



Alasan Kirgiztan Melakukan Kerjasama dengan Tiongkok dalam China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway Project

Indah Parwansa¹, Haryo Prasodjo^{1*}, Hafid Adim Pradana¹

¹Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Malang, Indonesia

*Korespondensi: haryoprasodjo@umm.ac.id

Info Artikel

Diterima 17
Desember 2022

Disetujui 12
April 2023

Dipublikasikan 04
Mei 2023

Keywords:
China-Kyrgyzstan-
Uzbekistan
Railway; Foreign
Policy Analysis
(FPA); Kirgiztan;
Tiongkok; Uni
Soviet

© 2023 The
Author(s): This is
an open-access
article distributed
under the terms of
the Creative
Commons
Attribution
ShareAlike (CC BY-
SA 4.0)



Abstrak

Menggunakan pendekatan *foreign policy analysis (FPA)*, tulisan ini menjelaskan mengenai faktor yang menjadi alasan Kirgiztan akhirnya mau bekerjasama dengan Tiongkok dalam pembangunan kereta api Tiongkok-Kyrgyzstan-Uzbekistan yang telah direncanakan sejak lama. Kirgiztan bekerjasama dengan Tiongkok karena faktor domestiknya yang merupakan negara kecil dengan kemampuan ekonomi rendah dan adanya sistem internasional sebagai faktor eksternal dalam pengambilan kebijakan luar negeri yang dilakukan Kirgiztan dengan memperhatikan potensi ekonomi yang dimiliki Tiongkok serta kekuatan Tiongkok yang tidak dapat diremehkan. Proyek kerjasama ini menjadi penting bagi Kirgiztan untuk menegaskan komitmennya dalam memperbaiki perekonomiannya, mengasah keterampilan diplomatiknya, menentukan kebijakan luar negerinya sendiri tanpa ada pengaruh yang menghegemoni karena merupakan negara pecahan Uni Soviet. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif eksplanatif dengan teknik pengumpulan data melalui studi pustaka dari media internet, jurnal, berita, buku, atau situs resmi lainnya terkait dengan judul yang diangkat.

Abstract

Using a *foreign policy analysis approach (FPA)*, this paper explains the factors that are the reason Kyrgyzstan finally wanted to cooperate with China in the construction of the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway which had been planned for a long time. Kyrgyzstan is in partnership with China because of its domestic factors which are small countries with low economic capabilities and the existence of an international system as an external factor in Kyrgyzstan's foreign policy making by taking into account China's economic potential and China's strength that cannot be underestimated. This cooperative project became important for Kyrgyzstan to affirm its commitment to improving its economy, honing its diplomatic skills, determining its own foreign policy without any hyphenating influence because it was a fragmentary state of the Soviet Union. This is explanative qualitative research with data collection techniques through literature studies from internet media, journals, news, books, or other official websites related to the title raised.

1. Pendahuluan

Kirgiztan adalah negara pecahan Uni Soviet terletak di kawasan Asia Tengah, merdeka pada 31 Agustus 1991, merupakan negara kecil, terkurung daratan dan pegunungan, berbatasan dengan Kazakhstan di utara, Uzbekistan di barat, Tajikistan di barat daya, di timur dan tenggara dengan Tiongkok. Luas tanah Kirgiztan 199.951 km², populasi pada 2020 sekitar 6,5 juta, PDB perkapita pada 2020 sebesar USD1,176 dan diklasifikasikan sebagai negara berpenghasilan menengah ke bawah oleh Bank Dunia dengan perdagangan, jasa, industri, dan pertanian yang berkontribusi besar terhadap PDB Kirgiztan (International Energy Agency, 2022).

Kirgiztan memiliki sumber daya air yang melimpah, simpanan batu bara dan pertambangan emas yang signifikan (International Energy Agency, 2020). Posisi geografisnya strategis, membuat Kirgiztan mendapatkan perhatian dari Tiongkok, Rusia, dan Amerika Serikat. Posisi Kirgiztan berpotensi sebagai rute transit baru yang dapat menghubungkan Andijan, Uzbekistan, Kashgar, serta Tiongkok dalam rute perdagangan yang dapat mempersingkat waktu pengangkutan barang, antara Eropa dan Tiongkok. Posisi strategis tersebut menjadikan Kirgiztan mendapat sorotan khusus dari Tiongkok, terutama dalam proyek konektivitas *Belt Road Initiative* (BRI) (Schulz, 2022).

Posisi Asia tengah memegang peranan penting bagi kebijakan ambisius Tiongkok sebagai strategi kemajuan perdagangan melalui jalur sutera darat yang menghubungkan Tiongkok hingga ke Eropa melalui Kirgiztan (Anjani, 2020). *Silk Road Economy Belt* (SREB) adalah bagian dari strategi besar Tiongkok yang menjadi solusi dalam perdagangan dan pengangkutan energi dari dan menuju Tiongkok. Dimana jika distribusi dilakukan melalui jalur laut, akan memakan waktu tempuh yang lama, biaya yang lebih besar, serta resiko keamanan dari ancaman perompak dan cuaca (Eka Desmiari et al., 2018). Oleh karena beberapa hal tersebut, Tiongkok sangat berambisi untuk menjalin kerjasama pembangunan konektivitas bersama dengan Kirgiztan, dalam proyek kereta api Kirgiztan-Tiongkok melalui *China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway* (CKU).

Proyek Pembangunan KA CKU telah menjadi agenda dan resmi diusulkan pada 1997 saat *Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia Conference* di Paris. Dilanjutkan dengan pertemuan trilateral di Bishkek sebagai pertimbangan dalam peningkatan konektivitas perkeretaapian pada 5 November 1997, melahirkan kesepakatan para pihak untuk membentuk komite kerja bersama dan kelompok ahli proyek perkeretaapian CKU dan menghasilkan nota kesepahaman implementasi proyek bersama yang ditandatangani Kementerian Perkeretaapian Tiongkok, Kementerian Transportasi dan Komunikasi Kirgiztan, dan Kementerian Transportasi Uzbekistan. Namun karena Revolusi Tulip 2005, kudeta Presiden Kirgiztan, Bakiyev pada 2010, dan konflik antar-etnis Kirgiztan-Uzbekistan 2010 berakibat terkendalanya rencana pembangunan KA CKU. Adanya usulan Rusia untuk membangun KA Rusia-Kazakhstan-Kirgiztan-Tajikistan (RKKT) pada 2013 saat Konferensi Tingkat Tinggi Organisasi Perjanjian Keamanan Kolektif (CSTO) di Bishkek membuat Presiden Kirgiztan, Atambayev berpendapat bahwa proyek tersebut lebih cocok untuk Kirgiztan dibanding KA CKU. Namun, kerena krisis keuangan Rusia rencana tersebut gagal dan memaksa Kirgiztan untuk meningkatkan tingkat investasi Tiongkok. Pembicaraan KA CKU masuk kembali dalam agenda melalui konsultasi trilateral Tiongkok-Kirgiztan-Uzbekistan Mei-Juni

2016 di Beijing. Menghasilkan pembicaraan terkait proyek CKU berlanjut pada 19-20 Desember 2016 (Hanayi, 2017) hingga pada penandatanganan oleh Tiongkok, Kirgiztan, dan Uzbekistan di sela-sela pertemuan puncak *Shanghai Cooperation Organization* (SCO) di Uzbekistan dalam pembangunan rel kereta api Tiongkok-Kirgiztan-Uzbekistan (CKU) pada 14 September 2022 (Lillis, 2022).

Revolusi Tulip 2005, kudeta Presiden Kurmanbek Bakiyev pada April 2010, dan kerusuhan hasil pemilu 2020 menunjukkan ketidakstabilan politik di Kirgiztan. Di Kirgiztan juga masih terdapat pengaruh hegemoni ideologi Rusia yang membuat terhambatnya pengambilan kebijakan luar negerinya, dibuktikan dengan usulan KA RKKT yang membuat Presiden Atambayev labil dan cenderung setuju dengan usulan Rusia, bahwa KA RKKT sebagai alternatif dan lebih cocok untuk Kirgiztan dibanding KA CKU. Perjalanan proyek yang berusia sekitar 25 tahun ini telah banyak mengalami peristiwa, adanya kendala karena beberapa peristiwa yang terjadi di Kirgiztan, adanya pengaruh hegemoni Rusia yang membuat kebijakan luar negeri Kirgiztan terhambat, adanya perspektif negatif Kirgiztan terhadap Tiongkok karena Tiongkok melobi untuk kepemilikan beberapa pertambangan Kirgiztan serta perspektif bahwa KA CKU hanya sebagai instrumen ekspansi Tiongkok (Yan, 2023). Kirgiztan berjuang membentuk hubungan luar negeri dengan Tiongkok khususnya dalam hubungan ekonomi dan keamanan selama 20 tahun. (Omuralieva, 2014). Namun pada 2022 Kirgiztan menyetujui kerjasama ini, melihat posisi Kirgiztan secara politik lebih dekat dan bergantung dengan Rusia, namun secara ekonomi, Rusia tidak memiliki kemampuan untuk membangun konektivitas yang menguntungkan bagi Kirgiztan. Di sisi lain, Tiongkok yang merupakan mitra penting Rusia, memiliki kemampuan tersebut, yang akhirnya secara politik, Kirgiztan berani dan bersedia untuk menerima kerjasama dengan Tiongkok dalam proyek KA CKU. Adanya hal tersebut membuat penelitian ini menjadi penting untuk dilakukan.

Penelitian ini menggunakan analisa kebijakan luar negeri (FPA), secara sederhana terdapat dua faktor yakni, atribut nasional dan sistem internasional. Atribut nasional terdiri dari ukuran, sumber daya alam, geografi, demografi, sistem politik, kemampuan militer, dan kemampuan ekonomi (Hudson & Day, 2020). Negara kecil dalam pengambilan keputusan memiliki ketertarikan dalam menyelaraskan dengan negara tetangganya yang besar apalagi jika negara kecil ini dihadapkan dengan posisinya yang berada di antara negara besar yang berkonflik, tentu mereka akan lebih menginginkan posisi yang netral. Negara kecil yang biasanya tidak dapat memberikan baik hukuman atau penghargaan kepada negara lain cenderung mengasah dirinya dalam keterampilan diplomatik persuasi atau protes. Apalagi jika dengan kemampuannya yang kurang, memungkinkan negaranya memiliki birokrasi yang kecil dan sedikit kedutaan yang bisa menghambat ruang lingkup kebijakan luar negerinya. Sumber daya alam (SDA) dapat menjadi pemikat negara lain untuk mengambil kebijakan luar negeri terhadap suatu negara, contohnya Tiongkok yang memiliki kebutuhan energi yang besar dengan sumber utama energinya berasal dari batu bara yang membuatnya menjadi pelindung negara-negara pemilik sumber daya tersebut yang belum mengontrakan sumber daya alamnya kepada negara lain.

Kirgiztan sebagai negara kecil dengan sumber daya alam yang lebih sedikit dibandingkan dengan negara tetangganya, Uzbekistan dan Kazakhstan. Sumber daya alam minyak dan gas bumi Kirgiztan lebih sedikit, namun secara geografis, jalur darat yang dimiliki Kirgiztan dapat menjadi rute yang menghubungkan Asia

Tengah ke Eropa, membuatnya disorot oleh negara luar. Dengan begitu geografi dapat berpengaruh dalam kebijakan luar negeri. Kemampuan ekonomi nasional dapat memberikan pengaruh terhadap kebijakan luar negeri dalam menciptakan ketergantungan dan memperoleh keuntungan. Hal tersebut dapat dilakukan dengan kegiatan ekspor ataupun investasi.

Sifat sistem internasional yang anarki membuat dua bentuk respon, negara kuat harus selalu diimbangi dengan koalisi bangsa dan negara, kekuatan yang lebih kecil harus dapat menemukan cara untuk melindungi diri mereka sendiri atau menyelaraskan dengan kekuatan yang lebih besar (Hudson & Day, 2020). Sistem internasional juga dipandang sebagai kesalingtergantungan antaraktor (Ashari, 2020). Pemaparan tersebut memberikan penjelasan mengenai bagaimana sistem internasional akan dapat mempengaruhi perilaku negara dalam membuat kebijakan luar negeri. Dalam penelitian ini, ukuran dan kemampuan ekonomi Tiongkok, serta sistem internasional digunakan dalam menjelaskan alasan Kirgiztan melakukan kerjasama dalam proyek KA Kirgiztan-Tiongkok, yakni pada *China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway* (CKU).

2. Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian eksplanatif kualitatif dalam melihat suatu fenomena yang terjadi guna menjawab pertanyaan “mengapa” (Elvis F & Simanjuntak, n.d.) yang dalam hal ini untuk mengetahui mengapa (alasan) Kirgiztan akhirnya menyetujui kerjasama dengan Tiongkok dalam proyek pembangunan kereta api Kirgiztan-Tiongkok melalui *China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway* berdasarkan teori yang mendukung penelitian. Teknik pengumpulan data diperoleh melalui beberapa sumber data primer, salah satunya website resmi pemerintah Tiongkok, Belt and Road Energy Cooperation yang memuat “China will always be trustworthy, reliable friend and partner of Kyrgyzstan: XI” dan data sekunder melalui studi pustaka, berdasar pada data berbasis dokumen, baik melalui buku, jurnal, beritadan media internet dalam penulisan yang berkaitan dengan judul penelitian. Dalam mencari jurnal atau sumber rujukan, penulis menggunakan aplikasi *Harzing or Perish* dan dalam menuliskan sitasi serta daftar pustaka, penulis menggunakan aplikasi *Mendley*.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Faktor Internal

Kondisi Politik-Ekonomi Dalam Negeri Kirgiztan Pada Tahun 2005, 2010, dan 2020

Kirgiztan merdeka pada 31 Agustus 1991 hingga tahun 2022, masih berjuang secara ekonomi, dan menduduki posisi sebagai negara berpenghasilan menengah ke bawah. Perkembangannya sangat ditentukan oleh sumber daya alam yang dimiliki, geografis, warisan struktural dan institusional dari era Soviet. Pandemi Covid-19 membuat Kirgiztan sangat bergantung pada pengiriman uang asing (Congressional Research Service (CSR), 2020). Perdagangan, jasa, pertanian, industri manufaktur garmen, dan pertambangan berkontribusi besar pada PDB Kirgiztan. 25,3% penduduknya hidup dalam kemiskinan dan pertumbuhan ekonomi belum merata akibat pergolakan politik (International Energy Agency, 2022).

Revolusi Tulip 2005 adalah bentuk demo oleh masyarakat yang tidak puas dengan rezim Akayev, akibat stagnansi ekonomi, kemiskinan, korupsi, kolusi, dan

nepotisme. Pasca peristiwa tersebut, pengaruh AS meredup, pengaruh Rusia dan Tiongkok kembali (Ulu, 2008). April 2010 terjadi kudeta Presiden Kirgiztan, Kurmanbek Bakiyev karena ketidakpuasan masyarakat terhadap kontrol aset yang menguntungkan presiden, adanya korupsi, dan kurangnya pembangunan ekonomi di luar dua kota besar di Kirgiztan (Matveeva, 2010). Pada 2020 terjadi kerusuhan di Ibu Kota Bishkek, masyarakat protes terhadap hasil pemilu yang dilakukan pada 4 Oktober 2020, karena partai pro pemerintah mendapatkan banyak suara di parlemen, sehingga pihak oposisi merasa ada kecurangan dalam pemilu. Pengunjuk rasa berdemo untuk perubahan di parlemen yang menimbulkan kerusuhan. Dari demo tersebut, Presiden Sooronbai Jeenbekov diminta mundur dari jabatan dan pembatalan hasil pemilu (Jati, 2020). Kirgiztan termasuk negara yang mencapai ukuran demokrasi karena ada pemilu, namun masih ada pembatasan media dan oposisi serta ketidakstabilan dalam politik. Dengan begitu Kirgiztan dilabeli sebagai negara 'sebagian bebas' sebagaimana yang dinyatakan oleh *Freedom House* (Martin, 2020).

Masa kepresidenan Jeenbekov digantikan oleh Sadyr Japarov dengan 79% suara dari pemilu. Japarov berjanji memerintah negara secara terbuka, bebas korupsi, dan memperbaiki perekonomian Kirgiztan dalam 3-5 tahun (BBC News, 2021), salah satunya dapat dilakukan dengan investasi asing langsung (FDI) sebagai upaya mengembangkan ekonomi hijau dalam pertumbuhan ekonomi berkelanjutan (U.S. Department of State, 2022). Stabilitas politik Kirgiztan berkorelasi dengan perekonomiannya, pergolakan politik yang terjadi berdampak pada pertumbuhan ekonomi, salah satunya menyebabkan minat negara lain dalam berinvestasi di Kirgiztan menurun. Stagnansi ekonomi memicu ketidakpuasan masyarakat dan berdampak pada stabilitas ekonomi Kirgiztan.

Tabel 1. Investasi Asing Langsung Masuk Oleh Tiongkok ke Kirgiztan 2015-2021 (Ribuan Dollar AS)

No.	Tahun	FDI Masuk
1.	2015	474.412,2
2.	2016	301.303,1
3.	2017	303.025,1
4.	2018	338.092,6
5.	2019	338.052,8
6.	2020	136.116,3
7.	2021	334.738,6

Sumber: (National Statistical Committee of Kyrgyz Republic, 2022)

Ketidakstabilan politik Kirgiztan mengakibatkan arus masuk FDI dari Tiongkok ke Kirgiztan menurun. Salah satu faktor kepercayaan negara lain untuk bekerjasama dengan Kirgiztan melalui stabilitas politiknya. Kerjasama dapat membuka peluang untuk menghadapi krisis ekonomi Kirgiztan. Dengan kapabilitas ekonomi yang lemah, Kirgiztan tentu akan mencari cara untuk menghadapi masalah ekonominya. Kerjasama dengan Tiongkok melalui proyek KA CKU adalah kesempatan bagi Kirgiztan untuk membangun perekonomiannya.

Pengembangan Infrastruktur Kereta Api Sebagai Keuntungan untuk Konektivitas dan Ekonomi Kirgiztan

Transportasi memainkan peran penting dalam perekonomian suatu negara karena dapat menghubungkan produsen dengan pelanggan, menyediakan barang dan jasa, mengintegrasikan pasar dan wilayah lokal, dan memastikan keamanan ekonomi negara. Biaya transportasi berkontribusi pada daya saing barang di pasar internasional karena termasuk kedalam biaya barang ekspor dan impor (Chotaeva, 2021). Pembangunan infrastruktur yang tidak berkembang berdampak pada harga barang ekspor di negara tersebut kurang kompetitif di pasar internasional sebab, biaya transportasinya tinggi dibanding dengan negara lain yang memiliki infrastruktur lebih maju dan menyebabkan barang yang diimpor menjadi lebih mahal. Sistem transportasi di Kirgiztan diwakili oleh jalan, kereta api, jalur air pedalaman, dan transportasi udara.

Kirgiztan, Afghanistan, Azerbaijan, Tiongkok, Georgia, Kazakhstan, Mongolia, Pakistan, Tajikistan, Turkmenistan, dan Uzbekistan melakukan strategi di bidang transportasi dengan tujuan memajukan komersialisasi dan reformasi perkeretaapian pada 2017 sebagai Program Kerjasama Ekonomi Regional Asia Tengah (CAREC) melalui *CAREC Railway Strategy* untuk memperluas peran transportasi kereta api di wilayah tersebut (CAREC, 2021). Kirgiztan telah berpartisipasi dalam CAREC sejak 1997, berupaya mempromosikan solusi bersama terhadap masalah yang ditimbulkan dari hambatan pertumbuhan dan konektivitas dengan tujuan menempatkan Asia Tengah di jantung perdagangan dan perdagangan Eurasia karena pasar global semakin terintegrasi. Investasi CAREC di Kirgiztan lebih dari USD2,06 miliar dalam proyek yang membantu meningkatkan infrastruktur, kebijakan transportasi, perdagangan, dan energi berdasarkan premis, kunci dalam membuka sumber daya dan potensi manusia yang luas di Asia Tengah melalui koneksi yang baik (CAREC, 2022).

Perkeretaapian di Kirgiztan terbagi menjadi dua bagian. Bagian utara menghubungkan Kirgiztan-Kazakhstan dan di selatan menghubungkan Kirgiztan-Uzbekistan. Transportasi kereta api terpenting dan terpanjang dalam perekonomian Kirgiztan berada di jalur utara Lugovaya-Balykchy dengan panjang 323,4km, membawa kargo dan penumpang dari Kirgiztan ke Kazakhstan dan Rusia, serta kargo domestik antara wilayah utara dan berbagai kota Kirgiztan. Jalur selatan memiliki panjang 101,2km, menghubungkan kota-kota Lembah Fergana di Kirgiztan ke Uzbekistan, dengan empat jalur yakni, kota Tash-Kumyr, Jalal-Abad, Osh, dan Kyzyl-Kiya yang menghubungkan deposit batubara Tash-Kumyr, Kok-Yangak, dan Kyzyl-Kiya ke berbagai kota di Uzbekistan (Chotaeva, 2021).

Tabel 2. Pertumbuhan Populasi Wilayah Utara Kirgiztan (Orang)

Tahun	Bishkek	Issyk-Kul	Naryn	Talas	Chui
2015	18.027	7.798	4.500	5.157	15.883
2016	17.982	8.321	4.897	4.966	16.490
2017	17.602	7.579	4.529	4.638	15.364
2018	22.912	8.036	4.727	5.036	18.348
2019	24.780	7.298	4.109	4.575	18.299

Sumber: (National Statistical Committee of Kyrgyz Republic, 2022)

Tabel 3. Pertumbuhan Populasi Wilayah Selatan Kirgiztan (Orang)

Tahun	Batken	Jalal-Abad	Osh
2015	12.791	25.891	32.938
2016	11.800	24.144	30.286
2017	11.099	24.222	29.301
2018	12.523	25.948	30.234
2019	13.123	26.564	29.464

Sumber: (National Statistical Committee of Kyrgyz Republic, 2022)

Lebih dari 50% populasi Kirgiztan tinggal di atau sekitar dua kota Bishkek dan Osh dan di distrik sekitarnya. Pemukiman penduduk terpadat berada di utara yakni di dalam dan sekitar Ibu Kota Bishkek dan diikuti oleh Osh (Central Intelligence Agency United States of America, 2022).

Tabel 4. Pengangguran di Kirgiztan (% dari Total Pekerja, Estimasi Nasional)

Tahun	Populasi Total	Total Pekerja	Pengangguran
2015	5.956.900	2.545.405	7,6
2016	6.079.500	2.546.725	7,2
2017	6.198.200	2.525.510	6,9
2018	6.322.800	2.515.508	3,7
2019	6.456.200	2.555.254	4,3

Sumber: (World Development Indicators, 2022)

Kirgiztan sempat menolak kerjasama pembangunan KA CKU, namun dengan ukuran dan kemampuan ekonominya Tiongkok, dengan dukungan Tiongkok dalam berinvestasi, memfasilitasi pertukaran personel dan bea cukai barang antara kedua negara, serta penawaran kerjasama multilateral dari keamanan hingga infrastruktur (Xuanmin, 2022) membuat Kirgiztan tertarik dalam kerjasama pembangunan KA CKU. Selain itu, kesadaran Kirgiztan terhadap ekonomi dengan politik yang belum stabil dan kondisi geografis yang strategis menjadi salah satu faktor Kirgiztan mau bekerjasama dengan Tiongkok. Sistem internasional yang bersifat anarki membuat Kirgiztan harus realistis dalam melihat peluang yang dapat memberikan keuntungan. Berkaca pada pengalamannya terkait usulan pembangunan KA RKKT oleh Rusia yang berakhir gagal karena adanya krisis keuangan di Rusia memberikan dampak buruk bagi perekonomian Kirgiztan. Dengan demikian tentu, Kirgiztan akan mencari cara dalam melindungi dirinya, melalui kekuatan besar negara dalam menopang segala aspek dalam negerinya, terutama pada sektor perekonomian.

Pembangunan KA CKU dapat membuka peluang baru bagi Kirgiztan dalam pertumbuhan ekonomi, melalui pengurangan tingkat pengangguran, peningkatan arus masuk investasi, terbukanya akses internasional, dan biaya angkutan kargo yang dapat berkontribusi pada pembangunan ekonomi negara (Taldybayeva, 2016). Survei lapangan studi kelayakan proyek ini masih dilakukan dengan rencana semua studi kelayakan akan terselesaikan pada akhir Juni 2023 (National Development and Reform Commission (NDRC) People's Republic of China, 2022). Adanya peluang dan kemampuan ekonomi yang rendah, membuat Kirgiztan akhirnya menerima kerjasama KA CKU dengan Tiongkok, meskipun sempat beberapa kali mengubah

kebijakannya dalam proyek ini yang dapat dikatakan sebagai negara dengan sikap yang tidak menentu. Hal tersebut juga diakibatkan karena Kirgiztan masih bingung dalam menyelaraskan dirinya dengan negara besar yang dekat dengannya karena keadaan historis negaranya. Selain itu, dengan selesainya studi kelayakan dalam proyek ini, maka akan lebih mudah untuk Kirgiztan mengetahui lebih pasti keuntungan yang akan diperoleh.

Keputusan final Kirgiztan yang sepakat bekerjasama dengan Tiongkok dapat menjadi langkah strategis membangun kemandirian dan terlepas dari pengaruh kebijakan luar negeri Rusia. Kebijakan Kirgiztan dalam proyek KA CKU dapat lebih dimantapkan melalui pandangan untung yang dapat diperoleh melalui proyek ini, berupa koneksi yang memungkinkan untuk menghubungkan Kirgiztan Utara ke Kirgiztan Selatan di masa depan melalui jaringan rel kereta api internal, dan dalam proyek CKU, jalur kereta akan dimulai di Kashghar, *Xinjiang Uyghur Autonomus Region* (XUAR) barat Tiongkok yang melewati perbatasan Tiongkok-Kirgiztan melalui Irkeshtam pass dan Kara-Suu Kirgiztan ke Andijan Uzbekistan di Lembah Ferghana akan dapat menguntungkan Kirgiztan karena jalurnya melalui Kara-Suu yang berdekatan dengan Jalal-Abad, Osh, dan Batken yang terdapat zona sejarah dan arkeolog yang mendukung pariwisata Kirgiztan untuk menarik minat turis. Jika terhubung dengan utara yang merupakan sub zona ekonomi pertama yang dikenal dengan industri makanan, pakaian, mesin dan dikatakan sebagai wilayah ekonomi paling maju (Chotaeva, 2021) tentu akan sangat menguntungkan Kirgiztan terutama dalam hal ekonomi. Selain itu, keuntungan lainnya dari proyek KA CKU, dapat membuat Kirgiztan bergabung dalam koridor selatan kereta api lintas benua Eurasia juga akses ke Samudra Pasifik, Teluk Persia, dan Laut Mediterania (Chotaeva, 2021).

3.2 Faktor Eksternal

Kekuatan Ekonomi Tiongkok Sebagai Peluang Peningkatan Ekonomi Kirgiztan

Hubungan Kirgiztan dan Tiongkok terjalin sejak 1992 dalam berbagai bidang, menimbulkan rasa saling percaya dan menimbulkan rasa tergantung pada Tiongkok contohnya dalam hal investasi (Hanayi, 2017). Keadaan politik Tiongkok yang stabil dengan keunikannya yang menjalankan dua sistem sekaligus, menunjukkan Tiongkok memiliki kepiawaian dalam menyesuaikan diri terhadap globalisasi dengan menerapkan liberalisme ekonomi sekaligus komunis dalam politiknya. Kemampuan Tiongkok di era globalisasi dibuktikan dengan pengembangan teknologi dan informasi yang telah banyak beroperasi di berbagai negara melalui perusahaannya (Hakam, 2018). Banyaknya investasi Tiongkok ke Kirgiztan, stabilitas politik, dan kemampuan mengembangkan teknologi dan informasi menjadi salah satu faktor yang mendorong Kirgiztan menerima tawaran kerjasama pembangunan KA CKU.

Tiongkok termasuk kedalam mitra terbesar Kirgiztan terutama dalam sektor transportasi dan energi (Asian Development Bank, 2018). Tiongkok menyediakan lebih dari 45% impor negara terutama tekstil dan minyak sulingan ke Kirgiztan, Bank Ekspor-Impor Tiongkok memegang 40% dari total utang luar negeri Kirgiztan, hampir setengah FDI berasal dari Tiongkok, dan hampir 80% dari FDI untuk ekstraksi emas dan industri logam (OECD, n.d.). Hampir setengah sumbangan dari Tiongkok sekitar USD 5,59 miliar dalam FDI telah ditarik oleh Kirgiztan pada akhir 2019. Pada Februari 2021, Kirgiztan mengeluarkan lebih dari 40% utangnya dari Bank Ekspor-

Impor Tiongkok dari USD 5 miliar. Tingginya utang Kirgiztan ke Tiongkok menjadi faktor penting dalam hubungan bilateral kedua negara (Schulz, 2022).

Tabel 5. Aktivitas Impor-Ekspor Barang Tiongkok dari dan ke Kirgiztan Tahun 2015-2019

No.	Tahun	Impor (US\$)	Ekspor (US\$)
1.	2015	58,570,893	4,282,122,824
2.	2016	71,234,903	5,605,425,556
3.	2017	87,055,356	5,336,808,026
4.	2018	54,327,492	5,556,792,814
5.	2019	66,041,403	6,280,519,944

Sumber: (UN Comtrade, 2022)

Tabel 6. Aktivitas Impor-Ekspor Barang Kirgiztan dari dan ke Tiongkok Tahun 2015-2019

No.	Tahun	Impor (US\$)	Ekspor (US\$)
1.	2015	1,029,111,003	35,876,853
2.	2016	1,464,956,968	79,702,699
3.	2017	1,493,693,988	97,473,586
4.	2018	1,942,257,792	61,237,831
5.	2019	1,734,970,508	81,469,047

Sumber: (UN Comtrade, 2022)

Tiongkok menjadi mitra ekonomi utama Kirgiztan dalam mitra dagang terbesarnya, dimana ekspor Kirgiztan ke Tiongkok pada 2019 bernilai USD 81 juta, berupa bijih, terak dan abu sebagai barang ekspor terbesarnya ke Tiongkok yakni sebesar 32,59% dan impor barang Kirgiztan dari Tiongkok pada 2019 berjumlah USD 1,7 miliar berupa pakaian sebagai barang impor terbesarnya yakni sebesar 25,65% (Borodyna et al., 2022). Hubungan bilateral pada sektor perdagangan ini dapat saling menguntungkan, namun jika ada defisit perdagangan yang besar akan berdampak negatif pada ekonomi Kirgiztan.

Kurangnya index infrastruktur di Kirgiztan berdasarkan Kinerja Logistik Bank Dunia Index (LPI) dan *Global Competitiveness Index* (WCI) mengharuskan Kirgiztan untuk memperhatikan pembangunan infrastruktur khususnya pada transportasi sebagai fasilitas perdagangan lintas batas yang dapat menurunkan biaya transportasi yang tinggi yang menghambat arus perdagangan dan akses ke pasar internasional (ITF, 2019). Posisi Kirgiztan sangat strategis sebagai pusat transit potensial untuk barang dan pengunjung antara pasar Tiongkok dan Barat, sehingga perbaikan infrastruktur sangat dibutuhkan, apalagi jika proyek KA CKU ini selesai, dapat mendorong pertumbuhan ekonomi Kirgiztan dengan kontribusi dari biaya angkutan, percepatan, perluasan arus perdagangan, dan akses pasar internasional. Investasi dalam sektor transportasi terhadap proyek kereta api merupakan bagian terbesar yang diikuti oleh proyek pembangunan jalan (OECD, n.d.) dan menjadi strategi pembangunan nasional yang masuk kembali dalam agenda di tahun 2016 (Hanayi, 2017). Rute KA CKU sangat menguntungkan Kirgiztan, karena jalurnya akan dimulai di Kashghar, *Xinjiang Uyghur Autonomous Region* (XUAR) barat

Tiongkok yang melewati perbatasan Tiongkok-Kirgiztan melalui Irkeshtam pass dan Kara-Suu Kirgiztan ke Andijan Uzbekistan di Lembah Ferghana. Dimana Kara-Suu berdekatan dengan tiga *oblast* Jalal-Abad, Osh, dan Batken Selatan yang merupakan zona pertanian dan industri hingga situs sejarah dan arkeolog yang mendukung pariwisata yang dapat menarik minat turis untuk berkunjung yang merupakan salah satu dari lima subzona ekonomi Kirgiztan (Chotaeva, 2021).

KA CKU Sebagai Upaya Kirgiztan Melindungi Diri dan Menyelaraskan Diri Melalui Kekuatan Tiongkok

Proyek KA CKU menjadi proyek jangka panjang, sebagai salah satu instrumen dalam peningkatan hubungan bilateral Kirgiztan-Tiongkok. Selain itu, proyek KA CKU juga menjadi bagian penting dalam kemitraan strategis secara politik, ekonomi, dan keamanan. Dimana dengan proyek bernilai tinggi dan jangka panjang tersebut, menjadikannya hubungan saling menguntungkan antara Kirgiztan dengan Tiongkok. Apa yang dilakukan oleh Kirgiztan, menjadi salah satu strategi Kirgiztan dalam melindungi negaranya, dan menyelaraskan kebijakan luar negerinya, dengan kekuatan yang lebih besar. Hal tersebut dilakukan, sebagai cara agar dapat mengurangi ketergantungannya dari Rusia yang kurang baik bagi negaranya, seperti dampak dari krisis keuangan Rusia. Realita Kirgiztan sebagai negara kecil dan miskin akan sulit untuk bertahan secara ukuran dan ekonomi dalam dunia internasional tanpa bantuan luar yang cukup besar, apalagi dikelilingi oleh kekuatan yang mudah berubah-ubah dan isu yang dapat mengganggu kestabilan kawasan dari tindak kriminal transnasional seperti teroris dan perdagangan narkoba, yang membuat Kirgiztan cenderung mencari bantuan kepada kekuatan yang lebih besar dibanding berkontribusi secara signifikan (Daly, 2019). Jumlah kejahatan yang tercatat berdasarkan data dari *National Statistical Committee of the Kyrgyz Republic* terkait narkoba sebanyak 999 kejahatan pada 2019, 795 kejahatan pada 2020, dan 990 kejahatan pada 2021 (National Statistical Committee of Kyrgyz Republic, 2022).

Proyek KA CKU yang sejalan dengan kebijakan BRI Tiongkok, tentu dapat menjadi payung bagi Kirgiztan secara ekonomi dan melindungi diri sebagai negara kecil dengan banyaknya tantangan keamanan di kawasan Asia Tengah. Melalui proyek KA CKU, tentu Tiongkok akan mengirimkan beberapa sumber daya manusia yang dimilikinya ke Kirgiztan. Seiring dengan upaya Tiongkok dalam implementasi dan perluasan BRI, mengharuskan Tiongkok berinvestasi lebih lanjut, dengan begitu Tiongkok berkewajiban ikut serta dalam menjaga keamanan di Kirgiztan. Kerjasama pembangunan infrastruktur berdampak pada pembangunan ekonomi kedua pihak dan pembangunan ekonomi berdampak pada stabilitas keamanan kedua negara. Sebagai contohnya, Tiongkok berusaha memperluas kemampuan untuk memproyeksikan kekuatan militer dalam melindungi kepentingan luar negerinya melalui pengembangan kerjasama kontraterorisme regional dan bilateral dengan bantuan militer, seperti sumbangan peralatan militer, seperti yang dilakukannya pasca peristiwa bom bunuh diri dengan target bus pekerja dalam perjalanan menuju proyek pembangunan infrastruktur BRI di Pakistan pada 2021 (U.S Department of Defense, 2022). Tiongkok melakukan latihan bilateral dan multilateral *People's Liberation Army* (PLA) pada 2021 dan Kirgiztan ikut berpartisipasi di dalamnya, yakni pada Misi Perdamaian 2021 dengan jenis latihan militer multinasional dan *Pabbi Antiterror* 2021 dengan latihan bersama anti-terorisme (U.S Department of Defense, 2022) yang mana hal tersebut juga berkaitan dengan tingkat kriminal yang ada di Kirgiztan sebagai upaya menjaga negaranya.

Melalui kerjasama ini dapat menegaskan bahwa Kirgiztan mampu mengasah keterampilannya dalam kerjasama internasional dengan negara lain yang lebih besar, mampu melindungi diri dengan mengambil kebijakan luar negeri sendiri, sebagai upaya memperbaiki dan menumbuhkan ekonominya, memungkinkan untuk mendapatkan pengaruh diplomatik dengan negara lain untuk membangun hubungan kerjasama lainnya, dan mendapatkan keuntungan dalam keamanannya apalagi ketika negara tersebut berada dalam kawasan yang rentan dengan konflik atau banyaknya pengaruh besar di kawasan tersebut.

4. Kesimpulan

Kondisi negaranya yang kecil dan miskin menjadi faktor pendorong Kirgiztan bekerjasama dengan Tiongkok melalui proyek KA CKU sebagai upaya mengasah kemampuan diplomatik, meningkatkan ekonomi, berusaha keluar dari pengaruh hegemoni Rusia karena faktor historisnya dan keuntungan keamanan pada kondisi wilayahnya yang rentan dengan kriminal transnasional. Karena kekuatan ekonomi Tiongkok, politik yang stabil dengan menerapkan ideologi komunis dan *liberalism* ekonomi membuat Tiongkok unik dan piawai di era globalisasi terhadap perkembangan ekonomi dengan memanfaatkan teknologi dan informasinya membuat Kirgiztan tertarik bekerjasama dengan Tiongkok. Posisi Kirgiztan yang strategis terhadap kepentingan negara lain, sangat memudahkan Kirgiztan merancang cara strategis untuk dapat ikut memperoleh keuntungan yang ditawarkan oleh negara mitranya dalam hubungan kerjasama. Posisinya sebagai negara transit potensial sejalan dengan ambisi Tiongkok dalam BRI membuat Kirgiztan tertarik dengan keuntungan yang dapat diperoleh melalui proyek ini. Kirgiztan sempat mengalami inkonsistensi kebijakan luar negeri dalam kerjasama proyek CKU diakibatkan beberapa peristiwa besar dalam negaranya.

Daftar Pustaka

- Anjani, N. H. (2020). Belt and Road Initiative: Catalyst for the Central Asian Integration? *Jurnal Sentris*, 1(1), 125–138. <https://doi.org/10.26593/sentris.v1i1.4172.125-138>
- Ashari, K. (2020). *Kamus Hubungan Internasional dan Diplomasi* (Suprianto & Sukoco (eds.)). PT Gramedia Pustaka Utama.
- Asian Development Bank. (2018). *Kyrgyz Republic: Country Partnership Strategy (2018–2022)*. <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/455921/cps-kgz-2018-2022.pdf>
- BBC News. (2021). *Kyrgyzstan Election: Sadyr Japarov Wins Presidency With Landslide*. BBC; BBC. <https://www.bbc.com/news/world-asia-55613552>
- Belt and Road Energy Cooperation. (2022). *China Will Always be Trustworthy Reliable Friend and Partner of Kyrgyzstan: Xi*. Belt and Road Energy Cooperation; Belt and Road Energy Cooperation. <http://obor.nea.gov.cn/detail/18204.html>
- Borodyna, O., Calabrese, L., & Nadin, R. (2022). *Risks along the Belt and Road priorities in Kyrgyzstan* (Issue November). https://cdn.odi.org/media/documents/ODI_Chinese_investment_and_infrastructure_development_in_Kyrgyzstan.pdf
- CAREC. (2021). *Railway Sector Assessment For Kyrgyz Republic*. CAREC.

- https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-CRA-KYRGYZ_9th_8MAR2021_WEB.pdf
- CAREC. (2022). *CAREC in The Kyrgyz Republic*. CAREC; CAREC. https://www.carecprogram.org/?page_id=7
- Central Intelligence Agency United States of America. (2022). *Kyrgyzstan*. Cia.Gov; cia.gov. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/kyrgyzstan/>
- Chotaeva, C. (2021). *GEOGRAPHY OF KYRGYZSTAN*.
- Congressional Research Service (CSR). (2020). *Kyrgyz Republic*. <https://doi.org/10.30875/ecf3b4f0-en>
- Daly, J. C. K. (2019). In "Great Game Lite," *Russia and China Compete for Influence in Kyrgyzstan*. Eurasia Daily Monitor; The Jamestown Global Research and Analysis. <https://jamestown.org/program/in-great-game-lite-russia-and-china-compete-for-influence-in-kyrgyzstan/>
- Eka Desmiari, N. W. P., Sushanti, S., & Kawitri Resen, P. T. (2018). Analisis Kepentingan Tiongkok Terhadap Asia Tengah Melalui Jalur Sutra Baru Rute Darat. *Jurnal Hubungan Internasional*, 1(2). <https://ojs.unud.ac.id/index.php/hi/article/view/38587/23419>
- Elvis F, P., & Simanjuntak, P. (n.d.). *Metode Penelitian* (2nd Editio). Percetakan SADIA.
- Hakam, S. (2018). *Tiongkok yang Aditif: Politik Komunis, Ekonomi Kapitalis*. Kolom Sumber Daya Regional; BRIN: Badan Riset dan Inovasi Nasional. <https://ipsh.brin.go.id/2018/01/16/tiongkok-yang-adaptif-politik-komunis-ekonomi-kapitalis/>
- Hanayi, O. (2017). *THE CHINA-KYRGYZSTAN-UZBEKISTAN RAILWAY PROJECT: PROBLEMS AND PROSPECTS*. Eurasian research Institute.
- Hudson, V. M., & Day, B. S. (2020). Introduction: The Situation and Evolution of Foreign Policy Analysis: A Road Map. In *Foreign Policy Analysis. Classic and Contemporary Theory* (3rd ed.). [https://www.defence.lk/upload/ebooks/Benjamin S. Day, Valerie M. Hudson - Foreign Policy Analysis_ Classic And Contemporary Theory-Rowman & Littlefield Publishers \(2020\).pdf](https://www.defence.lk/upload/ebooks/Benjamin%20S.%20Day,%20Valerie%20M.%20Hudson%20-%20Foreign%20Policy%20Analysis_%20Classic%20And%20Contemporary%20Theory-Rowman%20&%20Littlefield%20Publishers%20(2020).pdf)
- International Energy Agency. (2020). *Kyrgyz Republic Energy Profile*. www.iea.org/t&c/
- International Energy Agency. (2022). *Kyrgyzstan 2022 Energy Sector Review*.
- ITF. (2019). Enhancing Connectivity and Freight in Central Asia Case-Specific Policy Analysis. In *International Transport Forum Policy Papers, No. 71* (No. 71). www.itf-oecd.org
- Jati, H. (2020). *Presiden Kyrgyzstan Sooronbai Jeenbekov Memutuskan Mundur, Ini Alasannya*. 15 Oktober; Kompas.tv. <https://www.kompas.tv/article/116152/presiden-kyrgyzstan-sooronbai-jeenbekov-memutuskan-mundur-ini-alasannya?page=all>
- Lillis, J. (2022). *China, Kyrgyzstan, Uzbekistan Sign Landmark Railroad Deal*. Eurasianet; eurasianet. <https://eurasianet.org/china-kyrgyzstan-uzbekistan->

sign-landmark-railroad-deal

- Martin, R. (2020). *Another revolution in Kyrgyzstan?* European Parliamentary Research Service; EPRS: European Parliamentary Research Service. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2020/659300/EPRS_ATA\(2020\)659300_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2020/659300/EPRS_ATA(2020)659300_EN.pdf)
- Matveeva, A. (2010). Kyrgyzstan in Crisis: Permanent Revolution and the Curse of Nationalism. In *Development as State-making* (No. 79; 2).
- National Development and Reform Commission (NDRC) People's Republic of China. (2022). *Phased Progress Achieved for China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway*. National Development and Reform Commission (NDRC) People's Republic of China. https://en.ndrc.gov.cn/netcoo/achievements/202209/t20220929_1338173.html
- National Statistical Committee of Kyrgyz Republic. (2022). *Statistic*. National Statistical Committee of Kyrgyz Republic; National Statistical Committee of Kyrgyz Republic. <http://www.stat.kg/en/statistics/investigicii/>
- OECD. (n.d.). *Investment in Sustainable Infrastructure in The Kyrgyz Republic*. OECDiLibrary; OECDiLibrary. <https://doi.org/https://doi.org/10.1787/d1aa6ae9-en>
- Omuralieva, A. (2014). *China-Kyrgyzsta Relations China-Kyrgyzstan Relations*. Hacettepe University Institute of Social Sciences.
- Schulz, D. (2022). *China-Kyrgyzstan Relations*. Caspian Policy Center; Caspian Policy Center. <https://www.caspianpolicy.org/research/security-and-politics-program-spp/china-kyrgyzstan-relations>
- Taldybayeva, D. (2016). Prospects for China - Kyrgyzstan economic relations in the framework of the Silk Road Economic Belt project. In *Euroasian Research Institute weekly e-bulletin*. Eurasian research Institute.
- U.S. Department of State. (2022). *2022 Investment Climate Statements: Kyrgyz Republic*. U.S Department of State; U.S Department of State. <https://www.state.gov/reports/2022-investment-climate-statements/kyrgyz-republic/>
- U.S Department of Defense. (2022). *Military and Security Developments Involving The People's Republic of China 2022*. <https://media.defense.gov/2022/Nov/29/2003122279/-1/-1/1/2022-MILITARY-AND-SECURITY-DEVELOPMENTS-INVOLVING-THE-PEOPLES-REPUBLIC-OF-CHINA.PDF>
- Ulu, J. J. (2008). Post-Soviet Coloured Revolutions: An Analysis of Kyrgyzstan's Tulip Revolution. In *Midle East Technical University*.
- UN Comtrade. (2022). *UN Comtrade: Goods Export-Import China to Kyrgyzstan*. UN Comtrade; UN Comtrade. <https://comtrade.un.org/data/>
- World Development Indicators. (2022). *DataBank: World Development Indicators-Kyrgyz Republic*. World Bank; World Bank. <https://databank.worldbank.org/reports.aspx?source=2&series=SP.POP.TOTL&country=KGZ>

- Xuanmin, L. (2022). *China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway to open 'southern Eurasia corridor,' facilitates BRI cooperation with Central Asia: analysts*. Global Times CN; Global Times CN. <https://www.globaltimes.cn/page/202209/1275365.shtml>
- Yan, N. Y. T. (2023). *China is Finally Making Progress on the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway*. Foreign Policy Research Institute; Foreign Policy Research Institute. <https://www.fpri.org/article/2023/03/china-is-finally-making-progress-on-the-china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway/>