

KEPENTINGAN NASIONAL CHINA DI PAKISTAN MELALUI SKEMA BELT AND ROAD INITIATIVE

PRT. Paramma¹, Yemima Stella Marris²

^{1,2}Universitas Sains dan Teknologi Jayapura
Email: paul_paramma@yahoo.com

Abstrack

The research explains the Chinese national interests in Pakistan through the Belt and Road Initiative (BRI) in Pakistan was realized in the development of the China Pakistan Economic Corridor (CPEC). This project is one of the six economic corridor initiative in China's foreign policy in the reign of „ President Xi Jin Ping. CPEC allocates to four development sectors namely the port and Gwadar city projects, energy, transportation infrastructure, and industrial estates.

The author user the concept of bilateral cooperation and the concept of national interests. This research use an explanatory qualitative data collection techniques through libary research throuhg various sources such as books, journals, articles and websites. From the results of this study, CPEC has submitted a request for a motive of China's national interests in Pakistan in the political and economic spheres.

Keyword : BRI, CPEC, China, Pakista, National Interest.

PENDAHULUAN

Pada tahun 2013 Presiden China, Xi Jin Ping memperkenalkan rancangan kebijakan ekonomi yang merupakan sebuah platform kerjasama internasional terbesar di abad 21 yaitu One Belt One Road (OBOR). OBOR merupakan kebijakan luar negeri yang dipromosikan oleh China sebagai upaya untuk menghubungkan China dengan negara-negara lainnya melalui investasi pembangunan.

Pada awal pembentukannya, OBOR diusulkan oleh Kementerian Perdagangan China sebagai solusi dalam menjawab tantangan ekonomi nasional terkait ketimpangan ekonomi sosial dan kelebihan kapasitas domestik di bidang industri bangunan di China. Implementasi kebijakan OBOR ini kemudian diwujudkan dalam bentuk investasi pembangunan, Pemerintah China memanfaatkan cadangan devisa yang melimpah sebagai sarana dalam memutar arus modal untuk dipinjamkan ke negara-negara berkembang, pinjaman tersebut kemudian diwujudkan menjadi proyek pembangunan infrastruktur jalan raya, jalur kereta api, pelabuhan, pembangkit listrik, konstruksi bangunan, jaringan utilitas dan jalur pipa untuk negara-negara produsen minyak di sepanjang jalur sutra.

Skema OBOR disebut juga sebagai jalur sutra baru. Konsep ini diadaptasi dari sejarah jalur sutra kuno yang merefleksikan kejayaan China pada masa dinasti Han di tahun 206 SM. Kebijakan ini kemudian berubah nama menjadi Belt and Road Initiative (BRI) di tahun 2016 setelah muncul berbagai persepsi mengenai istilah OBOR yang dinilai bermakna pluralistik (Shepard, 2017). Penekanan kata "satu" pada istilah OBOR dianggap tidak relevan bagi para mitra oleh karena istilah tersebut memberikan kesan yang China sentris. Sementara kata "inisiatif" telah ditambahkan kedalam akronim resmi untuk menekankan bahwa pada dasarnya China menerima keterbukaan atas masukan dari para mitra mengenai proyek BRI ini.

Istilah BRI mengarah kepada 2 makna: "Belt" merujuk pada The Silk Road Economic Belt yaitu jalur perdagangan darat dan "Road" mengacu pada The 21st Century Maritime Silk Road yaitu jalur maritim yang menghubungkan China dengan negara-negara di Asia, Eropa, Afrika (Sebayang, 2019). Kedua jalur tersebut akan membentuk jaringan perdagangan, mempromosikan kebudayaan, dan pertukaran teknologi yang akan melintasi negara dan benua.

Inisiasi ini bertujuan untuk membangun koordinasi kebijakan antar negara, memfasilitasi konektivitas, mengurangi hambatan perdagangan, mengintegrasikan perekonomian dunia, serta mendorong interaksi antar penduduk sehingga akan menghidupi kembali masa kejayaan jalur sutra China pada masa dinasti Han (The State Council The People's Republic Of China, 2015). Berdasarkan tujuan

pembentukan inisiasi ini, dapat diketahui bahwa pada dasarnya skema BRI ini dicetuskan untuk memperlihatkan bentuk keseriusan dan ambisius China dalam rangka menciptakan rute perdagangan internasional yang saling terhubung dengan meminimalisir segala bentuk hambatan-hambatan dalam ekonomi dan perdagangan. China menjanjikan konsep kerjasama yang akan saling menguntungkan bagi negara-negara yang terlibat dalam proyek di jalur sutra baru ini.

Investasi di Jalur Sutra baru China ini mengeluarkan dana 150 Miliar USD pertahun (Sebayang, 2019). Untuk merealisasikan proyek ini maka China membentuk tiga lembaga keuangan yang akan membantu dalam manajemen pendanaan dalam proyek BRI ini. Tiga lembaga tersebut adalah New Development Bank (2013), Asian Infrastructure Investment Bank (2014), Silk Road Fund (2015) dengan melibatkan kerjasama multilateral, sumber pendanaan lain diperoleh melalui kerjasama bilateral dan organisasi internasional.

Investasi China dalam proyek BRI akan memberikan dampak yang sangat besar melibatkan 3 benua yaitu Asia, Eropa, dan Afrika serta $\frac{3}{4}$ sumber energi dengan target 4.4 miliar populasi di 67 negara sehingga mewakili 63% dari total populasi global (Anam & Ristiayani, 2018). Dengan cakupan yang menjangkau berbagai aspek yang begitu luas ini, skema BRI akan mengubah tatanan ekonomi global yang ditandai dengan berubahnya peta perdagangan dunia.

Proyek BRI ini umumnya populer di negara berkembang yang berada pada taraf kekurangan infrastruktur dan krisis modal serta sumber daya untuk mengembangkan infrastruktur, melalui pinjaman dalam jumlah besar ke negara-negara yang berpartisipasi untuk membangun infrastruktur di berbagai sektor, proyek BRI berpotensi memberikan manfaat dengan mengisi kesenjangan infrastruktur dan mendorong pertumbuhan ekonomi pada negara-negara ini (Dollar, 2019). Tenaga kerja yang terampil didukung dengan talangan lunak serta bahan baku yang cenderung murah menjadi kunci bagi China dalam memberikan daya tarik kepada negara-negara berkembang yang ingin menggenjot pembangunan infrastruktur di negaranya. Salah satu upaya yang dilakukan China untuk merekrut mitra ekonomi dalam proyek BRI ini adalah dengan menginisiasi pembentukan koridor ekonomi. Koridor ekonomi adalah salah satu bentuk dari kerjasama regional yang menjadi alat pembangunan penting di suatu kawasan. Realisasi koridor ekonomi akan memberikan dampak terhadap perkembangan pembangunan dan teknologi di wilayah yang dilewati koridor tersebut.

Ada 6 koridor ekonomi yang telah terealisasi dari pengembangan proyek BRI: Pertama, Koridor Ekonomi Bangladesh - China - India - Myanmar (BCIMEC). Kedua, Koridor Ekonomi China - Semenanjung Indocina (CICPEC). Ketiga, Koridor Ekonomi China - Asia Tengah - Asia Barat (CCWAEAC). Keempat, Koridor Ekonomi New Eurasian Land Bridge (NELBEC). Kelima, Koridor Ekonomi China - Mongolia - Rusia (CMREC). Keenam, Koridor Ekonomi China - Pakistan (CPEC). Dalam perkembangannya, proyek BRI juga akan terealisasi di benua Afrika dan Amerika Selatan.

Di Pakistan, Pembentukan kerjasama CPEC diusulkan oleh China melalui kunjungan Perdana Menteri China, Li Keqiang pada tahun 2013 ke Pakistan. CPEC merupakan salah satu dari enam koridor ekonomi yang digagas dalam proyek BRI dan menjadi salah satu proyek utama dalam inisiatif ini. Koridor ekonomi ini akan menghubungkan wilayah barat China, Xinjiang menuju pelabuhan Gwadar di sisi barat daya Pakistan sepanjang 3000 km melalui jalan raya, rel kereta api, jalur pipa minyak dan gas, selain itu China berkontribusi dalam beberapa proyek seperti pengembangan pembangunan Gwadar, jaringan serat optik dan energi (CPEC, 2020).

Total kontrak kerjasama bilateral dalam proyek CPEC yang ditandatangani oleh kedua negara tersebut adalah 51 proyek dengan nilai talangan lunak mencapai 62 miliar USD. Pembiayaan proyek CPEC ini akan diatur oleh Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). Shulin (Azizah, 2019) menjelaskan bahwa pengembangan mega proyek BRI di Pakistan dinilai akan mempengaruhi kehidupan ekonomi dan sosial kedua negara. Pasca terealisasinya 22 proyek pembangunan yang ditaksir mencapai \$19 miliar, juru bicara kementerian luar negeri China, Lu Kang menyatakan bahwa dari semua proyek CPEC saat ini, hanya kurang dari 20% yang dibiayai melalui pinjaman dari China, sementara

selebihnya merupakan dana investasi langsung atau hibah dari China kepada Pakistan (VOA,2019).

Alih-alih memutar modal cadangan devisa negara, sikap China yang memangkas biaya pembangunan infrastruktur di Pakistan justru mengindikasikan bahwa adanya kepentingan China dalam proyek CPEC. Oleh sebab itu, berdasarkan pemaparan diatas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang menggambarkan kepentingan China di balik investasi mega proyek BRI di Pakistan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini juga menggunakan metode deskriptif yang bertujuan untuk menggambarkan kepentingan nasional China di Pakistan melalui skema BRI. Jenis data pada penelitian ini adalah data kualitatif. Sedangkan sumber data pada penelitian ini adalah sekunder dimana penulis memperoleh informasi dengan mengumpulkan data-data sekunder dari berbagai literatur seperti jurnal, artikel, buku dan website. Teknik pengumpulan data pada penelitian ini yaitu menggunakan *library research* yaitu mengumpulkan data-data dari berbagai jurnal, artikel, buku dan website atau berita-berita mengenai penelitian yang dimaksudkan.

Teknik analisis data yang penulis gunakan adalah bersifat kualitatif yaitu data yang penulis dapatkan bukan berbentuk numerik atau data-data yang berbentuk angka melalui beberapa faktor-faktor yang relevan dengan penelitian ini, yakni menggambarkan data yang berhasil penulis temukan.

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan metode penulisan deduktif, yaitu penulis mencoba menjelaskan masalah-masalah dari umum ke khusus.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Skema *Belt and Road Initiative* (BRI) merupakan sebuah platform kerjasama internasional yang diinisiasi oleh China di bawah pemerintahan Presiden Xi Jin Ping. BRI akan mengkoneksikan China dengan negara-negara lainnya melalui investasi pembangunan yang diwujudkan dalam proyek infrastruktur konstruksi bangunan, jalan raya, jalur kereta api, pelabuhan, pembangkit listrik, jaringan utilitas, dan jalur pemipaan.

Di Pakistan, skema BRI dibentuk melalui kerjasama bilateral antara China dan Pakistan yang disebut sebagai *China Pakistan Economic Corridor* (CPEC). CPEC ini adalah koridor ekonomi China Pakistan yang menghubungkan Provinsi Xinjiang, China dengan Pelabuhan Gwadar di Pakistan. Untuk memahami prospek kerjasama China dan Pakistan melalui CPEC, maka dalam bab ini akan dibahas mengenai kerjasama bilateral China dan Pakistan dalam pembangunan CPEC dan kepentingan nasional China dalam melakukan kerjasama bilateral China-Pakistan melalui skema BRI.

Kerjasama Bilateral China dan Pakistan Dalam Proyek CPEC.

Sejarah Kerjasama Bilateral China dan Pakistan.

Hubungan China dan Pakistan dimulai dari inisiatif Pakistan yang merupakan negara yang memiliki keterkaitan geografis dengan China. Pakistan adalah negara Muslim sekaligus negara non-komunis ketiga yang secara politik mengakui China sebagai negara yang berdaulat di tahun 1950, hubungan antar kedua negara ini berlanjut kepada hubungan diplomatik yang mulai terbentuk sejak tahun 1951. Konflik perbatasan China dan India yang dikenal sebagai Perang Sino-India tahun 1962 telah meningkatkan hubungan China dengan Pakistan yang juga merupakan rival dari India. Di tahun 1963, China dan Pakistan menyimpulkan perjanjian batas wilayah melalui negosiasi damai, Pakistan adalah satu-satunya negara yang tidak pernah memiliki perbedaan pendapat atau berselisih dalam hal perbatasan dengan China (Awan, 2020). China dan Pakistan melakukan kerjasama di bidang infrastruktur pada tahun 1978 dengan membangun Karakoram Highway yang akan menghubungkan China dengan Pakistan melalui jalan raya dari Kashgar di Provinsi Xinjiang, China ke Islamabad, Pakistan. Pada saat itu, China dan Pakistan memiliki kepentingan bersama untuk melawan ancaman dari Uni Soviet dan India.

Hubungan bilateral kedua negara ini kemudian terus ditingkatkan dan berbagai persamaan pandangan antara kedua negara dapat memberikan

makna yang sangat besar bagi ikatan persahabatan dan jalinan kerjasama bilateral yang saling menguntungkan antara kedua negara. Sepanjang 69 tahun menjalin hubungan bilateral, China dan Pakistan telah banyak melakukan berbagai bentuk bidang kerjasama bilateral dalam sektor politik, ekonomi, dan keamanan. Sebagai salah satu hasil dari bentuk kemitraan yang kuat, China dan Pakistan bersepakat untuk mengarahkan skema BRI melalui pembangunan CPEC di Pakistan. CPEC merupakan proyek ambisius terbesar yang dibiayai oleh China melalui skema BRI.

Kerjasama China dan Pakistan dalam skema BRI pertama kali dikembangkan pada tahun 2013 saat kunjungan kenegaraan Perdana Menteri China, Li Keqiang ke Islamabad, Pakistan pada Mei 2013. Pemerintah kedua negara sepakat menandatangani nota kesepahaman bersama (MoU) terkait konsep CPEC. Kerjasama ini kemudian ditindaklanjuti melalui kunjungan Perdana Menteri Pakistan, Nawaz Sharif's ke China pada 5 Juli 2013. Kunjungan tersebut menghasilkan kesepakatan rencana pembangunan jangka panjang dan *Action Plan* (CPEC, 2020).

Hubungan kemitraan yang erat antara China dan Pakistan dilandaskan atas dasar saling percaya antara satu sama lain. Hubungan keduanya diparafrasakan melalui sebuah slogan yang terpasang di ibu kota Pakistan yaitu "Persahabatan Pakistan - China lebih tinggi daripada pegunungan, lebih dalam daripada lautan, lebih manis daripada madu, dan lebih kuat dari pada baja" saat kunjungan kenegaraan Presiden China, Xi Jin Ping ke Islamabad, Pakistan pada 20 April 2015 (Tharoor, 2015). Kunjungan Xi Jin Ping tersebut menandai peresmian proyek CPEC di Pakistan. CPEC merupakan koridor BRI terbesar dan paling ambisius dengan nilai mencapai 62 miliar USD.

Hadirnya CPEC sebagai salah satu konsep BRI yang diprakarsai oleh China ini akan meningkatkan intensitas kerjasama bilateral antara China dan Pakistan, terlebih lagi merenggangnya hubungan bilateral antara Amerika Serikat dari Pakistan menjadi sebuah keuntungan bagi China untuk menjadimitra potensial bagi Pakistan. Sejak didirikan, Pakistan sangat bergantung pada bantuan asing untuk menopang negaranya. Krisis energi, ekonomi, dan keamanan yang melanda Pakistan sangat mempengaruhi stabilitas politik di negara tersebut, penanggulangan bantuan pembangunan yang dilakukan oleh Amerika Serikat pasca merenggangnya hubungan bilateral antar kedua negara telah menimbulkan kerentanan terhadap ekonomi dan politik negara Pakistan. Pakistan memerlukan bantuan dari luar untuk mengatasi masalah-masalah tersebut. Skema BRI memberikan proposal yang cukup menjanjikan bagi Pakistan dalam meningkatkan pembangunan dan ekonomi wilayahnya. Investasi senilai 62 Miliar USD dengan cepat menggantikan posisi AS sebagai mitra potensial bagi Pakistan.

Mundurinya Amerika Serikat dari Pakistan menorehkan rentetan kemunduran posisi Amerika Serikat di kawasan Asia. China mengambil kesempatan ini untuk membuktikan kekuatan pengaruhnya di Asia melalui manuver ekonominya. Meskipun dilanda berbagai krisis internal, Pakistan merupakan negara berkekuatan besar yang mendominasi kawasan Asia Selatan disamping India. China menggunakan pendekatan *soft power* dengan bertindak lebih kooperatif untuk meningkatkan daya tarik dan kredibilitasnya. Kemitraan strategis dengan Pakistan dianggap penting bagi China untuk membangun dan mempertahankan hubungan baik antara China dengan negara-negara lain di kawasan Asia Selatan. Hal tersebut dikarenakan Pakistan merupakan jalur alternatif bagi China untuk mengintegrasikan Asia Selatan, Asia Tengah, dan Asia Barat dalam suatu ikatan kerjasama di bidang perdagangan infrastruktur, pembangunan ekonomi, transportasi, dan sektor energi akan memberikan kontribusi besar pada pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut.

Pada dasarnya, kerjasama bilateral antara China dan Pakistan dalam proyek CPEC merupakan bentuk kemajuan dalam memanfaatkan potensi sumber daya dan faktor geografis yang akan memberikan dampak positif bagi kedua negara. Selain itu, proyek CPEC akan mengikat China dan Pakistan ke dalam sebuah jalinan kerjasama jangka panjang. Hubungan kerjasama bilateral antara China dan Pakistan dilakukan untuk mencapai beragam nilai dan tujuan

diantaranya: koordinasi kebijakan, konektivitas fasilitas, perdagangan tanpa hambatan, dan ikatan antar masyarakat. Penggerak utama keberhasilan kerjasama ini adalah teknologi, liberalisasi perdagangan, pergerakan modal bebas, kemajuan dalam komunikasi dan transportasi, infrastruktur, dan penciptaan rantai pasokan lintas batas.

Signifikansi Kerjasama Bilateral China dan Pakistan.

1. Skenario Positif.

Kerjasama China dan Pakistan dalam proyek BRI akan menguntungkan kedua negara. Selain menjadikan Pakistan sebagai negara yang lebih moderat, CPEC akan membantu Pakistan mengangkat derajat kemiskinan di negaranya. Melalui pembangunan sejumlah besar proyek di negaranya, Pakistan akan memperoleh keuntungan langsung melalui peningkatan PDB, FDI, valuta asing, dan pertumbuhan ekspor.

Pembangunan berbagai proyek energi di wilayah Pakistan diharapkan mampu untuk mencukupi kebutuhan energi untuk menggerakkan industri lokal di Pakistan. Selain daripada itu, dengan tercukupinya kebutuhan energi maka realisasi KEK akan menarik investor lokal dan asing untuk berinvestasi dalam membangun industri di KEK yang akan menyerap tenaga kerja Pakistan sehingga memicu kenaikan taraf ekonomi sosial bangsa.

Untuk China, menjalin kemitraan strategis dengan Pakistan dalam proyek CPEC akan memberikan peluang peningkatan ekonomi, keamanan, dan sosial politik China. Apabila proyek ini berjalan sesuai dengan ekspektasi, besar kemungkinan bagi kedua negara untuk memperluas bidang kerjasama diberbagai bidang di level yang lebih kompleks. Hal ini akan meningkatkan pengaruh dan status China di kawasan.

2. Skenario Negatif.

Kerjasama China dan Pakistan dalam proyek CPEC akan semakin memperkeruh hubungan Pakistan dengan India dan akan memicu tensi politik dan peningkatan kekuatan militer India. Selain itu, proyek pembangunan wilayah Pakistan melalui pinjaman lunak dari China dikhawatirkan akan menemui resiko gagal bayar yang berujung pada pengambilalihan aset nasional yang vital bagi Pakistan.

Bagi China, apabila proyek ini mencapai titik kegagalan akibat Pakistan tidak lagi sanggup menyelesaikan pembayaran hutang untuk proyek CPEC, ada kemungkinan bahwa Pakistan akan meninjau ulang bahkan membatalkan proyek yang belum terealisasi. Pakistan yang akan membahayakan keamanan proyek CPEC, industri dan bahkan ekspatriat China yang berada di Pakistan. Hal ini tentunya juga akan menciptakan stigma negatif mengenai China di ranah internasional serta merusak hubungan bilateral China dan Pakistan yang telah lama terbentuk.

Kepentingan Nasional China di Pakistan Melalui Skema BRI.

Kepentingan Politik

1. Faktor Internal

Rencana pembangunan CPEC dimaksudkan untuk meredam gejolak politik yang timbul sebagai akibat dari munculnya gerakan separatis yang dilakukan oleh etnis Uighur di Xinjiang. Hal ini diperburuk dengan meningkatnya arus masuk pekerja migran dari daerah-daerah padat penduduk China ke wilayah Xinjiang dan daerah-daerah lain yang sebelumnya tidak berada dibawah kontrol langsung China (Larasati, 2020).

Sebagai negara yang memegang teguh *One China One Policy*, mempertahankan kedaulatan dan integritas wilayah China atas Uighur merupakan suatu kepentingan utama bagi China, yaitu dengan tidak membiarkan satu wilayah pun terlepas dari teritorialnya. Sebagai bentukan dari kebijakan luar negeri China melalui pembangunan infrastruktur CPEC telah menjadi suatu strategi dalam menciptakan pemerataan wilayah yang akan menstimulasi aktivitas ekonomi di wilayah Xinjiang sebagai daerah yang akan menjadi pusat lalu lintas aktivitas ekonomi yang melalui rute CPEC.

Upaya pembangunan infrastruktur di wilayah Xinjiang pada akhirnya juga akan memperbaiki citra China di mata internasional, selama ini China diklaim telah melakukan diskriminasi dan pelanggaran hak asasi manusia terhadap minoritas Uighur di Xinjiang, kritik tersebut didominasi oleh negara-negara barat. Amerika Serikat sebagai pesaing kuat China, bersama dengan 22 negara lainnya, memberikan kecaman mengenai isu kemanusiaan terkait Uighur, Xinjiang di ranah PBB. Namun skema BRI telah meningkatkan dukungan negara-negara terhadap kebijakan minoritas China, salah satunya Pakistan. Dalam meresponi perlakuan China terhadap minoritas Uighur, Pakistan bersama dengan 54 negara lainnya memberikan pembelaan terhadap kebijakan sistematis pemerintahan Partai Komunis China di Xinjiang. Respon Pakistan terhadap kebijakan China ini berbanding terbalik dengan respon Pakistan saat mengecam pelanggaran HAM atas kasus Palestina dan Rohingya. Hal ini berkaitan dengan kepentingan proyek BRI yang sedang dibangun di negaranya.

Kepiawaian China dalam menjalin hubungan kerjasama yang berpusat pada investasi, perdagangan dan peningkatan pembangunan infrastruktur, khususnya di negara-negara berkembang dimaksudkan untuk mewujudkan visi dari pemimpin negaranya. Presiden Xi Jin Ping melalui slogan "*China's Dream*" memiliki tekad untuk menjadikan bangsa China sebagai bangsa yang berpengaruh dalam dunia internasional. Secara global, proyek BRI melalui manuver ekonominya telah menaikkan pamor serta dukungan politik China dalam membangun relasi yang semakin erat dengan negara-negara lain. Dengan demikian, China akan banyak mendapat dukungan luar, baik secara ekonomi maupun secara politik. Skema BRI telah berhasil membawa peningkatan bagi keamanan wilayah dan substansial kekuatan politik dan diplomatik China secara global.

2. Faktor Eksternal

Salah satu tantangan eksternal yang dihadapi oleh China adalah ancaman terorisme. Gerakan aksi terorisme yang muncul dari sekeliling perbatasan China merupakan ancaman bagi kekuatan China, khususnya kondisi kawasan Asia Selatan yang merupakan sumber instabilitas keamanan. China harus memusatkan perhatian pada stabilitas dalam negara-negara di Asia Selatan agar gerakan ekstrimis tidak menyebar di wilayah barat China. Wilayah Xinjiang yang berbatasan langsung dengan banyak negara sangat rawan menjadi pintu masuk bagi aktor-aktor terorisme terlebih persamaan identitas kolektif yang dimiliki pelaku terorisme yang muncul dari gerakan *East Turkestan Islamic Movement* (ETIM) dengan mudah dapat berbaur dan berkamufase dengan gerakan separatisme dari kalangan minoritas Uighur. ETIM merupakan suatu organisasi terorisme yang dikendalikan oleh ekstrimis Uighur. Gerakan ini pertama kali beroperasi di Afganistan, kemudian menyebar ke Pakistan dan wilayah-wilayah lain di kawasan Asia Tengah. Gerakan ini dianggap bertanggung jawab dalam sejumlah aksi kerusuhan dan serangan terhadap pemerintah China, termasuk tragedi 2008 di Xinjiang yang menewaskan 16 petugas, dan serangan di Tiananmen Square pada tahun 2013 yang menewaskan 2 wisatawan asing (Martin, 2011: 171-172).

Persebaran terorisme yang cukup masif di Pakistan telah menimbulkan begitu banyak serangan teroris dan ekstrimis selama proyek ini berjalan, tetapi karena Pakistan krusial bagi ekonomi China dan Pakistan memberi janji yang cukup meyakinkan untuk memastikan kesuksesan dan keamanan proyek ini, hingga akhirnya China meneruskan proyek CPEC ini. Dengan adanya jaminan perlindungan jangka panjang dari Pakistan terhadap seluruh proyek dan pekerja China di Pakistan, kontrol militer menjadi lebih ketat di sepanjang jalur CPEC dari Gwadar hingga ke Xinjiang. Kesepakatan ini akan meringankan beban China dalam meningkatkan keamanan, khususnya bagi Xinjiang yang merupakan daerah yang rawan terhadap gejolak politik. Dengan demikian skema BRI telah menjadi tameng bagi China dalam mengendalikan ancaman eksternal yang dapat mengganggu kedaulatan China.

Meskipun masalah ancaman terorisme merupakan satu faktor

penting dalam menjelaskan ketertarikan China pada Pakistan, China memiliki motif lain dalam memperkuat hubungan bilateralnya dengan Pakistan. Dalam dua dekade terakhir, China telah meningkatkan eksistensinya secara global. Untuk mencapai tujuan ini, China mengambil peran yang lebih proaktif dalam menciptakan hubungan diplomatik dengan negara lain. Pakistan adalah salah satu negara sekutu China dengan hubungan yang disebut sebagai “*the all weather relationship*.”

Hubungan kemitraan yang erat antara China dan Pakistan ini memiliki motivasi yang kuat di balik untaian kerjasama bilateral yang dilakukannya. CPEC akan mengikat China dan Pakistan dalam hubungan kemitraan yang semakin erat sebagai sekutu yang dapat meredam potensi kekuasaan India di Asia Selatan. Sebagai dua negara yang berbatasan langsung dengan teritorial China, Pakistan dan India merupakan dua negara yang tidak dapat diremehkan keberadaannya. Selama beberapa dekade China dan Pakistan memiliki dinamika hubungan kerjasama yang cukup baik dalam berbagai bidang kerjasama. Namun sebaliknya, India sebagai salah satu negara besar secara geografis, demografis, dan ekonomi, sering kali terlibat dalam konflik yang melibatkan China maupun Pakistan terkait masalah sengketa perbatasan.

Hadirnya CPEC di Asia Selatan mendorong peningkatan interkoneksi antara China dengan Pakistan dan negara-negara di wilayah tersebut. Keberhasilan CPEC dalam menghubungkan wilayah Asia Selatan dengan Asia Tengah dan Asia Barat dalam bidang perdagangan infrastruktur, pembangunan ekonomi, transportasi, dan sektor energi akan memberikan kontribusi besar pada pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut. Oleh sebab itu, keberhasilan CPEC akan membawa kesejahteraan besar bagi negara-negara mitra yang terhubung. Terlebih, hubungan kemitraan yang terjalin dengan sangat erat antara China dan Pakistan menimbulkan dilema keamanan bagi India.

Selain itu, melalui CPEC China telah mendapatkan rute alternatif untuk mengamankan pasokan energinya. Sebanyak 80% impor energi China dari Timur Tengah dan Afrika diangkut menggunakan kapal melewati selat Malaka. Sebagai *choking point* bagi suplai minyak China, selat Malaka merupakan masalah serius bagi China bilamana terjadi serangan perompak maupun blokade laut oleh negara-negara sekitar di kawasan tersebut. Proyek BRI melalui CPEC telah memberikan akses langsung dengan rute yang lebih aman bagi China ke negara produsen minyak di Teluk Persia. Melalui rute laut konvensional, kapal *tanker* yang membawa suplai energi China menempuh jarak 12.900 km dari Teluk Persia ke China melalui selat Malaka, sedangkan realisasi CPEC akan memangkas jarak transportasi energi menjadi 2.000 km. Suplai pasokan energi yang dibawa menggunakan kapal China dari Timur Tengah dan Afrika akan diangkut ke pelabuhan Gwadar, lalu dipompa menggunakan pipa untuk kemudian dialirkan ke sisi barat China (Deutsche Welle, 2020).

Kepentingan Ekonomi China

1. Faktor Internal

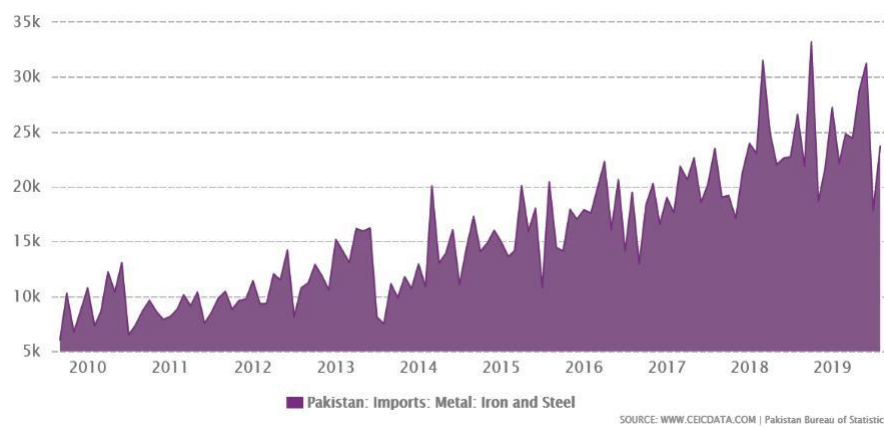
Pembangunan CPEC merupakan sebuah upaya yang dilakukan pemerintah China untuk mengatasi surplus produksi baja di China. Industri dan manufaktur merupakan dua sektor yang menjadi ujung tombak dalam mendorong pertumbuhan perekonomian China. Melesatnya pertumbuhan industri dalam negeri mengakibatkan percepatan produksi yang tidak terkendali sehingga terjadilah kelebihan pada kapasitas industri.

Ditahun 2005, China menguasai 12,9% produksi baja secara global (Braw, 2020). Dampak dari kelebihan kapasitas produksi ini mulai dirasakan saat resesi ekonomi global terjadi di tahun 2008. Eropa sebagai objek tujuan ekspor utama produksi baja mengurangi volume impornya terhadap produksi manufaktur dari China. Untuk mengoptimalkan kelebihan kapasitas baja, China menaikkan kapasitas konsumsi domestik melalui pembangunan infrastruktur dan properti dalam negeri. Namun hal ini berdampak beberapa tahun setelahnya, dimana permintaan domestik tidak mampu lagi menanggulangi kelebihan produksi baja. Sebaliknya,

optimalisasi kapasitas produksi melalui kebijakan yang diterapkan China dengan menaikkan tingkat konsumsi domestik ini memicu ketidakstabilan ekonomi China. Oleh sebab itu, pemerintah pusat menerapkan sejumlah kebijakan untuk menyelesaikan masalah kelebihan kapasitas ini, salah satunya adalah dengan mengimplementasikan skema BRI.

Realisasi skema BRI dalam pembangunan CPEC akan mengalokasikan penyerapan surplus baja di China, berhubung minat Pakistan terhadap produksi baja cukup tinggi. Bahkan pada tahun 2015 sebelum proyek CPEC ini dimulai, kebutuhan impor baja di Pakistan mencapai 7 juta ton. Hal ini dikarenakan pabrik baja lokal tidak mampu memenuhi permintaan baja untuk proyek pembangunan perumahan yang luas di Pakistan. Proyek CPEC telah menaikkan permintaan Pakistan terhadap impor baja dari China. Berdasarkan data CEIC, pada tahun 2019 impor baja dari China memegang urutan keempat terbesar dari daftar impor Pakistan yang mencapai 12 juta ton.

Gambar 1.1: Grafik Impor Besi dan Baja Pakistan 2010-2019.
Sumber: CEIC, 2020.



Fokus BRI yang menekankan pada proyek pembangunan infrastruktur di berbagai negara telah menaikkan jumlah permintaan produksi industri berat dari China. Di tahun 2018, China menyumbang 52,6% produksi baja secara global. Meskipun terjadi peningkatan jumlah impor baja dari China namun proyek CPEC tidaklah mematikan usaha industri lokal di Pakistan, suplai baja Pakistan dan pasokan baja China secara bersama-sama mengelola kebutuhan baja dalam proyek CPEC. Kerjasama ini sesuai dengan visi BRI yang ingin menciptakan koridor ekonomi berdasarkan prinsip *win-win cooperation*. Pembangunan infrastruktur di sepanjang jalur CPEC ini akan meningkatkan modernitas Xinjiang dan provinsi terbelakang lainnya di China agar setara dengan provinsi-provinsi lainnya di kawasan Timur. Upaya China dalam menekan surplus kapasitas baja dalam proyek CPEC dikategorikan sebagai kepentingan jangka pendek, hal ini disebabkan oleh karena kepentingan tersebut terbatas pada suatu periode tertentu yaitu dari tahun 2015-2030 atau selama proyek pembangunan infrastruktur dalam CPEC berlangsung.

2. Faktor Eksternal

Kepentingan China dalam proyek CPEC adalah untuk memperluas pangsa pasar China. Menurut data *World Bank*, sejak tahun 2005-2018 China tampil sebagai negara eksportir terbesar di dunia dengan nilai ekspor mencapai 2.8 Miliar USD di tahun 2018 (WITS, 2019). Meskipun berada di puncak tertinggi sebagai eksportir terbesar di dunia, China telah mengalami perlambatan ekonomi sejak krisis ekonomi global di tahun 2008 yang melanda seluruh negara secara universal, bahkan sejak 2010 hingga 2018 secara signifikan ekonomi China terus mengalami pelemahan ekonomi.

Dengan kondisi tersebut, China perlu melakukan perluasan pasar diluar teritorialnya untuk mencari target pasar baru, membangun merek global, dan berinvestasi di luar negeri. Salah satu komponen untuk melakukan perluasan pangsa pasar China di luar negeri adalah membentuk KEK.

KEK akan menyediakan sebuah area yang dalam batasan tertentu akan diperuntukan sebagai rumah bagi para investor asing dan lokal untuk membangun industri yang akan menciptakan peningkatan perdagangan serta investasi melalui kebijakan yang lebih liberal. Pembangunan KEK di luar negeri oleh perusahaan-perusahaan China telah berlangsung sejak tahun 1999 melalui kebijakan *Going Out* Pemerintah China mendorong perusahaan-perusahaan di negaranya untuk berekspansi ke luar negeri. Kemudian melalui Agenda Rencana Pembangunan Lima Tahun China pada 2006-2010 ke 11, Pemerintah China menginvestasikan 2 miliar USD untuk membangun sepuluh KEK di berbagai negara yang akan memungkinkan setidaknya 500 perusahaan China untuk berekspansi di luar negeri. KEK menjadi salah satu proyek prioritas dalam CPEC. Pemanfaatan KEK di Pakistan dimaksudkan untuk mewujudkan beberapa tujuan strategis.

Melihat kesuksesan KEK di China yang berhasil menarik 700 juta orang keluar dari zona kemiskinan dalam tiga dekade, Pakistan turut melakukan pembangunan KEK. Dalam pembangunan sembilan KEK di negaranya, seperti yang ditunjukkan pada tabel 1.2 Pakistan mengharapkan China yang merupakan negara dengan kekuatan ekonomi terbesar kedua didunia untuk memperluas industrinya ke wilayah Pakistan.

Tabel 1.1: Daftar 9 KEK dibawah proyek CPEC di Pakistan.

| No | KEK | Tipe Industri | Jarak ke Pusat Transportasi |
|----|---|---|--|
| 1. | Rashakai Economic Zone, M-1, Nowshera, Khyber Pakhtunkhwa | <ul style="list-style-type: none"> • Buah-buahan. • Makanan. • Tekstil. • Pengemasan. • Rajut. | <ul style="list-style-type: none"> • Bandara 50 KM. • Pelabuhan Daratan 65 KM. • Stasiun Kereta Api 25 KM. • Jalan Tol 0 KM. • Jalan Raya 5 KM. • Pusat Kota 15 KM. |
| 2. | China Special Economic Zone Dhabeji, Sindh | Dalam Tahap Pertimbangan. | <ul style="list-style-type: none"> • Bandara Karachi 80 KM. • Pelabuhan Karachi 85 KM. • Stasiun Kereta Api 5 KM. |
| 3. | Bostan Industrial Zone, Balochistan. | <ul style="list-style-type: none"> • Pengolahan Buah. • Mesin Pertanian. • Farmasi. • Perakitan Sepeda Motor. • Es dan Penyimpanan Es. • Industri Makanan Halal. • Chromite. • Minyak Goreng. | <ul style="list-style-type: none"> • Bandara Quetta 23 KM. • Pelabuhan Daratan Quetta 32 KM. • Pelabuhan Karachi 713 KM. • Pelabuhan Gwadar 976 KM. • Jalan raya Nasional N-50. |
| 4. | Allama Iqbal Industrial City | <ul style="list-style-type: none"> • Tekstil. • Baja. • Farmasi. • Mesin. | Berdekatan dengan KEK Kota Industri M-3. |

| | | | |
|----|--|--|--|
| | (M3), Faisalabad. | <ul style="list-style-type: none"> • Bahan Kimia. • Pengolahan • Makanan. • Plastik. • Pertanian. | |
| 5. | ICT Mode Industrial Zone, Islamabad. | <ul style="list-style-type: none"> • Baja. • Pengolahan Makanan, Farmasi dan Bahan Kimia.. • Pencetakan dan Pengemasan. • Pengolah Cahaya. | <ul style="list-style-type: none"> • Kereta api • Bandara. • Jalan layang. |
| 6. | Development of Industrial Park on Pakistan Steel Mills Land, Port Qasim. | <ul style="list-style-type: none"> • Baja. • Farmasi • Bahan Kimia • Pencetakan dan Pengemasan. • Pakaian. | <ul style="list-style-type: none"> • Jalan Raya Nasional 15 KM. • Stasiun Kereta Api 14 KM. • Bandara Karachi 22 KM. |
| 7. | Special Economic Zone of Mirpur, AJK | Industri Campuran. | <ul style="list-style-type: none"> • Bandara Islamabad 130 km. |
| 8. | Mohmand Marble City, Fata. | Dalam Tahap Pertimbangan. | <ul style="list-style-type: none"> • Bandara 50 KM. • Pelabuhan Darat 29 KM. • Stasiun Kereta Api 25 km. • Jalan Raya Indus 34 KM. • Jalan Raya Pesh - Turkhim 28 KM. • Jalan Tol 33 KM. |
| 9. | Moqpondass SEZ, Gilgilt-Batitstan. | <ul style="list-style-type: none"> • Marmer/Granit • Pemrosesan Bijih Besi. • Pengolahan Buah. • Industri Baja. • Unit Pemrosesan Mineral. • Industri Kulit. | <ul style="list-style-type: none"> • Bandara Gilgit 35 KM. • Bandara Skardu 160 KM. • Pelabuhan Kering Sust 200 KM. • Rute CPEC 4 KM. |

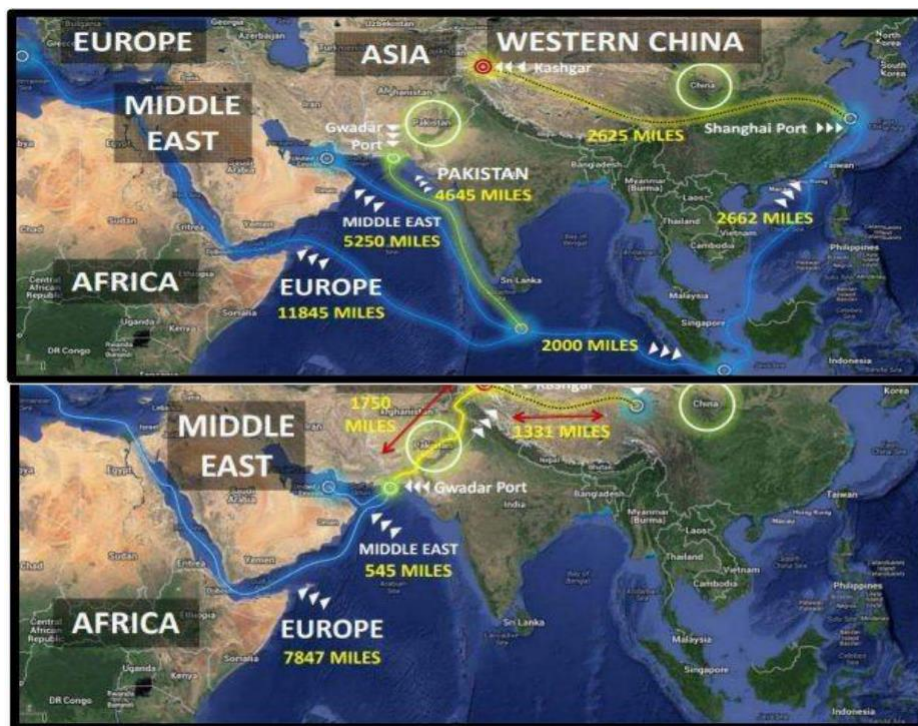
Sumber : Obortunity.

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa KEK mencakup berbagai sektor industri yang tersebar di delapan provinsi Pakistan. Penempatan industri dalam KEK disesuaikan dengan potensi sumber daya alam yang melimpah di daerah tersebut. Pengambilan keputusan terkait CPEC sebagian besar dilakukan oleh China yang sering kali tidak mempertimbangkan kesejahteraan penduduk lokal sehingga berpotensi dapat mengintimidasi investor lokal dan masyarakat yang berada di wilayah tersebut. Pengalokasian industri China ke wilayah KEK di Pakistan didukung dengan pengembangan jalur infrastruktur transportasi dalam CPEC akan memfasilitasi perdagangan China ke negara-negara lainnya oleh sebab itu ekspansi industri China ke wilayah KEK di Pakistan dapat dikategorikan sebagai kepentingan ekonomi jangka panjang.

CPEC akan memberikan akses ke laut Arab melalui pelabuhan

Gwadar, Pakistan menuju pasar Asia Tengah dan Eropa dengan rute yang lebih efisien dan biaya yang relatif murah. Perbandingan rute laut konvensional dan Rute CPEC akan disajikan dalam gambar sebagai berikut.

Gambar 1.2: Perbandingan Jalur Perdagangan China Melalui Rute Konvensional dan Rute CPEC.



Sumber: Siddiqui, Aasim

Melalui inisiasi *Silk Road Economic Belt*, CPEC membawa visi BRI yang akan menghubungkan China dengan Eropa melalui Asia Tengah dan dengan hampir setengah dari populasi dunia. Proyek infrastruktur transportasi dalam kerangka CPEC akan membentuk sebuah peta rute transportasi yang akan membantu konektivitas regional dan memfasilitasi transit perdagangan serta meningkatkan aksesibilitas pasar.

China memandang Gwadar sebagai aset yang sangat krusial bagi kepentingan ekonomi China di Pakistan, bahkan menjadi prioritas utama dari seluruh rangkaian pembangunan CPEC, posisi strategisnya yang berada di mulut Teluk Persia dan dekat dengan Selat Hormuz akan mempercepat proses distribusi ekspor dari China ke negara-negara lainnya. Kesepakatan China dan Pakistan dalam proyek CPEC telah memberikan akses bagi China melalui *China Overseas Port Holding Company Ltd. (COPHC)* atas hak operasi pelabuhan Gwadar selama 40 tahun yang menandakan bahwa seluruh rangkaian kegiatan di pelabuhan Gwadar akan diatur oleh China. Dengan demikian, akses atas kontrol pelabuhan Gwadar akan menjadi kepentingan jangka menengah China. CPEC akan memangkas jarak tempuh rute perdagangan dan biaya transportasi menuju pasar China di Eropa. Adapun data perbandingan biaya transportasi dan estimasi waktu perjalanan disajikan dalam tabel sebagai berikut.

Tabel 1.2: Perbandingan Biaya Transportasi Melalui Rute Konvensional dan Rute CPEC.

| Asal | Destinasi | Biaya Transportasi Melalui Jalur Konvensional (USD) | Biaya Transportasi Melalui Rute CPEC | Selisih Biaya (USD) | Persentase |
|---------------|-----------------------|---|--------------------------------------|---------------------|------------|
| Kashgar China | Port of Salalah, Oman | 3417 | 1560 | 1857 | 54.35% |

| | | | | | |
|--|---------------------------|------|------|------|--------|
| | Jeddah, Arab Saudi. | 3517 | 2060 | 1457 | 41.43% |
| | Port of Shuwaikh, Kuwait. | 3517 | 2060 | 1457 | 41.43% |
| | Rotterdam, Belanda | 4171 | 2760 | 1357 | 32.96% |
| | Hamburg, Jerman | 4171 | 2760 | 1357 | 32.96% |
| | Le Havre, Perancis | 4171 | 2760 | 1357 | 32.96% |

Tabel 1.3: Perbandingan Estimasi Perjalanan dan Jarak Melalui Rute Konvensional dan Rute CPEC.

| Asal | Destinasi | Estimasi Perjalanan | | Estimasi Perjalanan Melalui Rute CPEC | |
|------------------|---------------------------|---------------------|----------|---------------------------------------|----------|
| | | Hari | Jarak | Hari | Jarak |
| Kashgar China | Port of Salalah, Oman. | 27 | 16312 KM | 7 | 4198 KM |
| | Jeddah, Arab Saudi. | 33 | 18746 KM | 12 | 6739 KM |
| | Port of Shuwaikh, Kuwait. | 32 | 18288 KM | 8 | 4545 KM |
| | Rotterdam, Belanda. | 49 | 27372 KM | 28 | 15366 KM |
| | Hamburg, Jerman. | 50 | 27887 KM | 29 | 15881 KM |
| | Le Havre, Prancis. | 48 | 26889 KM | 27 | 15883 KM |

Sumber : Li dan Baig, 2019

Kerjasama China-Pakistan dalam pembangunan sejumlah besar proyek dalam CPEC juga akan meningkatkan penyerapan tenaga kerja China, terlebih karena lokasi kedua negara yang berbatasan secara langsung memudahkan akses pekerja China ke Pakistan. Sebagai negara dengan jumlah penduduk terpadat di dunia, penciptaan lapangan pekerjaan menjadi hal yang penting bagi pemerintah China dalam upaya mengatasi krisis lapangan pekerjaan dan pemerataan ekonomi dalam negeri. Melalui skema BRI, CPEC di Pakistan telah menyerap lebih dari 70000 warga negara China yang saat ini bekerja di Pakistan sebagai teknisi dan buruh untuk mengerjakan berbagai macam proyek termasuk mengelola pelabuhan Gwadar yang merupakan proyek utama dalam CPEC (Sullivan dan Paarlberg, 2018). Bahkan populasi ekspatriat China di Pakistan akan terus meningkat seiring dengan semakin kompleksnya proyek-proyek yang akan dibangun dalam CPEC. Berdasarkan *The Economic Times* (Chaudhury, 2018), China telah membeli lahan *International Port City* di Gwadar dan sedang membangun sebuah kota dengan luas 3,6 juta kaki persegi senilai 150 juta USD. Kota ini merupakan bagian dari proyek CPEC yang diperuntukkan bagi setengah juta warga negara China yang merupakan pekerja profesional yang akan ditempatkan pada tahun 2022 untuk bekerja di Distrik Keuangan yang direncanakan akan

dibangun di Kota Pelabuhan Gwadar. Kota ini akan menjadi kota China pertama di Asia Selatan yang dikhususkan bagi warga negara China.

Dengan demikian, kepentingan ekonomi China dalam rangka memperluas pangsa pasar melalui pembangunan KEK dan modernisasi Gwadar dapat dikategorikan sebagai kepentingan jangka menengah-panjang, hal ini dikarenakan kepentingan jangka menengah pada akses pelabuhan Gwadar dapat meningkat menjadi kepentingan jangka panjang apabila prospek kerjasama dan faktor keamanan relatif stabil. Pembangunan CPEC ini merupakan bagian dari strategi besar China dalam rangka mengatasi hambatan perdagangan di masa depan. Proyek CPEC telah memberikan akses bagi China atas hak operasi pelabuhan Gwadar selama 40 tahun sehingga melalui modernisasi pelabuhan Gwadar, China akan memperoleh akses yang lebih efisien untuk mendistribusikan produk ekspornya dan melakukan aktivitas ekonomi di Pakistan. Pembangunan KEK di Pakistan akan menguntungkan China dalam rangka memperluas industrinya di luar negeri.

KESIMPULAN

Skema *One Belt One Road* atau yang sekarang dikenal sebagai *Belt and Road Initiative* (BRI) merupakan rancangan kebijakan ekonomi yang dicetuskan oleh China pada tahun 2013. Proyek ini akan menghubungkan China dengan negara-negara di Asia, Eropa, dan Afrika kedalam konektivitas global melalui investasi dan pinjaman lunak yang akan diwujudkan melalui pembangunan infrastruktur jalan raya, jalur kereta api, pelabuhan, pembangkit listrik, konstruksi bangunan, jaringan utilitas dan jalur pemipaan untuk negara-negara produsen minyak. Inisiasi ini bertujuan untuk membangun koordinasi kebijakan antar negara, memfasilitasi konektivitas, mengurangi hambatan perdagangan, mengintegrasikan perekonomian dunia, serta mendorong interaksi antar penduduk.

Realisasi pengembangan skema BRI diwujudkan ke dalam enam koridor ekonomi, salah satunya adalah Koridor Ekonomi China - Pakistan yang disebut sebagai *China Pakistan Economic Corridor* (CPEC). CPEC merupakan proyek utama BRI dengan nilai investasi mencapai 62 miliar. Inisiasi ini diusulkan oleh China melalui kunjungan Perdana Menteri China, Li Keqiang pada tahun 2013 ke Pakistan. Pakistan merupakan sekutu dekat China, hubungan bilateral keduanya diilustrasikan sebagai *"The All Weather Relationship."* yakni partner di segala cuaca, hal ini dikaitkan dengan kedekatan dan dukungan yang saling diberikan oleh kedua negara di situasi yang rumit sekalipun. Kerjasama bilateral antara China dan Pakistan dalam proyek CPEC merupakan bentuk penguatan kerjasama untuk memperluas pengaruh kedua negara di kawasan dan sebagai wadah bagi China dalam mewujudkan kepentingan nasionalnya. Adapun kepentingan nasional China dalam proyek CPEC di Pakistan dapat dijelaskan melalui dua kepentingan yaitu kepentingan politik dan kepentingan ekonomi. Kepentingan politik China dalam proyek pembangunan CPEC adalah untuk mengatasi ketimpangan pembangunan di wilayah barat China, meredam gejolak separatisme dan terorisme yang menjadi ancaman keamanan bagi China, memperkuat eksistensi China di kawasan, menyediakan rute aman bagi suplai minyak dan gas ke China, dan sebagai perwujudan *"China's Dream"* yang merupakan visi Xi Jinping untuk menjadikan bangsa China sebagai bangsa yang berpengaruh dalam dunia internasional. Dari sisi kepentingan ekonomi, CPEC akan menjadi solusi dalam mengatasi surplus produksi baja, perluasan pangsa pasar dengan akses yang lebih efisien, serta sebagai wadah penyerapan tenaga kerja China di Pakistan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Ghulam dan Hussain, Ejaz. 2020. *“Perspective on Contemporary Pakistan.” Governance, Development and Environment.* New York. Routledge.
- Anam, Syaiful, and Ristiyani Ristiyani. “Kebijakan Belt and Road Initiative (BRI) Tiongkok Pada Masa Pemerintahan Xi Jinping.” *Jurnal Ilmiah Hubungan Internasional* 14.2 hal.2-3. Diakses dari <http://journal.unpar.ac.id/index.php/JurnalIlmiahHubunganInternasional/article/view/2542>, tanggal 13 Maret 2020.
- Ariyanti, Han. 2019. *“Bifurkasi Negara-Negara Islam atas Penindasan Muslim Uighur di China.”* Diakses dari <https://www.merdeka.com/dunia/bungkamnya-negara-negara-islam-atas-penindasan-muslim-uighur-di-china.html>, tanggal 16 Juni 2020
- Awan, Zamir Ahmed. 2020. *“China-Pakistan. A Journey of Friendship (1950-2020).* Diakses dari
- Aziz, Sheraz. 2019. *“Can China Solve Pakistan’s Energy Crisis?”* Diakses dari <https://thediplomat.com/2019/06/can-china-solve-pakistans-energy-crisis/>
- Azizah, Zahroli. 2019. *“Asia Africa Grey the Corridor (HGC) Sebagai Strategi Itidial Dalam Merespoil Proyek- Kejasama China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) Tahun 2014-2017.”* Skripsi Dipublikasikan. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Universitas Muliamadiyah Yogyakarta.
- Bakry, Umar Suryadi. 2017. *Dasar-Dasar Hubungan Internasional.* Depok: Kencana
- BBC. 2018. *“China Confirms Profil.”* Diakses dari <https://www.bbc.com/news/world-asia-pacific-13017877>, tanggal 22 Juli 2020.
- Braw, Elisabeth. 2020. *“Don’t Let China Steal Your Steel.”* Diakses dari <https://foreignpolicy.com/2020/05/19/dont-let-china-steal-your-steel-industry>, tanggal 19 Mei 2020.
- Burchill, Scott. 2005. *“The National Interest in International Relations.”* New York. Palgrave Macmillan.
- CEIC. 2020. *“Pakistan Imports: Metal. Iron and Steel.”* Diakses dari <https://www.ceicdata.com/en/pakistan/trade-statistics-pkr/imports-inmetal-iron-and-steel>, tanggal 25 Mei 2020.
- Chaudhury, Dipanjan Roy. 2018. *“As Part of CPEC, ‘Chinese Only’ Colony Coming Up in Pakistan.”* Diakses dari <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/as-apart-of-cpec-chinese-onlycolonycomingupinpakistan/articleshow/65481132.cms#:st=story%20in%20Gwadar.China%20is%20building%20a%20city%20for%205%2C00%2C000%20Chinese%20nationals.Chinese%20city%20in%20South%20Asia>, tanggal 4 Juni 2020.
- Coulombis dan Wolfe. 1966. *“Introduction to International Relations. Power and Justice.”* New Jersey. Prentice-Hall.
- Deutsche Welle. 2020. *“Dilema China di Selat Malaka.”* Diakses dari <https://www.dw.com/id/dilema-cina-di-selat-malaka/g-19349794>, tanggal 24 Juni 2020.
- Dewan Nasional Kawasan Ekonomi Khusus Republik Indonesia. *“Kawasan Ekonomi Khusus Republik Indonesia.”* Diakses dari <https://kek.go.id>, tanggal 19 Juni 2020.
- Diamant, Jeff. 2019. *“The countries with the 10 largest Christian populations and the 10 largest Muslim populations.”* diakses dari <https://www.pewresearch.org/fact-tank/2019/04/01/the-countries-with-the-10-largest-christian-populations-and-the-10-largest-muslim-populations/> tanggal 22 Juli 2020.
- Djelantik, Sukao*arsini. 2015. *“Asia Pasifik: Olfisi; Kerjasama, dan Relasi*

Antai kawasan.” Jakarta. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.

Dollar, David. 2019. “Understanding *China's Belt and Road Infrastructure Projects in Africa.*” Diakses dari <https://www.brookings.edu/research/understanding-chinas-belt-and-road-infrastructure-projects-in-africa/>, tanggal 5 Maret 2020.

Dorinulu, Primers. 2019. “*Wagub Arken: Mereka Ingin Xinjiang Pisah dari Tiongkok.*” Diakses dari <https://www.beritasatu.com/dunia/586262-wab-arken-mereka-ingin-xinjiang-pisah-dari-tiongkok>, tanggal 20 Juli 2020.

GlobalFirepower. 2020. “*Comparison Results (India vs China).*” Diakses dari <https://www.globalfirepower.com/countries-comparison-detail.as?form=form&country1=india&country2=china&Submit=COMPARE>, tanggal 24 Juni 2020.

Gwadar Port Authority. “*GPA-AboutUs.*” Diakses dari <http://www.gwadarport.gov.pk/about%20us.aspx>, tanggal 16 Juni 2020.

Analisa daily. 2014 “*Laju Pertumbuhan Ekonomi Asia Selatan Dipimpin India*”. diakses dari <https://analisadaily.com/berita/arsip/2014/10/8/70741/laju-pertumbuhan-ekonomi-asia-selatan-dipimpin-india/>. pada tanggal 24 Juni 2020.

Marsyalindi, Putti. 2019. “*Ketjassania Bilatei al Iiidotiesia-Malaysia Dalam Menangani TKI Ilegal.*” Skripsi Dipublikasikan. Fakultas Ilmu sosial dan Ilmu Politik. Universitas Pasundan.

Martin, Gus. 2011. “*The Sage Eitcj•cloSpedia of Ten orism, Second Edition*”. Long Beach. Sage Publication, Inc.

Ministry of Planning, Development & Refonn 'P' block Pak-Secretariat. “*Introduction: China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) Official Website.*” Diakses dari <http://cpec.gov.pk/introdiiction/1>, tanggal 17 April 2020.

Obortunity. “*CPEC. Special Economic Zones (SEZs)*” Diakses dari <http://cpec.gov.pk/special-economic-zones-projects>, tanggal 20 Juni 2020.

Plano, Jack, C. dan Olton, Roy. 1982. “*The International Relations Dictionar, °.*” California. ABC-Clio. Inc.

Ptitori, Anim Sutrisni. 2019. “*Kerjasama Intemasional: Pengertian, Alasan, dan Tujuannya.*” Diakses dari <https://www.kompas.com/skola/read/2019/12/18/170000569/kerja-sama-internasional-pengertian-alasan-dan-tujuannya?page=all>, tanggal 12 Jtini 2020.

Putera, Enggartias W. 2018. “*Esensial Hubungan Intemasional dan Kebijakan Politik Luar Negeri Indonesia.*”. Diakses dari <https://setkab.go.id/esensi-hubungan-internasional-dan-kebijakan-politik-luar-negeri-indonesia/>, tanggal 12 Juni 2020.

Rufinaldo, Rhany C. 2019. “*Pakistan dan China Tegaskan Kembali Kemitraan Strategic*” Diakses dari <https://www.aa.com.tr/id/dunia/pakistan-dan-chinaptegaskan-kembali-kemitraan-strateuis/1489920>, tanggal 15 Juni 2020.

Samosir, Daniel. 2017. “*Faktor-faktor Yang Mepengaruhi Tiongkok Membentuk Kerjasama China-Pakistan Economic Corridor (Cpec)*” diakses dari <https://www.neliti.com/id/publications/204244/faktor-faktor-yang-mepengaruhi-tiongkok-membentuk-kerjasama-china-pakistan-econo> tanggal 10 Juni 2020

Saudi Gazette. 2016. “*Pakistan Approves \$7.2bn Railway Linking It With China*”. Diakses dari <https://saudigazette.com.sa/article/593968>, tanggal 17 Juni 2020.

Sebayang, Rehia. 2019. “*Apa Itu OBOR, Jalur Sutra Modern China Yang Jadi Polemik RI?*” Diakses dari <https://www.cnbcindonesia.com/news/20190513181838-4-72178/apa-itu-obor-jalur-sutra-modern-china-vang-jadi-polemik-ri>, tanggal 1 Maret 2020.

Shannon, Stephanie O. dkk. 2019. “*The Belt and Road Initiative (BRI). ’ An AEPF Framing Paper*”. Diakses dari https://www.tni.org/files/publication-downloads/bri_framing_web_en.pdf, tanggal 22 Juli 2020.

Shepard, Wade. 2017. “*Beijing I’o The World. ’ Don ’t Call The Belt and Road Initiative OBOR.*” Diakses dari <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/08/01/beijing-to-the-world-please-stop-saying-obor/#1d24000117d4>, tanggal 1 Maret 2020.

Siddiqui, Aasim. “*Understanding Economic Benefit of Trade-(."orrridor Between Gwadar-Kashgar Intermodal Network.* ” Diakses dari https://globalmaritimehub.com/wp-content/uploads/attach_435.pdf, tanggal 20 Juni 2020.

Subing, Gundur. 2016. “*Chino Banguri Kawasan Ekonomii Khusus (KEK) <li Negara-Negara Berkembang Termasuk Indonesia.*” Diakses dari <https://www.poetramerdeka.com/2016/09/china-bangun-kawasan-ekonomi-khusus-kek.html>, tanggal 29 Juni 2020

Sullivan, Lawrence R. dan Paarlberg, Robert. 2018. “*Historical Dit’irsmary o-f Chinese Foreign Affairs.*”. London. The Rowman & Littlefield Publishing Group. Inc.

Suryadi, Agita. 2015. “*Kepentingan Indonesia Menyepakati Kerjasmna Ekonomi Dengan Slovakia Dalam Bidang Energi dan Infrastruktur*” Burun/ *IlinlRli Nifbifngnn Intel nasiDnal. JOM FISIP Vol.2 No. 2 Hal.7.* Diakses dari <https://jom.unri.ac.id/index.php/JOMFSIP/article/view/7542/7214> diakses tanggal 29 Met 2020.

Tharoor, Ishaan. 2015. “*What C’hina ’s and Pakistan ’s Special Friendship Means.*” Diakses dari <https://www.washingtonpost.com/news/worldviews/wp/2015/04/21/what-china-and-pakistans-special-friendship-means/>, tanggal 13 Juni 2020.

VOA. 2019. “*China: Investasi BRI Tingkatkan Struktur Ekonomi Pakistan.*” Diakses dari <https://www.voaindonesia.cm/a/china-investasi-bri-tingkatkan-struktur-ekonomi-pakistan/4867856.html>, tanggal 3 Maret 2020

WITS. 2019. “*World Imporl From China, in US\$ Thousand 2000-2018.*” Diakses dari <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/WLD/StartYear/2000%20/EndYear/2018/TradeFlow/Import/Partner/CHN/Indicator/MPRT-TRD-VL>, tanggal 24 Juni 2020.

Xuemei, Li dan Baig, Saranjam. “*Impact of Transport Cosl and Travel Time on Trade Under China-Pakistan Economic Corridor (CPEC).*” *Journal of Advanced Transportation* Volume 2019. diakses dari <https://www.hindawi.com/journals/jat/2019/7178507/> tanggal 25 Juni 2020.