar yuan, memberikan dukungan pembiayaan untuk <i>Belt dan Road Initiative</i> .
3. <i>The National Development and Reform Commission of China</i> akan membentuk bantuan investasi pengembangan kerjasama China-Rusia, dengan skala total 100 miliar yuan dan skala awal 10 miliar yuan untuk mempromosikan kerja sama antara Cina Timur Laut dan Timur Jauh Rusia.
4. Kementerian Keuangan Tiongkok menandatangani nota kesepahaman tentang kerja sama dalam hal-hal yang menjadi kepentingan bersama di bawah <i>Belt and Road Initiative</i> dengan <i>Asian Development Bank</i> , <i>Asian Infrastructure Investment Bank</i> , Bank Eropa untuk Rekonstruksi dan Pembangunan, Bank Investasi Eropa, Bank Pembangunan Baru dan Kelompok Bank Dunia.
5. Kementerian Keuangan Tiongkok akan mendirikan pusat kerjasama pengembangan keuangan multilateral bersama dengan bank pembangunan multilateral.
6. <i>The China-Kazakhstan Production Capacity Cooperation Fund</i> akan beroperasi, selain itu perjanjian kerjasama kerangka kerja juga telah di tandatangani sehubungan dengan dukungan penuh dari partisipasi perusahaan telekomunikasi Tiongkok dalam Program "Kazakhstan Digital 2020".
7. <i>The Silk Road Fund</i> dan Asosiasi Antar Bank dari Organisasi Kerjasama Shanghai menyepakati penandatanganan nota kesepahaman tentang dasar kemitraan. <i>The Silk Road Fund</i> dan Bank Nasional untuk Kegiatan Ekonomi Luar Negeri Uzbekistan menandatangani perjanjian kerja sama.
8. <i>The China Development Bank</i> akan membentuk <i>Belt dan Road Multi-Currency Special Lending Scheme</i> guna pengembangan infrastruktur (setara 100 miliar yuan).
9. Bank Ekspor-Impor China akan mengatur Skema Pinjaman Khusus Multi-mata uang <i>Belt and road</i> (setara 100 miliar yuan) dan Skema Pinjaman Khusus Multi-mata uang <i>Belt and road</i> untuk Pembangunan Infrastruktur (30 miliar yuan setara).
10. <i>The Industrial and Commercial Bank of China</i> dan bank komersial besar di Pakistan, Uzbekistan, Austria dan negara-negara lain di sepanjang <i>Belt and Road</i> akan bersama-sama meluncurkan Rencana Aksi untuk Kerja Sama Perbankan, dan membentuk suatu kerja sama dan mekanisme pertukaran rutin untuk bank sepanjang Belt dan Road.
11. <i>The People's Bank of China</i> dan <i>the International Monetary Fund (IMF)</i> akan bersama-sama membentuk "Pusat Pengembangan Kapasitas IMF-Tiongkok" untuk memberikan pelatihan kepada negara-negara di sepanjang Belt dan Jalan.
12. Bank Ekspor-Impor China menandatangani perjanjian kerangka kerja

mengenai jalur kredit dengan Bank Ekspor-Impor Malaysia, Bank Ekspor-Impor Thailand dan anggota Forum Bank EXIM Asia lainnya, dan akan melakukan kerja sama praktis di bidang pinjaman on-lending dan pembiayaan perdagangan.
13. <i>The China Development Bank</i> menandatangani Perjanjian Berlangganan untuk Dana SME Sino-Perancis II dengan Bpifrance, dan menandatangani Memorandum of Understanding pada Dana Investasi Co-Investasi Tiongkok-Italia dengan Cassa Depositi e Prestiti, dan melakukan pembiayaan dan kerjasama penjaminan emisi dengan Bank Tejarat Iran, Banque Misr dari Mesir, Bank Pembangunan Hongaria, Metrobank dari Filipina, Bank Ziraat Turki, Raiffeisen Bank Internasional Austria, Bank Canadia Kamboja, dan Maybank Malaysia
14. <i>China Export and Credit Insurance Corporation</i> menandatangani perjanjian kerjasama dengan lembaga kredit ekspor di Belarus, Serbia, Polandia, Sri Lanka dan Mesir, menandatangani perjanjian kerangka kerja dengan departemen pemerintah terkait, termasuk Kementerian Investasi dan Kerjasama Internasional Mesir, Kementerian Keuangan dari Laos, Kementerian Ekonomi dan Keuangan Kamboja, Badan Koordinasi Penanaman Modal Indonesia, Badan Investasi dan Perdagangan Polandia, Departemen Keuangan Nasional Kenya, Bank Sentral Iran dan Kementerian Keuangan dan Urusan Ekonomi Iran, dan menandatangani perjanjian kerangka kerja dengan lembaga keuangan, termasuk Dana Saudi untuk Pembangunan, Isbank dan Garanti Bank di Turki, dan United Bank di Pakistan.

Sumber : diolah dari situs Kementerian Ekologi dan Lingkungan Republik Rakyat Tiongkok. Diakses melalui http://english.mep.gov.cn/News_service/media_news/201705/t20170516_414107.shtml

E. Memperkuat ikatan masyarakat : Prioritas kerja sama pada poin ini menekankan mengenai pentingnya dukungan masyarakat untuk memperdalam kerja sama bilateral dan multilateral di negara-negara yang dilewati oleh jalur sutra guna meningkatkan persahabatan dan mempromosikan pertukaran budaya antar negara. Tiongkok menginginkan adanya peningkatan kerja sama antar organisasi non-pemerintah di sepanjang jalur sutra yang mengatur mengenai kegiatan minat masyarakat pada bidang pendidikan, kesehatan, pengurangan kemiskinan serta perlindungan lingkungan dan keanekaragaman hayati yang nantinya diharapkan dapat memperbaiki kondisi produksi dan kehidupan masyarakat miskin. Selain hal tersebut, perlu adanya peningkatan kerjasama budaya dan memanfaatkan peran positif media dan internet guna mendorong opini publik yang harmonis dan bersahabat. Dalam rangka meningkatkan hubungan masyarakat yang ada di sepanjang jalur *belt and road initiative*, berikut upaya adalah pemerintah Tiongkok hingga tahun 2017:

Tabel 3.5 Kesepakatan Pemerintah Tiongkok dengan negara atau pihak terkait dalam memperkuat ikatan masyarakat di bawah *belt and road initiative*

Upaya pemerintah Tiongkok dalam mempertajam pertukaran masyarakat di sepanjang <i>belt and road initiative</i>
1. Pemerintah Tiongkok akan meningkatkan bantuannya ke negara-negara berkembang di sepanjang <i>Belt and Road</i> . Bantuan total selama tiga tahun ke depan tidak kurang dari 60 miliar yuan.
2. Pemerintah Tiongkok akan menyediakan 2 miliar yuan bantuan makanan darurat ke negara-negara di sepanjang <i>Belt and Road</i> . Tiongkok akan menyediakan dana tambahan sebesar \$ 1 miliar untuk Dana Bantuan Kerjasama Selatan-Selatan untuk memulai "China dan United Nations 2030 Agenda Inisiatif Kerjasama Pembangunan Berkelanjutan", dan untuk mendukung pelaksanaan 100 Proyek Rumah Bahagia, 100 Proyek Anti-Kemiskinan, 100 Proyek Pemulihan Kesehatan dan proyek lainnya di negara yang bersangkutan. Tiongkok akan menyediakan organisasi internasional yang relevan dengan \$ 1 miliar untuk bersama-sama mempromosikan pelaksanaan proyek kerjasama internasional yang menguntungkan negara-negara di <i>Belt and Road</i> , termasuk 100 Proyek Bantuan Pengungsi yang mencakup makanan, tenda, rumah portabel, dll, menyiapkan "Basiswa Pengungsi", menyediakan 500 pengungsi muda dengan kesempatan pendidikan dan dukungan keuangan untuk 100 atlet pengungsi untuk berpartisipasi dalam permainan regional atau internasional.
3. Pemerintah Tiongkok menandatangani Program Eksekutif Perjanjian Budaya untuk Tahun 2017-2020 dengan pemerintah Lebanon, dan Perjanjian Pembentukan Timbal Balik dari Pusat-Pusat Kebudayaan dengan pemerintah Tunisia, dan Perjanjian tentang Pendirian Pusat Kebudayaan Timbal-balik (<i>Reciprocal Establishment of Cultural Centers</i>) dengan pemerintah Turki.
4. Pemerintah Tiongkok menandatangani MOU kerja sama (2017-20) dengan Organisasi Pendidikan, Ilmu Pengetahuan, dan Kebudayaan Perserikatan Bangsa-Bangsa.
5. Pemerintah Tiongkok menandatangani Perjanjian Kerjasama Pariwisata Pemerintah dengan pemerintah Polandia.
6. Pemerintah Tiongkok mengusulkan untuk meluncurkan <i>Belt dan Road Science</i> , Rencana Aksi Kerjasama Teknologi dan Inovasi, termasuk Sains dan Teknologi <i>People-to-People Exchange Initiative</i> , <i>Joint Laboratory Initiative</i> , Inisiatif Kerjasama Taman Sains dan Inisiatif Transfer Teknologi.
7. Pemerintah Tiongkok menandatangani perjanjian bantuan dengan Program Pangan Dunia Perserikatan Bangsa-Bangsa, Organisasi Internasional PBB untuk Migrasi, Dana Anak-Anak Internasional PBB, Komisi Tinggi PBB untuk Pengungsi, Organisasi Kesehatan Dunia, Komite Internasional Merah Cross, Program Pembangunan Perserikatan Bangsa-Bangsa, Organisasi Pengembangan Industri Perserikatan Bangsa-Bangsa, Organisasi Perdagangan Dunia, Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, Dana Kependudukan Perserikatan Bangsa-Bangsa, Konferensi PBB tentang Perdagangan dan Pembangunan, Pusat Perdagangan Internasional, dan Perserikatan Bangsa-Bangsa Organisasi Pendidikan, Ilmu Pengetahuan, dan Budaya.
8. Kementerian Pendidikan Tiongkok menandatangani perjanjian kerja sama pendidikan dengan departemen terkait Rusia, Kazakhstan, Bosnia dan Herzegovina, Estonia dan Laos, menandatangani Perjanjian tentang Pengakuan Bersama atas Kualifikasi Pendidikan Tinggi dan Gelar dengan Siprus dan membentuk aliansi pendidikan musik dengan negara-negara di sepanjang <i>Belt dan Road</i> .
9. Kementerian Sains dan Teknologi Tiongkok menandatangani nota kesepahaman tentang pertukaran ilmuwan muda dengan Kementerian Pendidikan,

Kebudayaan, Ilmu Pengetahuan dan Olahraga Mongolia, nota kesepahaman tentang kerja sama untuk pembentukan taman sains dan pengembangan infrastruktur inovasi di Mongolia dengan Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Ilmu Pengetahuan dan Olahraga Mongolia, dan nota kesepahaman tentang pendanaan bersama untuk proyek penelitian dan pengembangan dengan badan penelitian, pengembangan dan inovasi nasional Hongaria.
10. Kementerian Perlindungan Lingkungan Tiongkok mengeluarkan Rencana Kerja ekologi dan lingkungan hidup, mendirikan <i>platform</i> layanan data besar tentang perlindungan ekologi dan lingkungan, dan mengumumkan inisiatif bersama untuk membangun koalisi internasional untuk Pembangunan Hijau dengan Program Lingkungan Perserikatan Bangsa-Bangsa.
11. Kementerian Keuangan Tiongkok akan mendirikan pusat penelitian untuk Pembangunan Ekonomi.
12. Komisi Kesehatan Nasional dan Keluarga Berencana Tiongkok menandatangani perjanjian kerja sama kesehatan dengan otoritas kesehatan Republik Ceko dan Norwegia.
13. Administrasi Pariwisata Nasional Tiongkok menandatangani perjanjian kerjasama pariwisata dengan Komite Pengembangan Pariwisata Nasional Uzbekistan, menandatangani nota kesepahaman tentang kerjasama pariwisata lanjutan dengan Kementerian Ekonomi, Pembangunan dan Pariwisata Chili, dan menandatangani Rencana Pelaksanaan untuk Memorandum dari Memahami Kerjasama Pariwisata dengan Kementerian Pariwisata Kamboja.
14. Kantor Informasi Dewan Negara Tiongkok menandatangani nota kesepahaman tentang rencana untuk mempromosikan kerjasama <i>think tank</i> dengan Kementerian Luar Negeri dan Kerjasama Internasional Kamboja, Institut Kebijakan dan Studi Strategis Kementerian Luar Negeri Brunei Darussalam, Kementerian Luar Negeri Israel, Kementerian Luar Negeri Palestina dan Kementerian Luar Negeri Albania
15. <i>The China Development Bank</i> akan membentuk program berbagi pengalaman dan pengembangan kapasitas untuk Mitra <i>Belt dan road</i> , dan Beasiswa <i>Belt and Road</i> .
16. <i>The China International Cities Development Alliance</i> menandatangani <i>Letter of Intent</i> tentang kerjasama pembangunan perkotaan dengan program pemukiman manusia Perserikatan Bangsa-Bangsa, Organisasi Kesehatan Dunia dan <i>United Cities and Local Governments Asia Pacific</i> .

Sumber : diolah dari situs Kementerian Ekologi dan Lingkungan Republik Rakyat Tiongkok. Diakses melalui http://english.mep.gov.cn/News_service/media_news/201705/t20170516_414107.shtml

Dari tabel yang sudah di jelaskan diatas, dapat dilihat bahwa *Belt and Road Initiative* pada dasarnya memiliki lima tujuan yang ingin di capai oleh Pemerintah Tiongkok. Pemerintah Tiongkok selaku aktor dalam hubungan internasional yang menggagas BRI terus berupaya baik secara bilateral maupun multilateral guna meningkatkan nilai tawar BRI dengan cara melakukan kesepakatan-kesepakatan baik dengan negara mitra maupun dengan organisasi internasional berkaitan dengan pembangunan BRI agar dapat mencapai kelima tujuan dasarnya.

3.4 Pendanaan *Belt and Road Initiative* oleh Pemerintah Tiongkok

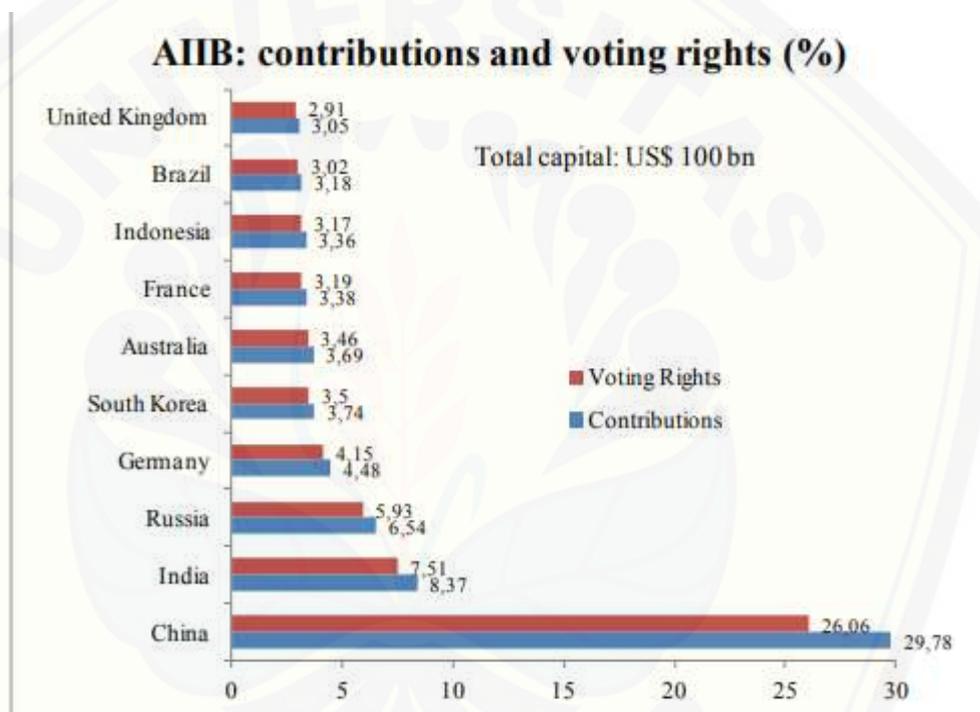
Inisiatif Pemerintah Tiongkok untuk membangun kembali jalur sutra kuno melalui *belt and road initiative* juga diikuti dengan pembangunan *platform* pendanaan BRI yang dilakukan oleh Pemerintah Tiongkok. Pemerintah Tiongkok setidaknya menggunakan dua *platform* pendanaan yakni *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) dan *Silk Road Fund* (SRF). Pada bagian ini penulis ingin mejabarkan lebih lanjut mengenai dua *platform* pendanaan BRI yang digagas oleh Pemerintah Tiongkok sebagai aktor yang ingin merekonstruksi jalur sutra kuno melalui BRI.

A. *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB)

Sejak diluncurkan pada tahun 2013, Xi Jinping mengemukakan bahwa BRI merupakan kerjasama yang terbuka bagi semua negara. Keterbukaan yang dimaksud adalah terbukanya BRI terhadap semua negara yang ingin berkontribusi dalam BRI, walaupun tidak termasuk dalam kawasan yang dilewati oleh rute jalur sutra. Negara-negara yang tidak termasuk kedalam wilayah yang dilewati oleh BRI dapat berkontribusi dalam pendanaan infrastruktur melalui AIIB. Pada pertemuan APEC di Bali tahun 2013, Xi Jinping memperkenalkan *The Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) sebagai kunci utama jalur sutra baru. Kemudian pada pertemuan APEC yang diselenggarakan setahun kemudian pada 2014, Xi Jinping pada tahun itu mengumumkan bahwa dana jalur sutra sebesar US\$ 40 milyar yang nantinya akan digunakan untuk investasi di bidang infrastruktur dan sumberdaya alam di negara yang termasuk dalam jalur sutra baru Tiongkok. Tiongkok yang mendirikan AIIB dan menginisiasi *Belt and Road Initiative* (BRI) seolah menjadi paket kebijakan luar negeri Tiongkok, di satu sisi AIIB adalah bank investasi untuk pembangunan infrastruktur sedangkan disisi lain BRI adalah *master plan* pembangunan jalur perdagangan Asia ke Afrika dan Eropa.

Dalam setiap pengambilan keputusan, AIIB menggunakan sistem voting sebagai salah satu cara merumuskan sebuah kebijakan. Pada sistem voting terdapat 10 negara perwakilan yang bertugas sebagai representasi dari beberapa

negara kecuali Tiongkok yang bukan representasi dari negara lain. Sejak Tiongkok menginisiasi dan membentuk AIIB, Tiongkok menjadi negara donor dengan jumlah donor terbesar sehingga memungkinkan Tiongkok untuk memberikan pengaruhnya dalam kebijakan AIIB. Tiongkok memiliki posisi penting dalam AIIB dinilai sangat strategis dan memiliki nilai tawar yang tinggi (Weiss 2017:10). Berikut adalah gambaran mengenai posisi Tiongkok dalam menentukan kebijakan yang ada di AIIB:



Gambar 3.8 sistem voting dalam AIIB

Sumber: Diakses dari

https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/ekman_et_al_china_new_silk_roads_2017.pdf Pada 28 Januari 2018

Tiongkok merupakan satu-satunya negara yang tidak mewakili kawasan. Hal ini tentu berbeda dengan sembilan negara lain yang merupakan wakil dari kawasan di negara tersebut. Tiongkok juga merupakan negara penyumbang terbesar dalam AIIB yakni sebesar 29,78 Milyar US\$ yang menyebabkan Tiongkok memiliki hak suara tertinggi sebesar 26,06% pada AIIB. Sementara itu, hingga akhir tahun 2017

AIIB setidaknya telah mendanai beberapa proyek yang merupakan bagian dari BRI. Berikut adalah daftar pendanaan pembangunan infrastruktur melalui AIIB :

Tabel 3.5 Proyek Infrastruktur yang di danai oleh *Asian Infrastructure Investment Bank*

Proyek	Total Biaya (US\$ Juta)	Pendanaan AIIB	Mitra pendanaan lain	Konten Proyek
Proyek Penanggulangan Banjir Metro Manila (Filipina)	500	207.63	Bank Dunia: 207.63 Pemerintah Filipina: 84.74	Memanajemen penanggulangan banjir di perkotaan Filipina dengan membangun stasiun pemompa air serta infrastruktur terkait
Proyek Penguatan Sistem transmisi (India)	303,47	100	ADB: 50 Powergrid: 153,47	Proyek ini bertujuan untuk menambah kapasitas suplai listrik ke wilayah Selatan India
Proyek Pembangunan Jalan Desa Gujarat (India)	657,18	328,18	Pemerintah India: 329	Proyek ini akan menghubungkan sekitar 1.060 pedesaan di 33 distrik di Gujarat yang diperkirakan akan berdampak baik terhadap 8 juta masyarakat
Proyek Rehabilitasi Nurek Hydropower (Tajikstan)	350	60	Bank Dunia : 225.70 EDB : 40	Proyek ini bertujuan untuk merehabilitasi kapasitas tiga pembangkit tenaga air serta memperkuat keamanan di Bendungan Nurek
Pembiayaan Infrastruktur India (India)	750	100	Investor lain: 600	Pembiayaan investasi meliputi pembangunan infrastruktur di India yang meliputi Energi, Transportasi dan komunikasi
Proyek Jalan bypass Batumi (Georgia)	315	114	ADB: 114 Pemerintah Georgia: 87,2	Proyek ini meliputi pembangunan lima terowongan dan 19 jembatan pada pembangunan jalan dua jalur sepanjang 14,3 km menuju kota Batumi

Andhra Pradesh 24x7 – Power For All (India)	571	160	Bank Dunia : 240 Pemerintah Andhra Pradesh: 171	Proyek ini bertujuan untuk meningkatkan pelayanan jaringan listrik di Andhra Pradesh
Proyek peningkatan dan efisiensi Gas Alam (Bangladesh)	453	60	Pemerintah Bangladesh : 226 ADB: 167	Proyek ini memiliki 2 komponen yakni efisiensi sumur gas dan pembangunan pipa gas sepanjang 181 km antara Chittagong dan Bakhraabad
Proyek Peningkatan operasional dan keselamatan Bendungan (Indonesia)	300	125	IBRD: 125 Pemerintah Indonesia : 50	Proyek ini ditujukan untuk meningkatkan keamanan dan fungsi bendungan saat ini di Indonesia.
Proyek Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Regional (Indonesia)	406	100	Pemerintah Indonesia : 200 Bank Dunia: 100	Proyek ini ditujukan untuk meningkatkan akses terhadap pembiayaan infrastruktur berupa transportasi, air bersih, drainase, pengelolaan limbah dan perbaikan perumahan yang terjangkau
Penguatan sistem transmisi (India)	282,9	150	N/A	Mempertinggi kapasitas listrik ke India selatan
Memperpanjang hydropower tarbela 5 (Pakistan)	823,5	300	Bank Dunia : 390	Instalasi PLTA Tarbela, membangun jalur pengiriman ke jaringan nasional
memperbarui perkampungan kumuh nasional (Indonesia)	1743	216,5	Bank Dunia : 216.5	Memperbarui akses infrastruktur perkotaan dan pelayanan di perkampungan kumuh
Ekspansi dan upgrade sistem distribusi kelistrikan (Bangladesh)	262,29	165	-	Menyediakan 2,5 juta koneksi pelayanan ke area pedesaan

Meningkatkan Jalan Perbatasan (Tajikstan)	105,9	27,5	EBRD: 62,5	Meningkatkan konektivitas dan mobilitas sepanjang Tajikstan menuju Koridor ekonomi Tiongkok-Asia Tengah-Asia Barat
Ekspansi jalur cepat nasional M4 (Pakistan)	273	100	ADB: 100 DFID (UK): 34	Membangun 64km jalur cepat yang menghubungkan Shorkot ke Khanewal
PLTG Myingyan (Myanmar)	304	20	Bank Dunia : 58 ADB:42,2	Membangun pembangkit listrik
Proyek Transportasi (Oman)	N/A	301	N/a	Membangun infrastruktur maritim di pelabuhan Duqm dan menyiapkan sistem jalur kereta cepat pertama Oman
Jalur pipa gas TANAP (Azerbaijan)	11.700	600	Bank Dunia: 800	Membangun jalur pipa gas Trans-Anatolian

Sumber : diolah dari *the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*. Diakses melalui <https://www.aiib.org/en/projects/approved/index.html>

AIIB di dalam praktek pembiayaan proyek infrastuktur juga menggandeng beberapa bank pembangunan lain seperti Bank Dunia dan ADB sebagai *co-financing*. Hal tersebut menunjukkan bahwa AIIB terbuka terhadap segala bentuk kerjasama guna membiayai pembangunan infrastruktur di wilayah yang masuk dalam *belt and road initiative* (Weiss 2017:14). Sejak AIIB mulai beroperasi pada 1 Januari 2016, setidaknya telah ada sekitar 19 proyek pembangunan yang dibiayai hingga September 2017.

B. *Silk Road Fund*

Silk Road Fund (SRF) merupakan sebuah badan pendanaan yang didirikan di Beijing pada 29 Desember 2014 (Silk Road Fund : 2017). SRF adalah lembaga yang secara khusus dibentuk oleh *State Administration of Foreign Exchange*, Perusahaan Investasi Tiongkok, Bank Pembangunan Tiongkok dan Bank Ekspor-Import Tiongkok. Pada penjelasan resminya, SRF menganut norma-norma yang terkandung dalam BRI yang dikemukakan oleh Pemerintah Tiongkok yakni keterbukaan, inklusifitas dan saling menguntungkan (Silk Road Fund : 2017). Tujuan utama dibentuknya SRF adalah guna mendukung kerjasama ekonomi dan

konektivitas di bawah kerangka kerjasama BRI melalui bantuan pendanaan dan investasi (Silk Road Fund : 2017).

SRF dalam praktiknya memiliki total modal sebesar USD 40 Miliar dan RMB 100 miliar. Proporsi total merupakan hasil dari gabungan aset yang dimiliki oleh *State Administration of Foreign Exchange* sebesar 65%, Perusahaan Investasi Tiongkok sebesar 15%, Bank Pembangunan Tiongkok sebesar 5% dan Bank Ekspor-Import Tiongkok sebesar 15% (Silk Road Fund : 2017). Sementara itu, proyek pembangunan energi di bawah BRI yang menggunakan SRF sebagai *platform* pembiayaan telah di sepakati sebanyak tujuh proyek hingga Desember 2016.

Tabel 3.5 Proyek Infrastruktur yang di danai oleh *Silk Road Fund*

Objek pembangunan energi	Negara	Tanggal Kesepakatan
Pembangunan infrastruktur gas	Rusia	15 Desember 2016
Pembangunan energi terbarukan	Serbia	18 Juni 2016
Energi terbarukan	Jerman	13 Juni 2016
<i>Liquefied Natural Gas (LNG)</i>	Rusia	15 Maret 2016
Pembangunan <i>clean coal cycle</i>	Mesir, Uni Emirat Arab	19 Januari 2016
Pembangunan Infrastruktur sektor energi	Rusia	3 September 2015
Hydropower	Pakistan	20 April 2015

Sumber : Alice Ekman. *Three years of china's new silk roads*.2017. Diakses melalui

https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/ekman_et_al_china_new_silk_roads_2017.pdf [Pada 22 Mei 2018]

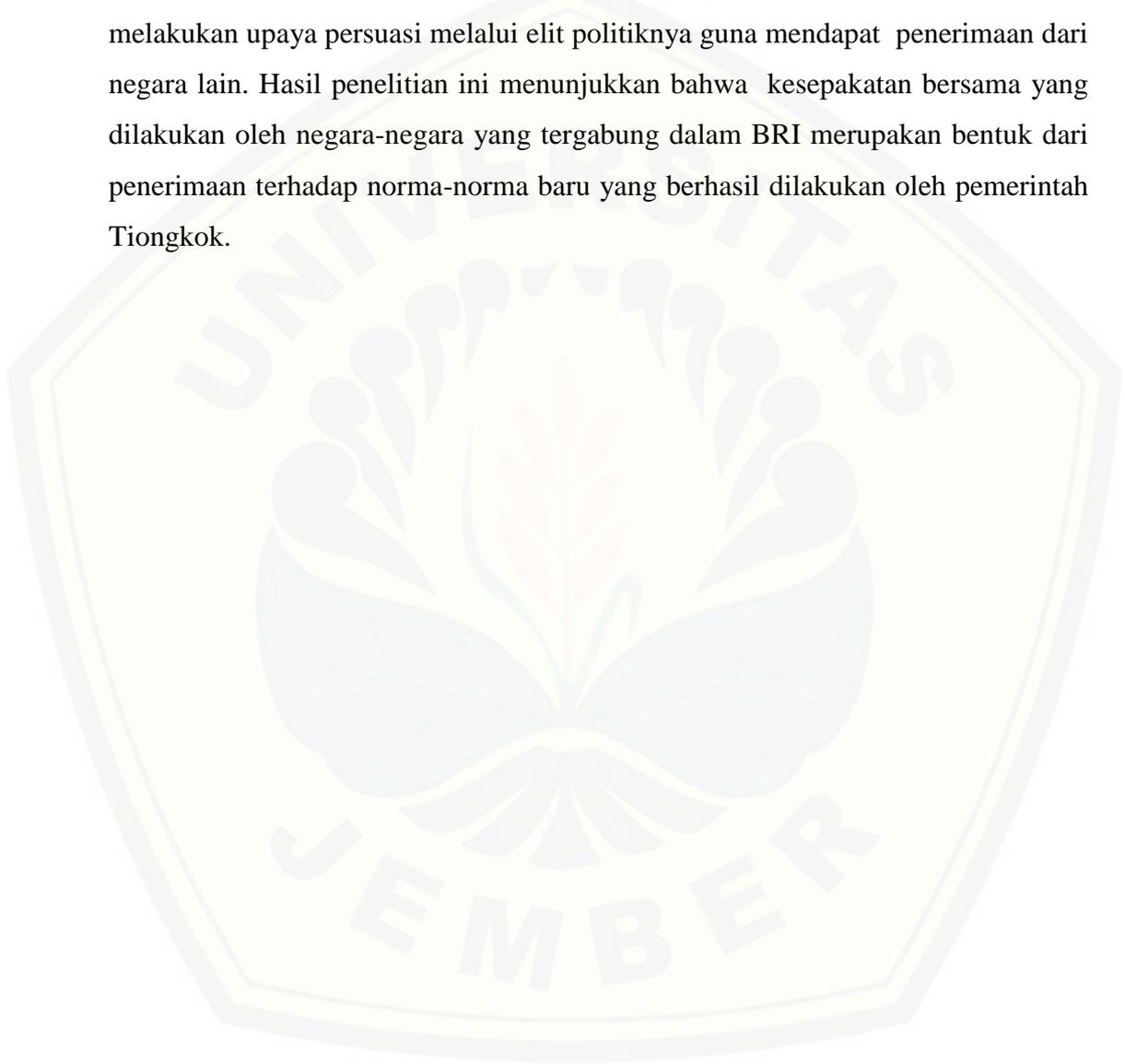
Tabel tersebut menjelaskan bahwa hingga tahun 2017 SRF setidaknya telah mendanai setidaknya tujuh proyek energi di negara-negara yang termasuk dalam BRI. Rusia menjadi negara terbanyak yang di danai oleh SRF yakni sebanyak tiga proyek pembangunan infrastruktur.

BAB 5. KESIMPULAN

Jalur Sutra merupakan bagian sejarah panjang dalam kerjasama Tiongkok dengan negara-negara di kawasan Eropa pada masa kedinastian. Pada masa Pemerintahan Xi Jinping, Tiongkok berusaha untuk mengembangkan politik luar negerinya untuk dapat bekerjasama dengan negara lain, baik dengan negara besar maupun dengan negara-negara berkembang. Xi Jinping pada masa awal pemerintahannya menggagas kerjasama multinegara di bawah *Belt and road initiative* (BRI). Penulis menjelaskan pada argumen utama bahwa rekonstruksi jalur sutra kuno di kawasan Asia Pasifik dilakukan pemerintah Tiongkok dengan menggagas *Belt and road initiative*. Pemerintah Tiongkok dalam praktiknya menambahkan aspek norma-norma baru yang dimasukkan ke dalam BRI dan melakukan pembaruan terhadap jalur yang dilewati oleh BRI. Selain itu, proses penyebaran norma-norma yang ada pada jalur sutra dilakukan dengan cara persuasi untuk mendapat penerimaan dari negara lain di dunia.

Pada penelitian ini, ditemukan bahwa rekonstruksi jalur sutra yang dilakukan oleh pemerintah Tiongkok yakni dengan melakukan pembaruan pada tiga hal. Yang pertama adalah jika jalur sutra kuno merupakan jalur yang menghubungkan wilayah timur (Tiongkok) dengan barat (Eropa), maka pada jalur sutra baru mencakup lebih banyak kawasan, pada jalur sutra baru terdapat penambahan jalur sutra maritim abad ke-21 atau *21st century maritime silkroad* yang terdiri dari dua koridor ekonomi dan *belt and road economic belt* yang terdiri dari empat koridor ekonomi. Yang kedua adalah jika tujuan utama jalur sutra kuno adalah perdagangan yang kemudian secara tidak langsung menjadi jalur pertukaran budaya, maka pada jalur sutra baru atau BRI terdapat setidaknya lima tujuan yang disebutkan oleh pemerintah Tiongkok yakni koordinasi kebijakan, memfasilitasi konektivitas, perdagangan tanpa hambatan, integrasi keuangan dan memperkuat ikatan masyarakat. Yang ketiga adalah pemerintah Tiongkok memasukkan norma-norma yang ada pada jalur sutra kuno ke dalam BRI. Dimasukkannya norma-norma tersebut dapat dikatakan sebagai upaya

pemerintah Tiongkok untuk menciptakan sebuah norma baru dalam struktur internasional yang ada, tujuannya adalah untuk membentuk kepentingan dan identitas aktor yang terlibat di dalam struktur internasional tersebut. Selanjutnya, dalam upaya mempromosikan norma-norma yang ada pada jalur sutra kuno ke dalam *belt and road initiative*, pemerintah Tiongkok selaku *norm entrepreneur* melakukan upaya persuasi melalui elit politiknya guna mendapat penerimaan dari negara lain. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kesepakatan bersama yang dilakukan oleh negara-negara yang tergabung dalam BRI merupakan bentuk dari penerimaan terhadap norma-norma baru yang berhasil dilakukan oleh pemerintah Tiongkok.



DAFTAR PUSTAKA**Buku**

- Creswell, J.W., 2014. *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches, Second Edition*. London and New Delhi: SAGE Production
- Hara, A.E., 2011. *Pengantar Analisis Politik Luar Negeri: dari Realisme sampai Konstruktivisme*, Bandung: Penerbit Nuansa.
- Jackson, R. & Sorensen, G., 2003. *Introduction to International Relations*, New York: Oxford University Press.
- Mas'ood, M., 1990. *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi*, Jakarta: LP3ES.
- Moleong, L.J., 1995. *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung: Pt. Remaja Rosdakarya.
- Yin, R.K., 2011. *Qualitative-Research-From-Start-To-Finish*, The Guilford Press.
- The Italian Institute for International Political Studies. 2017. *China's Belt and Road: A Game Changer?*. Cetakan 1. Milan: ISPI.

Jurnal dan Artikel

- Berkofsky, A. 2016. *Chinese Foreign and Security Policies: Dream at Home, Nightmare Abroad?*. *China Dream still coming true*. Juni 2016. *The Italian Institute for International Political Studies*: 64-79
- Finnemore, M. Dan Sikkink, K. 1998. *Norm Dynamics International and Political Change*.52(4):887-917.
- Minseon, K. 2012. *Work Together for a Bright Future of China-US Cooperative Partnership*. *American Research Institute for Public Development*. 3(1):17-42.

Minseon, K., 2015. *The Motives and Effects of China's "New Model of Major Country Relations" in China-U.S. Relations. Journal of International Relations and Foreign Policy*, 3(1):17–42. Available at: <http://jirfp.com/vol-3-no-1-june-2015-abstract-2-jirfp>.

Sørensen, C.T.N., 2015. *The Significance of Xi Jinping 's " Chinese Dream " for Chinese Foreign Policy: From " Tao Guang Yang Hui " to " Fen Fa You Wei"*. 3(1): 53–73.

Szczudlik-tatar, J. 2013. *China's New Silk Road Diplomacy. The Polish Institute of International Affairs*. 34(34):1–8.

Warner, M., 2016. The silk roads : a new history of the world. *Asia Pacific Business Review*, 2381(October), pp.1–2. Available at: <http://dx.doi.org/10.1080/13602381.2016.1229391>.

Weiss, M.A., 2017. Asian Infrastructure Investment Bank. *Global Governance*, 22, pp.11–26. Available at: <https://fas.org/sgp/crs/row/R44754.pdf>.

Weissmann, M., 2015. *Chinese Foreign Policy in a Global Perspective: A Responsible Reformer "Striving For Achievement"*. 3(1):151–166.

Zhang, J., 2015. *China's new foreign policy under xi jinping: Towards 'peaceful rise 2.0'? Global Change, Peace and Security*. 27(1):5–19.

Internet dan Website

ASEAN-China Center, 2016. Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament---ASEAN---China Center. , pp.1–4. Available at: https://reconasia-production.s3.amazonaws.com/media/filer_public/88/fe/88fe8107-15d7-4b4c-8a59-0feb13c213e1/speech_by_chinese_president_xi_jinping_to_indonesian_parliament.pdf [Diakses pada 3 Maret 2018].

Boao forum for asia. 2015. About Boao Forum for Asia. Available at: <http://english.boaoforum.org/gylten/index.jhtml>. [Diakses pada 6 Desember 2018]

Cabinet of Samdech Akka Moha Sena, 2017. Remark at the "Belt and Road

- Forum for International Cooperation” under theme: “Synergy of Policies for Close Partnership.” Available at: <http://cnv.org.kh/remark-theme-synergy-policies-close-partnership/> [Diakses pada 20 Maret 2018].
- Chin, H. & He, W., 2016. The Belt and Road Initiative: 65 Countries and Beyond. https://www.fbicgroup.com/sites/default/files/B%26R_Initiative_65_Countries_and_Beyond.pdf [Diakses pada 17 November 2017]
- CNN, 2001. Jiang touts new “Silk Road” between Asia, Europe. Available at: <http://edition.cnn.com/2001/WORLD/asiapcf/east/05/25/japan.minister.debut/index.html>. [Diakses pada 17 April 2017]
- CNN Indonesia, 2018. “Kebanjiran” Dukungan Dana untuk Pembangunan Infrastruktur RI. Available at: <https://www.youtube.com/watch?v=IW-uxcSKDuc&index=7&list=LLzOepfqFYFZNoXLYjnD5Zqw&t=0s> [Diakses pada 15 Maret 2018].
- De, P. & Iyengar, K., 2014. Making the Case for Economic Corridors in South Asia. (Economic Corridor). Available at: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/162073/developing-economic-corridors.pdf>. [Diakses pada 25 Februari 2018]
- Directorate General of Press and Information Republic of Turkey, 2017. A NEW ERA WILL BE HERALDED IN OUR REGION BASED ON STABILITY AND PROSPERITY. Available at: <http://www.byegm.gov.tr/english/agenda/a-new-era-will-be-heralded-in-our-region-based-on-stability-and-prosperity/109458> [Diakses pada 12 Maret 2018].
- Embassy of Greece in Beijing, 2017. Speech by H.E. Prime Minister of Greece, Alexis Tsipras plenary session of high-level dialogue BRI Forum. Available at: <https://www.mfa.gr/china/en/the-embassy/news/speech-by-he-prime-minister-of-greece-alexis-tsipras-plenary-session-of-high-level-dialogue-BRI-forum-china-national-convention-center-beijing-may-14-2017.html> [Diakses pada 12 Maret 2018].
- Embassy of The People’s Republic of China in Australia, 2017. Full text: Joint communique of leaders roundtable of Belt and Road forum. Available at: <http://au.china-embassy.org/eng/gdxw/t1463345.htm> [Diakses pada

10 Februari 2018].

- Fasulo, F., 2016. Waking from the China Dream. http://www.ispionline.it/it/EBook/Rapporto_Cina_2016/Rapporto_cina_2016_Cap.1.pdf [Diakses pada 6 Januari 2018]
- Glaser, B.S., 2014. “*Chinese Foreign Policy under Xi Jinping: Continuity and Change*” *Critical Issues Confronting China Seminar Series.* , pp.1–3. http://asiacenter.harvard.edu/files/asia-center/files/glaser_-_12-3-2014.pdf?m=1435075886 [Diakses pada 17 Oktober 2017]
- Global Times, 2017. Bachelet promotes global view on B&R. Available at: <http://www.globaltimes.cn/content/1046869.shtml> [Diakses pada 14 Maret 2018].
- Gresnews, 2017. Jokowi Praises BRI and Communicates Hopes. Available at: <http://gres.news/news/economy/113910-jokowi-praises-BRI-and-communicates-hopes/0/> [Diakses pada 20 Maret 2018].
- HKTD Research, 2015. The ASEAN Link in China’s Belt and Road Initiative. , (October 2013), pp.1–6. Available at: <http://economists-pick-research.hktdc.com/business-news/article/Research-Articles/The-ASEAN-Link-in-China’s-Belt-and-Road-Initiative/rp/en/1/1X000000/1X0A3UUO.htm>. [Diakses pada 23 Desember 2017]
- Kartini, I., 2015. Kebijakan jalur sutra baru cina dan implikasinya bagi amerika serikat.pp.131–147. Available at: <http://ejournal.lipi.go.id/index.php/jkw/article/download/334/205>. [Diakses pada 6 April 2017]
- Kazinform, 2018. Nursultan Nazarbayev calls Silk Road Economic Belt initiative ‘great.’ Available at: http://lenta.inform.kz/en/nursultan-nazarbayev-calls-silk-road-economic-belt-initiative-great_a3156190 [Diakses pada 21 Maret 2018].
- Kejin, Z., 2013. Guiding Principles of China’s New Foreign Policy. *Carnegie-Tsinghua Center for Global Policy.* Available at: <http://carnegietsinghua.org/2013/09/09/guiding-principles-of-china-s-new-foreign-policy-pub-52902>. [Diakses pada 10 Agustus 2017]

- Leng, S., 2017. Xi's new Silk Road 'has no political agenda.' Available at: <http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2094410/china-hold-next-global-trade-summit-2019-xi-jinping> [Diakses pada 5 Mei 2018].
- Li, C. 2016. *Chinese Politics in Xi Jinping Era*, Washington DC: Brookings Institutions Press. <https://www.brookings.edu/book/chinese-politics-in-the-xi-jinping-era/> [Diakses pada 18 Oktober 2017]
- Li, X. & Yuwen, Z., 2016. A Blueprint for China's Neighborhood Diplomacy. *The Diplomat*. Available at: <https://thediplomat.com/2016/03/a-blueprint-for-chinas-neighborhood-diplomacy/> [Diakses pada 19 Januari 2018].
- Luft, G., 2016. It Takes a Road: China's One Belt One Road Initiative: An American Response to the New Silk Road. , (November). Available at: http://www.iags.org/Luft_BRI.pdf. [Diakses pada 16 Maret 2017]
- Malik, A.R. 2015. A Miracle on the Indus River? Available at: <http://thediplomat.com/2015/12/a-miracle-on-the-indus-river/>. [Diakses pada 23 Juni 2017]
- Mark, J., 2014. Silk Road. Ancient History Encyclopedia. Available at: https://www.ancient.eu/Silk_Road/. [Diakses pada 6 November 2017]
- Markey, D. & West, J., 2016. Behind China's Gambit in Pakistan. Available at: <https://www.cfr.org/expert-brief/behind-chinas-gambit-pakistan>. [Diakses pada 30 September 2017]
- Ministry of External Affairs Government of India. 2017. Official Spokesperson's response to a query on participation of India in BRI/BRI Forum. Available at: http://mea.gov.in/media-briefings.htm?dtl/28463/Official_Spokespersons_response_to_a_query_on_participation_of_India_in_BRIBRI_Forum [Diakses pada 15 Mei 2018].
- Ministry of Foreign Affairs of Chile, 2017. President Bachelet in "The Belt and Road" Forum: "Chile is ready to be a bridge between Asia and Latin America." Available at: <https://minrel.gob.cl/president-bachelet-in-the-belt-and-road-forum-chile-is-ready-to-be-a/minrel/2017-05->

[16/101655.html](#) [Diakses pada 14 Maret 2018].

Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2014. Speech by H.E. Xi Jinping President of the People's Republic of China At UNESCO Headquarters. Available at: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/t1142560.shtml [Diakses pada 15 Februari 2018].

_____, 2015. Working Together to Write a New Chapter In China-Africa Cooperation. Available at: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/t1321559.shtml [Diakses pada 20 Maret 2018].

_____, 2015. Full text: Action plan on the Belt and Road Initiative. Available at: http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm [Diakses pada 29 Januari 2018].

_____, 2017a. Full text of President Xi's speech at opening of Belt and Road forum. Available at: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/t1465819.shtml. [Diakses pada 25 Desember 2017]

_____, 2013. Promote Friendship Between Our People and Work Together to Build a Bright Future. Available at: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/t1078088.shtml. [Diakses pada 3 Mei 2018]

_____, 2014. Speech by H.E. Xi Jinping President of the People's Republic of China At UNESCO Headquarters. Available at: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/t1142560.shtml [Diakses pada 3 Maret 2018].

_____, 2017b. Work Together to Build Partnerships and Pursue Peace and Development. Available at: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/wjbz_663308/2461_663310/t1448155.shtml [Diakses pada 26 Januari, 2018].

Miniszterelnok, 2017. Prime Minister Viktor Orbán's speech at the opening of the China – Central and Eastern Europe summit in Budapest. Available at: <http://www.miniszterelnok.hu/prime-minister-viktor-orbans-speech-at-the-opening-of-the-china-central-and-eastern-europe-summit-in-budapest/> [Diakses pada 11 Maret 2018].

Office of the Leading Group for the Belt and Road Initiative, 2017. *Building the Belt and Road : Concept , Practice and China ' s Contribution*, Beijing. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylyw/201705/201705110537027.pdf> [Diakses pada 1 Februari 2018]

Prime Minister's Office, I.R. of P., 2017. Speech Delivered by Prime Minister Muhammad Nawaz Sharif at the Plenary Session of the Belt and Road Forum (BRF) International. , (May), pp.1–3. Available at: http://issi.org.pk/wp-content/uploads/2017/05/Speech_Delivered_by_PM_Muhammad_Nawaz_Sharif.pdf [Diakses pada 15 Mei 2018].

Rakisits, C., 2015. A Path to the Sea: China's Pakistan Plan. *World Affairs Journal*, (April). Available at: <http://www.worldaffairsjournal.org/article/path-sea-china's-pakistan-plan>. [Diakses pada 7 Januari 2018]

Rifaat, H. & Maini, T.S., 2016. *The China-Pakistan Economic Corridor*. Sustainable Development Policy Institute <https://think-asia.org/bitstream/handle/11540/7948/Preliminary-Environmental-Impact-Assessment-Study-of-CPEC-NRRC-Activities-in-KPK-Pakistan%28PB-59%29.pdf?sequence=1> [Diakses pada 24 Agustus 2017]

Rubiolo, M.F., 2011. CHINA'S NEW CONCEPT OF SECURITY AND THE STRATEGIC MULTILATERAL RELATIONS WITH SOUTHEAST ASIA. http://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/rtm/120404_rtmv3_ingles01_cap3.pdf [Diakses pada 1 Februari 2018]

Silk Road Fund, 2017. *Silk Road Fund Profile*. Diakses melalui <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html> [Diakses pada 21 Juli 2018]

State council the people's republic of China, 2015. Full text: Action plan on the

Belt and Road Initiative. Available at: http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm [Diakses pada 22 Januari 2018].

Swaine, M.D., 2014a. Chinese Views and Commentary on Periphery Diplomacy. *China Leadership Monitory*, 44, pp.1–43. <https://www.hoover.org/sites/default/files/research/docs/clm44ms.pdf> [Diakses pada 6 September 2017]

_____, 2014b. Xi Jinping on Chinese Foreign Relations : The Governance of China and Chinese Commentary. <https://www.hoover.org/sites/default/files/research/docs/clm48ms.pdf> [Diakses pada 3 September 2017]

Syarifudin, 2017. Garap Jalur Sutra, China Kumpulkan 28 Negara. Available at: http://koran-sindo.com/page/news/2017-05-13/0/1/Garap_Jalur_Sutra_China_Kumpulkan_28_Negara. [Diakses pada 8 Februari 2018]

The Embassy of Russian Federation to United Kingdom of Great Britain and Northern Island, 2017. Vladimir Putin speech at the opening of the One Belt, One Road international forum in Beijing. Available at: <https://rusemb.org.uk/fnapr/6086> [Diakses pada 11 Maret 2018].

The Governance of China, 2011. The Path of China's Peaceful Development: What It Is About. Available at: http://www.china.org.cn/government/whitepaper/2011-09/06/content_23362449.htm [Diakses pada 13 Januari 2018].

_____, 2014. *XI JINPING The Governance of China* first edit., Beijing: foreign language press.

The state council the people's republic of China, 2014. Full Text of FM Wang Yi's Speech on China's Diplomacy in 2014. Available at: http://english.gov.cn/state_council/ministries/2014/12/26/content_281475029808332.htm [Diakses pada 28 Februari 2018].

Tiezzi, S., 2017. What Did China Accomplish at the Belt and Road Forum? Available at: <http://thediplomat.com/2017/05/what-did-china-accomplish-at-the-belt-and-road-forum/>. [Diakses pada 7 Mei 2017]

- Uberoi, P., 2014. The BCIM Economic Corridor : A Leap into the Unknown ? , (November). Available at: <http://www.icsin.org/uploads/2015/05/15/89cb0691df2fa541b6972080968fd6ce.pdf>. [Diakses pada 23 Juli 2017]
- UNESCO, 2004. About the Silk Road. Available at: <http://en.unesco.org/silkroad/about-silk-road> [Diakses pada 24 Maret 2017].
- United Nations, 2017. Remarks at the opening of the Belt and Road Forum. Available at: <https://www.un.org/sg/en/content/sg/speeches/2017-05-14/secretary-general's-belt-and-road-forum-remarks> [Diakses pada 28 Maret 2018].
- Wang, Y., 2013. New Model of Major Country Relations US-China. *brookings institute*. Available at: <https://www.brookings.edu/on-the-record/wang-yi-toward-a-new-model-of-major-country-relations-between-china-and-the-united-states/>. [Diakses pada 20 April 2017]
- Waugh, daniel c, 2009. The Silk Roads in History. , pp.9–22. Available at: <https://www.penn.museum/documents/publications/expedition/PDFs/52-3/waugh.pdf>. [Diakses pada 17 April 2017]
- Weidacher, C., 2006. *China and Regional Security Cooperation in the Asia-Pacific*. Lund University. <http://lup.lub.lu.se/student-papers/record/1327517/file/1327518.PDF> [Diakses pada 6 November 2017]
- Wijeratne, D., Lyn, F. & Rathbone, M., 2017. Repaving the ancient Silk Routes.PxC Growth Markets Centre. <https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-centre/assets/pdf/pwc-gmc-repaving-the-ancient-silk-routes-web.pdf> [Diakses pada 17 April 2018]
- World Bank, 2017. Remarks of World Bank Group President Jim Yong Kim at the Belt and Road Forum for International Cooperation – Opening Plenary Session. Available at: <http://www.worldbank.org/en/news/speech/2017/05/14/remarks-of-world-bank-group-president-jim-yong-kim> [Diakses pada 20 Maret 2018].

Xinhua, 2017a. Italy “enormously interested” in Belt & Road Initiative, says PM. Available at: http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/15/c_136283035.htm [Diakses pada 10 Maret 2018].

_____, 2017b. List of Deliverables of the Belt and Road Forum for International Cooperation. Available at: http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/15/c_136286376.htm [Diakses pada 20 Mei 2018].

Zhongping, Feng & Huang Jing., 2014. *China’s strategic partnership diplomacy: engaging with a changing world. European Strategic Partnership Observatory.* http://fride.org/download/wp8_china_strategic_partnership_diplomacy.pdf [Diakses pada 20 November 2017]



LAMPIRAN-LAMPIRAN

