

Analisis Kepentingan Tiongkok dalam Kebijakan *Belt and Road Initiative* di Pakistan

Krisman Heriamsal¹, Asma Amin¹, Muhammad Rizky Prawira¹

¹Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sulawesi Barat, Majene, Sulawesi Barat

¹Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sulawesi Barat, Majene, Sulawesi Barat

¹Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sulawesi Barat, Majene, Sulawesi Barat
asmaamin@unsulbar.ac.id

ABSTRACT

This study aims to analyze China's interests in the Belt and Road Initiative (BRI) policies in Pakistan. Currently, Pakistan is China's strategic partner in the implementation of the BRI project. The infrastructure development in several sectors in Pakistan is being carried out massively through direct loans from China. This certainly raises questions regarding China's interests in Pakistan and this study attempts to answer these questions. This study uses descriptive qualitative research methods with literature study as the data collection technique. To analyze the case, this study applies offensive realism theory, with the concepts of hegemony, and national interest. The results of this study indicate that China's efforts in Pakistan are actually a form of Chinese active maneuvers in achieving its interests, namely hegemony. Through the BRI project, China can connect with the largest oil-producing countries in order to meet its high industrial needs. Second, the connectivity created by BRI enables China to increase its force capability in the South Asian region. Third is political interests, in which China can create a positive image to substantially increase its diplomatic power and strengthen its international status. Lastly, the ideological interest in which China uses slogans such as the 'Chinese Dream' for the stability and legitimacy of Xi Jinping and the Chinese Communist Party over their domestic society.

Keywords: *Belt and Road Initiative, Hegemony, National Interest, Offensive Realism, Pakistan.*

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kepentingan Tiongkok melalui kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) di Pakistan. Saat ini, Pakistan menjadi mitra strategis Tiongkok dalam implementasi proyek BRI. Pembangunan infrastruktur beberapa sektor di Pakistan sedang masif dilakukan melalui pinjaman dana langsung dari Tiongkok. Tentu saja hal ini menimbulkan pertanyaan tentang kepentingan Tiongkok terhadap Pakistan dan penelitian ini mencoba untuk menjawab pertanyaan ini. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif, dengan studi pustaka sebagai teknik pengumpulan data. Dalam menganalisis isu yang diangkat, penelitian ini menggunakan teori realisme ofensif, hegemoni, dan kepentingan nasional. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa upaya Tiongkok di Pakistan merupakan bentuk manuver Tiongkok yang berperan aktif untuk mencapai kepentingannya yaitu hegemoni. Melalui proyek BRI, Tiongkok dapat terhubung dengan negara-negara penghasil minyak terbesar untuk memenuhi kebutuhan industri yang tinggi. Kedua, konektivitas yang diciptakan BRI membuat Tiongkok dapat meningkatkan kemampuan proyeksi angkatan di kawasan Asia Selatan. Ketiga adalah kepentingan politik, dimana Tiongkok dapat menciptakan citra positif guna memastikan peningkatan substansial kekuatan diplomatik dalam menguatkan status internasional. Sedangkan yang terakhir adalah kepentingan ideologi, dimana Tiongkok menggunakan slogan-slogan seperti '*Chinese Dream*' untuk stabilitas dan legitimasi dari Xi Jinping dan Partai Komunis Tiongkok terhadap masyarakat domestik mereka.

Kata Kunci: *Belt and Road Initiative, Hegemoni, Kepentingan Nasional, Pakistan, Realisme Ofensif.*

PENDAHULUAN

Tiongkok adalah negara yang sangat gencar melancarkan kebijakan luar negeri melalui bantuan luar negeri. Salah satu tujuannya adalah untuk mendanai berbagai kegiatan ataupun proyek investasi. Dalam dokumen *white paper* yang dirilis oleh *China's Information Office of the State Council* menunjukkan bahwa sejak tahun 1950 Tiongkok telah memberikan bantuan sebesar Renminbi (RMB) 256,3 miliar pada berbagai negara, termasuk hibah sebesar RMB106,2 miliar. Pada tahun 2013 dibawah pemerintahan presiden Xi Jinping Tiongkok meluncurkan kebijakan luar negeri melalui proyek *One Belt, One Road* (OBOR)(Anam & Ristiyani, 2018). Sehubungan dengan itu, laporan *AidData* menyebutkan bahwa Tiongkok saat ini sedang membiayai 13.427 proyek di 165 negara senilai \$843 miliar.

Istilah *One Belt One Road* atau “satu sabuk, satu jalan” mengacu pada Sabuk Ekonomi Jalur Sutra yang membentang melalui Eurasia yang menghubungkan Tiongkok dan Eropa. Sedangkan Jalan mengacu pada Jalur Sutra Maritim abad-21, yang menghubungkan Tiongkok ke laut Mediterania yang mencapai Afrika Timur dan Samudera Hindia, dan pada akhirnya menghubungkan Tiongkok dengan lebih dari 60 negara. Pada tahun 2016, *One Belt One Road* (OBOR) kemudian diperhalus menjadi *Belt and Road Initiative* (BRI) dalam dokumen resmi Tiongkok(Islam, 2019).

Salah satu kawasan zona prioritas Tiongkok terkait proyek BRI adalah Asia Selatan. Hal itu karena lokasi strategis Asia Selatan yang berada di titik persimpangan Sabuk Ekonomi Jalur Sutra yang diusulkan Tiongkok. *Belt and Road Initiative* Tiongkok di Asia Selatan mencakup empat subproyek yaitu, *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC), *Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor* (BCIM), *Trans-Himalaya Corridor* dan kerjasama Tiongkok dengan Bangladesh, Sri Lanka, dan Maladewa(Singh, 2019).

Di kawasan ini Pakistan adalah negara yang menjadi bagian terbesar dari proyek andalan Tiongkok tersebut. hal itu dilihat dari perbandingan alokasi anggaran proyek BRI di tiap negara. Sebagai contoh Bangladesh, dibawah proyek BRI investasi Tiongkok di Banglades mencapai lebih dari 38 miliar USD(Singh, 2019). Perbandingan lainnya adalah Nepal dimana pada tahun 2020 Perdana Menteri Nepal menandatangani perjanjian senilai 2,4 miliar USD untuk proyek BRI. Sedangkan di Pakistan Tiongkok rela mengeluarkan dana yang begitu besar untuk membangun mega-mega proyek yang kemudian dikenal dengan istilah *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC). Sub proyek BRI tersebut merupakan serangkaian proyek pembangunan infrastruktur raksasa di Pakistan yang meliputi pembangunan jalan, penghasil energi, fasilitas penyimpanan, pelabuhan, transportasi, dan berbagai elemen lainnya.

Rencana koridor ekonomi antara Pakistan dan Tiongkok sudah mulai dibicarakan sejak tahun 2013 dan waktu itu sudah dimulai penandatanganan perjanjian antara kedua pihak. Di tahun yang sama ditandatangani lagi delapan perjanjian senilai 18 miliar USD sebagai bagian dari koridor ekonomi tersebut. Pada tahun berikutnya semakin mengalami perkembangan melalui komitmen bank dan perusahaan Tiongkok yang menjanjikan kurang lebih 45,6 miliar USD untuk pembangunan proyek infrastruktur dan energi(Ahmad & Mi, 2017).

Koridor Ekonomi China-Pakistan diluncurkan secara resmi pada bulan April 2015 ketika Presiden Tiongkok Xi Jinping mengunjungi Pakistan. Kedua pemerintah

kemudian menyusun “Rencana Jangka Panjang,” mulai tahun 2017 dan secara drastis memperluas jadwal waktu yang diproyeksikan untuk implementasi hingga 2030. Biaya yang diproyeksikan naik hingga 62 miliar USD. Hingga saat ini *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC) dianggap sebagai proyek andalan atas kecepatan kemajuannya. Saat ini telah ada lebih dari 20 proyek yang sudah diselesaikan (Mardell, 2020). Sejauh ini proyek tersebut merupakan salah satu komponen paling ambisius dan paling mahal dari *Belt and Road Initiative* (BRI), dan bagi Tiongkok CPEC merupakan proyek percontohan dan utama dari BRI. Proyek di Pakistan ini bahkan telah mendapat banyak perhatian dan pengawasan internasional secara khusus dari negara-negara dimana proyek-proyek BRI lainnya berada (Habibie & Zhu, 2020).

Dana pinjaman dalam jumlah yang sangat besar yang diberikan Tiongkok untuk berbagai proyek dalam kerangka BRI-CPEC ini tentu saja menimbulkan pertanyaan tentang tujuan atau kepentingan Tiongkok di Pakistan. Pada dasarnya argumen utama dalam penelitian ini bahwa kepentingan Tiongkok di Pakistan melalui Kebijakan Belt and Road Initiative adalah Tiongkok ingin memperluas Hegemoni di Kawasan Asia Selatan dengan cara mengendalikan sektor-sektor strategis di Pakistan yang nantinya akan membawa pengaruh pada perekonomian Tiongkok. Pakistan dalam hal ini selain memiliki Potensi Ekonomi yang besar, Juga berpotensi dijadikan sebagai sekutu oleh Tiongkok dalam mengimbangi kekuatan Amerika Serikat Di Kawasan Asia Selatan. Oleh karena itu Tiongkok menggunakan Kekuatan ekonomi dan keuangan untuk menanamkan investasi, memberikan bantuan ekonomi, serta memberikan kesempatan pada negara mitranya untuk berhutang. Dalam hal ini mencari kesempatan untuk memperoleh keuntungan lebih atas negara yang lain, dengan hasil terakhir memperoleh hegemoni. Untuk itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kepentingan Tiongkok melalui kebijakan *Belt and Road Initiative* di Pakistan.

TINJAUAN PUSTAKA

Dalam penelitian ini, beberapa penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk mendukung dan membandingkan hasil penelitian yang diperoleh. Penelitian ini berfokus pada proyek Tiongkok, yaitu *Belt and Road Initiative* di Pakistan dan kepentingan Tiongkok dibalik proyek tersebut. Berikut adalah beberapa rujukan yang digunakan:

Penelitian pertama berjudul “Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tiongkok Membentuk Kerjasama *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC)”, oleh Simosir dan Pahlawan (2017). Hasil penelitian tersebut menjelaskan alasan Tiongkok membentuk CPEC. Faktor yang mempengaruhi Tiongkok mendirikan CPEC adalah untuk menyediakan akses transportasi bagi China untuk mengurangi jarak impor energi Tiongkok dan perdagangan internasional yang harus melewati Selat Malaka untuk mencapai Laut Arab. Sebagai bagian dari OBOR, CPEC akan memberikan peluang ekonomi bagi wilayah barat Cina dan wilayah Asia Selatan, khususnya Pakistan.

Penelitian kedua oleh (Kurniawan, 2016), berjudul “*One Belt One Road* (OBOR): Agenda Keamanan Liberal Tiongkok?”. Penelitian ini membahas Inisiatif *One Belt One Road* (OBOR) yang ditawarkan oleh pemerintah Tiongkok sebagai mekanisme kerja sama multilateral lintas kawasan, yang meliputi Asia Timur, Asia Tenggara, Asia Selatan, Asia Barat, Afrika hingga ke Eropa Timur. Inisiatif OBOR ini penting untuk ditelaah melalui berbagai perspektif ilmiah karena merupakan gagasan

kerja sama multilateral yang paling ambisius yang pernah ditawarkan oleh satu negara. Dari segi geografis, kerja sama OBOR akan lebih besar dari Uni Eropa dan hanya akan lebih kecil dari Perserikatan Bangsa-Bangsa. Dengan menggunakan sudut pandang pemikiran liberal sebagai kerangka analisis, tulisan ini membongkai inisiatif OBOR sebagai agenda pemerintah Tiongkok untuk menjaga dan meningkatkan stabilitas keamanan di kawasan. Argumen utama dalam tulisan ini adalah stabilitas keamanan kawasan merupakan syarat penting bagi Tiongkok untuk menjaga kebangkitannya dalam kancah politik internasional. Melalui mekanisme multilateral pemerintah Tiongkok pada dasarnya mengajak negara-negara di kawasan untuk terlibat aktif dalam berbagi peran (*division of labor*) dalam menjaga dan meningkatkan stabilitas kawasan dengan kerja sama ekonomi sebagai sektor penjurur.

Penelitian ketiga dengan judul “Implementasi Konsep Kebijakan *One Belt One Road* (OBOR) China dalam Kerangka Kerjasama Pembangunan Infrastruktur di Indonesia” oleh (Fahrizal et al., 2019). Tujuan dari penelitian adalah untuk mengetahui pengaruh yang ditimbulkan OBOR Tiongkok terhadap pembangunan infrastruktur di Indonesia. Hasil penelitian menunjukkan kerjasama infrastruktur antara kedua negara terus meningkat yang memiliki dampak yang signifikan terhadap pembangunan infrastruktur Indonesia, meskipun tidak dapat dipungkiri bahwa banyak kendala yang harus dihadapi. Potensi OBOR dapat digunakan untuk mencapai kepentingan nasional Indonesia karena OBOR sejalan dengan visi Poros Maritim Dunia. Hal ini berkaitan dengan tiga dari lima pilar yang terdapat pada visi Poros Maritim Dunia, yaitu konektivitas maritim, ekonomi maritim, dan budaya maritim. Pembangunan infrastruktur maritim tersebut diharapkan dapat meningkatkan konektivitas jalur-jalur maritim di seluruh pelosok nusantara, yang kemudian berdampak terhadap kegiatan ekonomi maritim Indonesia. Jalur inilah yang kelak digunakan untuk lebih mempercepat proses pembangunan, sekaligus pemeratakan hasil pembangunan. Sehingga, hal ini dapat mendorong pertumbuhan ekonomi Indonesia. Dalam penelitian ini, beberapa penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk mendukung dan membandingkan hasil penelitian yang diperoleh. Penelitian ini berfokus pada proyek Tiongkok, yaitu *Belt and Road Initiative* di Pakistan dan kepentingan Tiongkok dibalik proyek tersebut.

METODE PENELITIAN

Analisis terhadap kepentingan Tiongkok dalam kebijakan *Belt and Road Initiative* di Pakistan ini dilakukan dengan menggunakan metode kualitatif deskriptif. Metode kualitatif adalah sebuah kajian penelitian yang menjelaskan fenomena masalah penelitian secara deskriptif sesuai dengan realitas fenomena secara empiris. Teknik pengumpulan data yang digunakan melalui *library research* dan *internet based research*, baik yang bersumber dari buku, artikel ilmiah, web, berita dan lain-lain sebagai sumber informasi yang terkait dengan masalah *Belt and Road Initiative*.

KERANGKA PEMIKIRAN

REALISME OFENSIF

John J Mearsheimer (Mearsheimer, 2001) memperkenalkan teori realisme ofensif yang menjelaskan bahwa kebijakan suatu negara yang sifatnya ekspansionis dengan tujuan untuk meraih hegemoni. Dasar tindakan tersebut menurutnya adalah akibat dari keadaan yang tidak pasti dalam sistem internasional yang sifatnya anarki sehingga menimbulkan kekhawatiran akan ancaman dari negara lain.

Dalam pandangan realisme ofensif, semua negara akan berlomba memaksimalkan kekuatannya melalui kebijakan yang agresif dan ekspansif pada setiap kesempatan untuk mendapatkan keuntungan yang melampaui apa yang telah dikorbankan. Dalam meningkatkan kekuatannya, negara dapat melakukan penambahan senjata, diplomasi unilateral, menerapkan sistem ekonomi merkantilisme dan ekspansi secara agresif ke negara lain. Tujuan akhirnya adalah setiap negara akan berlomba menjadi negara hegemon, setidaknya di level regional dan pada akhirnya di level global. Hegemoni dilakukan agar negara lain tidak bisa dan tidak berani bertindak agresif (Toft, 2005).

Realisme ofensif menyebutkan bahwa negara termotivasi untuk memastikan keamanan mereka sendiri dalam sistem. Oleh karena itu keamanan akan dicapai melalui hegemoni regional untuk menjadi negara yang paling kuat dalam sistem, seperti yang dikatakan oleh Mearsheimer bahwa hanya negara yang salah arah yang akan melewatkan kesempatan untuk menjadi hegemon dalam sistem (Dugis, 2016).

KEPENTINGAN NASIONAL

Untuk mencapai kepentingan nasional, suatu negara menetapkan kebijakan-kebijakan luar negeri untuk mengatur negara agar lebih terarah dalam mengadakan suatu hubungan internasional. Kepentingan nasional secara tidak langsung juga berfungsi sebagai akses suatu negara untuk melihat fenomena-fenomena antar batas lintas negara. Aktivitas negara dalam hubungan internasional juga perlu diperhatikan karena setiap tindakan yang dilakukan harus melihat kebijakan-kebijakan yang telah ditetapkan oleh negara tersebut. Karena kepentingan nasional mempengaruhi suatu negara untuk mengambil keputusan dalam menjalin suatu hubungan internasional. Kepentingan nasional dibagi menjadi beberapa kategori, yaitu berdasarkan kepentingannya, sifatnya dan cakupannya (Pea, 2016).

Kepentingan nasional adalah tujuan dan ambisi suatu negara baik ekonomi, politik, militer, atau budaya. Menurut aliran arus utama dalam Studi Hubungan Internasional, konsep ini penting sebagai dasar bagi negara dalam melakukan hubungan internasional. Kepentingan nasional sangat erat kaitannya dengan *power* negara sebagai tujuan maupun instrumen. Ketika kepentingan nasional bertujuan untuk mengejar *power* dan *power* dipergunakan sebagai instrumen untuk mencapai kepentingan nasional, maka konsekuensinya dalam sistem internasional adalah kemunculan perimbangan kekuasaan, konflik dan perang (Bainus & Rachman, 2018).

KONSEP HEGEMONI

Hegemoni didefinisikan sebagai keadaan yang begitu kuat sehingga mendominasi semua negara bagian lain dalam sistem baik dalam skala global maupun regional. Untuk mencapai hegemoni maka negara harus memiliki *power* yang cukup. Namun, *power* tentu saja membutuhkan dukungan kemakmuran ekonomi untuk memenuhi kekuatan lainnya. Oleh karena itu, satu jenis *power* yang harus dimiliki oleh negara untuk mencapai hegemoni adalah ekonomi. Kekuatan ekonomi disebutkan oleh Mearsheimer sebagai *latent power* yang berbicara mengenai kemampuan sosial-ekonomi yang turut membangun kekuatan militer. *Power* yang dimaksudkan sangat erat dengan kesejahteraan ekonomi suatu negara. Oleh karena itu, negara adidaya atau *great power* memperluas kekuatan tersebut untuk meraih hegemoni (Toft, 2005).

Tentu saja, persoalan hegemoni yang dilancarkan negara adalah dalam rangka terwujudnya kepentingan nasional dari negara tersebut. Kepentingan nasional adalah tujuan dan ambisi suatu negara baik ekonomi, politik atau budaya. Menurut aliran arus utama dalam studi Hubungan Internasional, konsep ini penting sebagai dasar bagi negara dalam melakukan hubungan internasional. Kepentingan nasional pada dasarnya meliputi beberapa aspek. Pertama, kepentingan pertahanan. Dalam hal ini kepentingan nasional suatu negara adalah perlindungan negara-bangsa dan warganya terhadap ancaman kekerasan fisik yang diarahkan dari negara lain. Kedua, kepentingan ekonomi, dalam hal ini peningkatan kesejahteraan ekonomi negara bangsa dalam hubungannya dengan negara-negara lain. Ketiga, kepentingan politik, dalam hal ini pemeliharaan sistem politik dan ekonomi internasional di mana negara bangsa dapat merasa aman. Keempat, kepentingan ideologis. Ini berbicara tentang perlindungan dan kelanjutan dari perangkat nilai yang dimiliki dan dipercayai oleh masyarakat di suatu negara (Bainus & Rachman, 2018).

Maka dari itu, analisis tulisan ini berlandaskan realisme ofensif, yaitu melihat bahwa upaya Tiongkok melalui BRI di Pakistan adalah untuk meraih hegemoni dalam sistem internasional yang tidak pasti. Upaya Tiongkok adalah mengejar hegemon di tingkat regional dengan tujuan selanjutnya meraih hegemon global. Persoalan hegemoni yang dilancarkan Tiongkok adalah dalam rangka terwujudnya kepentingan nasionalnya. Selanjutnya, dalam penelitian ini, kepentingan Tiongkok akan dilihat dari empat aspek di atas, yaitu: kepentingan pertahanan, kepentingan ekonomi, kepentingan politik, dan kepentingan ideologis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berbagai manuver Tiongkok di dunia internasional dalam beberapa tahun terakhir menunjukkan suatu *gesture* yang ekspansionis. Sejalan dengan pendekatan realisme ofensif dari (Mearsheimer, 2001), karakter yang cenderung agresif dan ekspansionis ini menggambarkan upaya Tiongkok untuk merebut posisi strategis di kawasan. Berbagai kebijakan yang cenderung agresif di Asia, seperti invasi di Laut Tiongkok Selatan yang tidak mengindahkan prinsip-prinsip hukum internasional merupakan langkah strategis Tiongkok untuk mencapai hegemoni (Prawira, 2019). Selain dari ekspansi di Laut Tiongkok Selatan, berbagai kebijakan investasi melalui *Belt and Road Initiative* (BRI) di banyak negara berkembang merupakan bagian integral dari tujuan besar Tiongkok ini. Dalam hal ini, penerapan BRI di Pakistan

merupakan salah satu bagian dalam langkah besar serta upaya sistematis yang dilakukan Tiongkok untuk menjadi hegemon di kawasan ini. Lebih jauh, pencapaian tujuan BRI di Pakistan didorong oleh berbagai motif yang dapat dirinci dalam empat kepentingan, utama yaitu kepentingan ekonomi, kepentingan keamanan, kepentingan politik, dan kepentingan ideologis.

KEPENTINGAN EKONOMI

Tiongkok dalam upayanya meraih hegemoni di kawasan berusaha untuk memaksimalkan kekuatannya dengan merumuskan kebijakan-kebijakan strategis di Pakistan. Hal itu karena dengan perekonomian yang baik atau kuat akan memaksimalkan kekuatan lainnya seperti militer, politik dan sebagainya. Dengan kata lain, untuk memiliki *power* sangat membutuhkan dukungan kemakmuran ekonomi untuk memenuhi kekuatan lainnya.

Salah satu faktor ekonomi yang berpengaruh terhadap kepentingan Tiongkok di Pakistan di bawah proyek BRI adalah energi. Pakistan merupakan negara yang sangat kaya akan sumber energi seperti minyak, gas alam, batu bara, hidro dan listrik nuklir, dan potensi angin yang besar. Berdasarkan data dari Worldometers (2016), Cadangan minyak mentah Pakistan mencapai 353.500.000 barel. Setiap tahun Pakistan menghasilkan minyak sekitar 9,1% dari total cadangan. Pakistan juga memiliki cadangan gas sebesar 19 triliun kaki kubik (TCF) pada tahun 2017. Sedangkan untuk batu bara, data tahun 2019 menunjukkan bahwa Pakistan memiliki cadangan batu bara sebesar 3.064 juta ton dengan produksi 0,1% pada tahun 2019. Beberapa literatur bahkan menyebutkan bahwa Pakistan memiliki cadangan batu bara berjumlah 175 milyar ton yang akan bertahan lebih dari 200 tahun (BP, 2021). Selain itu, Pakistan juga memiliki potensi angin yang sangat besar dan merupakan salah satu bentuk energi terbarukan yang digunakan untuk memproduksi listrik. Badan Pembangunan Internasional Amerika Serikat dan Laboratorium Energi Terbarukan Nasional, menyebutkan bahwa potensi energi di Pakistan berpotensi menciptakan pasar yang sangat besar di masa depan.

Pakistan yang kaya akan sumber daya energi tentu saja akan menjadi posisi tawar yang cukup baik bagi negara industri besar seperti Tiongkok. Menurut CEIC data (2021) pada tahun 2020 ekspor hasil industri Tiongkok dilaporkan sebesar 281,9 juta USD. Untuk mempertahankan kestabilan ekonomi, maka keberlanjutan industri dalam negeri harus tetap berjalan secara maksimal. Oleh karena itu, untuk menggerakkan industri maka dibutuhkan ketersediaan energi yang cukup. Pertumbuhan ekonomi yang sangat pesat membuat kebutuhan energi juga semakin meningkat di Tiongkok. Selaku negara industri manufaktur terbesar di dunia (Richter, 2021), Tiongkok menjadi konsumen energi tertinggi kedua di dunia. Saat ini energi bahkan menjadi isu yang sangat krusial di negara tersebut.

Kebutuhan energi Tiongkok sekitar 72% berasal dari batu bara. Sedangkan kebutuhan energi atas minyak bumi diperkirakan setiap tahun meningkat sebesar 3,8%, dan tahun 2020 kebutuhan energi Tiongkok bahkan telah mencapai 8,8 juta bph. Saat ini Tiongkok juga tengah berupaya mengalihkan penggunaan bahan bakar minyak ke gas. Hal itu membuat kebutuhan energi gas alam tahun 2020 diperkirakan akan mencapai 9,5 triliun kaki kubik (TCF), meningkat 11,7% dari tahun sebelumnya (Alexander, 2018).

Permasalahan impor energi dengan Timur Tengah dan Afrika menjadi salah satu faktor Tiongkok menjalin kerjasama ekonomi koridor dengan Pakistan (Simosir & Pahlawan, 2017). Proyek *Belt and Road Initiative* akan memberikan peluang bagi Tiongkok untuk meng-*explore* sumber daya energi di Pakistan. Itulah mengapa 33 miliar USD dari anggaran Tiongkok untuk proyek BRI dialokasikan untuk membangun mega-mega proyek sektor energi.

Selain itu, kebijakan BRI di Pakistan merupakan salah satu bentuk dari strategi Tiongkok dalam menghadapi ancaman atas pasokan energi minyaknya yang melewati Selat Malaka. Pipa minyak Gwadar–Kashgar yang berada dalam kerangka kerja sama *China Pakistan Economic Corridor* (CPEC) merupakan bentuk antisipasi Tiongkok. Jadi, boleh dikatakan bahwa salah satu kepentingan Tiongkok dibalik pembangunan dan pengembangan pelabuhan-pelabuhan strategis seperti Gwadar di bawah kebijakan BRI adalah untuk mengamankan ketersediaan energinya.

Pembangunan infrastruktur di Pakistan akan memberikan keleluasaan bagi Tiongkok dalam mengamankan pasokan energinya. Selain itu pembangunan infrastruktur jalan raya, rel, dan pelabuhan akan melancarkan distribusi dan pertukaran barang antara kedua negara. Kebijakan BRI di Pakistan memiliki potensi meningkatkan konektivitas regional Eurasia.

Keberadaan proyek BRI di Pakistan akan memperkuat posisi Tiongkok terhadap negara industri lain di Timur Tengah. BRI di Pakistan akan secara signifikan meningkatkan kapasitas Tiongkok untuk memperluas hubungan ekonomi dan strategisnya dengan negara-negara Timur Tengah yang kaya energi. BRI di Pakistan juga akan memungkinkan Tiongkok untuk menghubungkan negara-negara Arab ke jaringan BRI di Asia Tengah dan Eurasia. Karena persaingan mereka dengan Iran, banyak dari negara-negara ini enggan menggunakan rute transit Iran untuk tujuan tersebut (Habibie & Zhu, 2020).

Salah satu mega proyek BRI di Pakistan adalah pembangunan jalan raya dari Kashgar ke Gwadar. Saat ini jalan raya ini telah aktif digunakan untuk perdagangan bilateral antara kedua negara. Jika rencana untuk memoderenisasi lebih lanjut lagi benar-benar terjadi, maka aktivitas perekonomian akan semakin masif dan kepentingan ekonomi Tiongkok akan dengan mudah dicapai.

Selain itu, salah satu kategori implementasi proyek BRI Tiongkok di Pakistan adalah Gwadar Project. Sebagian besar proyek BRI bahkan dialihkan ke wilayah Gwadar, terutama pada pembangunan dan pengembangan Pelabuhan Gwadar. Penting untuk diketahui bahwa Pelabuhan Gwadar terletak di titik pertemuan antara kawasan-kawasan yang sangat potensial dalam hal sumber daya energi seperti Timur Tengah, Asia Tengah, dan Asia Selatan. Pelabuhan itu juga terletak di mulut Teluk Persia, di luar Selat Hormuz (VOA Indonesia, 2016).

Salah satu komponen penting dalam proyek BRI di Pakistan, selain memfasilitasi pembangunan industri dan infrastruktur serta mengembangkan jaringan transportasi dan telekomunikasi modern yang mempromosikan konektivitas antara China dan Pakistan, Pakistan juga mengizinkan Tiongkok untuk menyewa dan mengembangkan pelabuhan Gwadar yang strategis selama 40 tahun (The Maritime Executive, 2019).

Ini memberikan kesempatan kepada Tiongkok untuk mengendalikan pelabuhan yang sangat strategis itu. Proyek BRI di Pelabuhan Gwadar akan menjadi gerbang

bagi Tiongkok terhadap pasar internasional serta akan mengefisienkan jarak impor energi bagi Tiongkok. Pakistan akan menjadi jalan bagi Tiongkok untuk terhubung dengan negara-negara yang ada dalam kawasan yang memiliki potensi energi yang besar di atas.

Dengan kata lain, BRI di Pakistan akan secara signifikan meningkatkan kapasitas Tiongkok untuk memperluas hubungan ekonomi dan strategisnya dengan negara-negara Timur Tengah yang kaya energi. Kondisi tersebut tentu saja akan memberi peluang ekonomi yang besar terhadap Tiongkok. Sebagai contoh, Pelabuhan Gwadar akan berfungsi sebagai pelabuhan transit dan *transshipment* utama untuk perdagangan Tiongkok dengan Timur Tengah dan Afrika. Proyek BRI di Gwadar juga nantinya akan menarik banyak investasi langsung dari negara-negara Arab. Sebagai contoh, Qatar telah berencana berinvestasi terkait fasilitas penyimpanan makanan yang akan didirikan di pelabuhan Gwadar(Ilyas, 2019).

Selain itu, zona investasi minyak dan petrokimia di Gwadar juga menarik investasi negara pengeksport minyak yang akan menghasilkan produk minyak sulingan untuk pasar Pakistan dan Tiongkok. UEA bahkan telah berencana mendirikan kilang minyak senilai 5 hingga 6 miliar USD di Gwadar. Arab Saudi juga telah menandatangani kesepakatan untuk pembangunan kilang minyak senilai 10 miliar USD yang akan didirikan di pelabuhan laut dalam di Gwadar(Ahmed, 2019).

Letak strategis Pelabuhan Gwadar membuat Tiongkok sangat tertarik menanamkan investasi dalam beberapa tahun terakhir di bawah proyek BRI. Selain karena memberikan dampak ekonomi yang besar terhadap Tiongkok, Pelabuhan tersebut juga membuka peluang bagi Tiongkok untuk meningkatkan kemampuan proyeksi angkatan lautnya di Asia Selatan melalui Pelabuhan Gwadar(Rousseau, 2014). Sebagai contoh pentingnya kawasan Gwadar bagi Tiongkok karena memang dianggap strategis adalah pada komitmen Tiongkok untuk mengubah pinjaman 230 juta USD untuk pengembangan bandara Gwadar menjadi hibah. Selain itu, -140 juta USD lainnya untuk pengembangan jalan tol sepanjang 19 km yang menghubungkan Gwadar ke jalan raya pesisir Pakistan juga diubah menjadi pinjaman tanpa bunga(Haider, 2015).

Penerapan kebijakan BRI Tiongkok di Pakistan banyak menghabiskan anggaran yang begitu besar untuk pembangunan mega-mega proyek. Namun, sebetulnya hal itu adalah strategi Tiongkok untuk melakukan ekspansi yang pada akhirnya akan membuat Tiongkok mendapatkan keuntungan lebih dan melampaui apa yang dikorbankannya. Kebijakan BRI adalah manifestasi kekuatan ekonomi Tiongkok yang kemudian itu digunakan untuk menanamkan investasi, memberikan bantuan ekonomi, hingga sengaja meminjamkan uang bagi negara-negara berkembang seperti Pakistan dengan bunga yang tinggi untuk mendapatkan keuntungan yang lebih. Sebagai contoh, total anggaran proyek BRI di Pakistan adalah 62 miliar USD. Tetapi menurut perusahaan sekuritas di Pakistan, negara tersebut harus membayar utang sebesar 90 miliar USD. Dengan kata lain, Pakistan hingga tahun 2030 harus membayar utang untuk proyek CPEC rata-rata 3,7 miliar USD setiap tahunnya(Putri, 2019).

Implementasi proyek BRI di Pakistan memang membawa banyak pengaruh terhadap ekonomi Pakistan. Hal itu membuat pemerintah terus berupaya mendorong

pembangunan berbagai proyek infrastruktur. Namun rupanya hal itu berujung pada meningkatkan persentasi utang pemerintah Pakistan ke Tiongkok.

Dilansir dari Forbes (2018), pada kuartal keempat tahun 2017 utang pemerintah Pakistan telah mencapai 85.052 juta USD, mengalami peningkatan dari kuartal ketiga senilai 33.172 juta USD. Dalam hal ini tahun 2017 utang pemerintah Pakistan telah setara dengan 67,20% dari Produk Domestik Bruto negara tersebut (Panos, 2018).

Jumlah utang Pakistan memang menunjukkan angka yang meningkat setiap tahunnya. Bahkan menurut Bank Sentral Pakistan, pada tahun 2015 rasio utang luar negeri terhadap Produk Domestik Bruto menyentuh angka sekitar 63,3 persen utang luar negeri Pakistan. Angka ini pada tahun 2018 naik menjadi 72,1 persen (Aryaguna & Windiani, 2021). Ketika Pakistan tidak mampu memenuhi kewajiban utangnya sesuai dengan batas waktu dan tempo yang berlaku atau disepakati, pada saat itulah Tiongkok memperoleh konsesi ekonomi bahkan politik. Dalam hal ini utang tersebut kemudian menjadi *trap* atau jebakan bagi Pakistan. Tiongkok akan mengambil alih mega-mega proyek BRI, dan negara tersebutlah yang akan menerima keuntungan pajak dari setiap mega proyek BRI.

KEPENTINGAN KEAMANAN

Kebijakan BRI tentunya tidak terlepas dari kepentingan keamanan bagi negara Tiongkok sendiri. Bagi Tiongkok, untuk memaksimalkan kepentingannya dalam setiap mega-mega proyek BRI di Pakistan, maka negara tersebut perlu menjamin keamanan wilayah atau titik-titik tertentu yang dianggap sangat strategis dan penting demi kelancaran proyek raksasanya itu. Salah satu titik terpenting adalah Selat Malaka. Sekitar 60% perdagangan dunia melalui Selat Malaka. Bagi Tiongkok sendiri ada sekitar 80% impor sumber energi yang berasal dari berbagai kawasan melewati Selat Malaka sebelum mencapai Tiongkok (Nugroho, 2021). Keberadaan Selat Malaka sebagai jalur perdagangan internasional membuat kawasan ini sangat rentan terhadap berbagai intervensi. Kekhawatiran terbesar Tiongkok adalah adanya intervensi dari pihak luar yang ingin mendapatkan kepentingan dari jalur tersebut. Sebagai contoh, Amerika Serikat dan India yang memiliki potensi melakukan blokade terhadap akses minyak Tiongkok yang melalui Selat Malaka.

Amerika Serikat memang memiliki potensi untuk mengendalikan jalur air tersebut. Hal itu bisa dilihat dari kehadiran aktif AS di perairan Asia Pasifik. Bahkan kapal induk Amerika Serikat *USS Nimitz* telah melakukan latihan gabungan bersama kapal Angkatan Laut India di Selat Malaka (CNN Indonesia, 2020). Blokade AS terhadap Selat Hormuz tentu menjadi pelajaran dan ketakutan bagi Tiongkok. Jika terjadi blokade di Selat Malaka maka dalam waktu kurang dari enam bulan perekonomian Tiongkok akan berhenti (Rahmadani, 2019). Oleh karena itu, pengamanan Selat Malaka menjadi salah satu prioritas tersendiri bagi Tiongkok dari aspek ekonomi dan keamanannya. Di samping itu dengan melakukan kerjasama dengan Pakistan secara tidak langsung akan mengurangi ketergantungan Tiongkok ke selat malaka karena

Selain itu, dalam hal keamanan terkait BRI, proyeksi kekuatan militer Tiongkok secara global terkait dengan proyek BRI senilai 900 miliar USD yang saat ini sangat gencar digalakkan oleh Xi Jinping. Kebijakan BRI di Pakistan juga akan memberikan

kesempatan kepada Tiongkok untuk meningkatkan kemampuan proyeksi angkatan lautnya di Asia Selatan guna meningkatkan keamanannya.

Sebagai contoh, pembangunan pangkalan militer Tiongkok di Jiwani yang akan memasok layanan, perawatan, dan dukungan logistik yang dibutuhkan kapal-kapal perang milik Tiongkok. Jiwani adalah wilayah di Pakistan yang memiliki kedekatan geografis dengan Pelabuhan Gwadar yang merupakan pelabuhan penting bagi Proyek BRI Tiongkok (Irfan, 2018). Jadi dalam hal ini tepat jika dikatakan bahwa kebijakan BRI di Pakistan menjadi alasan Tiongkok dalam memaksimalkan kemampuan dan penyebaran militernya.

Kesepakatan Pakistan dan Tiongkok untuk menyerahkan kawasan Pelabuhan Gwadar di bawah pengelolaan Tiongkok dalam jangka panjang juga akan memungkinkan Tiongkok untuk menggunakan pelabuhan ini sebagai sarana untuk mengamankan pasokan militernya untuk pemeliharaan aset angkatan lautnya.

Jika Gwadar di bawah pengelolaan Tiongkok, maka pelabuhan Gwadar dapat digunakan untuk mengangkut peralatan dan personel militer Tiongkok melalui Pakistan. Intinya, BRI di Pakistan akan membuat Tiongkok secara substansial meningkatkan kemampuan militernya di Samudra Hindia, Laut Arab, dan Teluk Persia.

Selain itu, ketegangan hubungan antara Pakistan dan India sangat berpengaruh terhadap persaingan kekuasaan di kawasan Asia Selatan, terkhusus bagi kedua negara super power saat ini yaitu Tiongkok dan Amerika Serikat yang sedang dalam ketegangan hubungan akibat perang dagang. Tiongkok sendiri demikian halnya dengan Pakistan juga tidak jarang terlibat konflik perbatasan dan berbagai motif konflik lainnya dengan India. Dalam hal ini, Tiongkok akan menjadi sekutu yang akan menawarkan bantuan kepada Pakistan di tengah agresifitas India yang saat ini sedang memperkuat hubungan dengan Amerika Serikat. Bagi Tiongkok, Pakistan adalah negara yang sangat

KEPENTINGAN POLITIK

Kepentingan politik tidak dapat dipisahkan dari proyek BRI Tiongkok. Hal itu karena bahkan dalam penyusunan proyek ini yang dilakukan oleh Kementerian Luar Negeri dan Perdagangan menyebutkan bahwa proyek ini sangat penting sebagai alat diplomatik dan politik (Simosir & Pahlawan, 2017). Oleh karena itu, dalam setiap implementasi proyek BRI di berbagai negara, kepentingan politik Tiongkok akan terus ada di dalamnya. Kepentingan politik Tiongkok dibalik kebijakan BRI di Pakistan dapat ditinjau dari upayanya dalam menguatkan status internasionalnya. Ini berbicara tentang citra Tiongkok dimata dunia dibalik proyek yang begitu besar tersebut.

Sehubungan dengan itu, BRI sepertinya telah dipertunjukkan oleh Tiongkok sebagai solusi atas berbagai masalah negara, terutama negara berkembang dan kurang berkembang yang minim infrastruktur seperti Pakistan. Berbagai permasalahan yang dihadapi Pakistan seperti kemiskinan, indeks pembangunan manusia yang rendah, kesenjangan wilayah di pedesaan dan kota, minimnya infrastruktur penunjang aksesibilitas, bahkan selama 40 tahun terakhir, investasi infrastruktur di Pakistan sangat rendah. Pakistan hanya memiliki satu pelabuhan besar, yaitu di Karachi dan tidak memiliki sistem kereta yang mumpuni. Oleh karena itu, kebijakan BRI hadir sebagai solusi atas berbagai masalah tersebut yang kemudian akan membangun citra positif Tiongkok.

Sehubungan dengan itu proyek BRI Tiongkok di Pakistan dalam beberapa tahun terakhir telah mendapat banyak perhatian dan respon yang baik dari dunia internasional bahkan boleh dikata tidak pernah luput dari liputan media. Jika proyek ini dapat berjalan maksimal maka itu dapat memberikan konsekuensi yang signifikan bagi kepentingan politik Tiongkok. Proyek BRI di Pakistan akan memastikan peningkatan substansial kekuatan diplomatik dan politik Tiongkok dalam interaksi internasional. Dengan melakukan investasi di Pakistan akan memberikan peluang pada Tiongkok untuk memaksimalkan hubungannya dengan negara-negara Timur Tengah, khususnya anggota Dewan Kerja Sama Teluk (Bahrain, Kuwait, Oman, Qatar, Arab Saudi, dan Uni Emirat Arab) dan Iran (Habibie & Zhu, 2020).

KEPENTINGAN IDEOLOGIS

Tiongkok merupakan salah satu negara yang memiliki kekuatan nasional baik berupa Sumber Daya Alam (SDA) ataupun Sumber Daya Manusia (SDM). Namun, pergerakan negara tersebut sebelumnya bersifat isolasionis, disebabkan gaya kepemimpinan penguasa saat itu serta ideologi komunis yang dimiliki Tiongkok sebagai sebuah negara. Hal tersebut terlihat jelas di masa kepemimpinan salah satu tokoh pemimpin Tiongkok, Mao Zedong.

Namun, sejak kepemimpinan Deng Xiaoping pada tahun 1978, dicetuskan sebuah kebijakan yang dikenal sebagai '*Open Door Policy*' atau reformasi ekonomi, membuat Tiongkok secara resmi menjadikan ekonomi sebagai dasar dari kebijakan luar negeri mereka. Tren tersebut diteruskan oleh pemimpin-pemimpin Tiongkok selanjutnya, Hu Jintao secara resmi pada tahun 2003 menekankan konsep *Peaceful Development*, yang merujuk pada kebangkitan Tiongkok yang berbeda dengan kebangkitan kekuatan besar sebelumnya yang menggunakan *hard power* sebagai senjata. Xi Jinping pada tahun 2013 kemudian memperluas konsep tersebut dengan mengeluarkan kebijakan *Chinese Dream* (Oedi, 2019).

Penggunaan istilah-istilah oleh presiden-presiden Tiongkok di atas ditengarai untuk mempertahankan legitimasi kekuasaan dan kepercayaan masyarakat (Nufus, 2014). Ideologi kebangkitan Tiongkok tersebut digunakan Xi Jinping untuk meredam politik dalam negeri terkait isu gerakan demokrasi. Kepercayaan masyarakat kepada presiden serta Partai Komunis Tiongkok dipertahankan dengan membangkitkan ideologi-ideologi yang berakar dari konfusianisme dengan slogan-slogan yang dekat dengan masyarakat (Nufus, 2014). Proyek BRI merupakan salah satu perwujudan dari '*Chinese Dream*' yang mengukuhkan Tiongkok sebagai negara yang benar-benar bergerak aktif dalam pemenuhan visi yang lantang disuarakan Presiden Xi Jinping. Bahkan, proyek tersebut dianggap dapat mengancam dominasi Amerika Serikat paska berakhirnya Perang Dingin (James, 2021). Tiongkok benar-benar melakukan pendekatan 'damai' untuk memenuhi kepentingannya terhadap negara lain. Hal tersebut dapat terlihat dari beberapa proyek Tiongkok di negara-negara Afrika ataupun Asia yang tidak mendapatkan pergolakan berarti dari negara-negara tersebut termasuk di Pakistan.

Pada masa Perang Dingin, ideologi menjadi sesuatu yang krusial dikampanyekan untuk hegemoni dalam sebuah wilayah. Dewasa ini, ideologi tetap menjadi hal yang penting, namun tidak aktif disuarakan dibandingkan kepentingan ekonomi yang menjadi penawaran lebih menjanjikan. Untuk itu, kepentingan ideologi

Tiongkok dalam proyek BRI lebih kepada stabilitas dan legitimasi dari Xi Jinping dan Partai Komunis Tiongkok terhadap masyarakat domestik mereka.

Idelologi terkait kebangkitan Tiongkok melalui slogan-slogan yang memiliki kedekatan emosional dengan masyarakat dianggap mampu membangkitkan jiwa nasionalisme rakyat Tiongkok pada umumnya. Hal tersebut juga menjadi media Partai Komunis Tiongkok untuk mengingatkan rakyat terkait dengan kebangkitan Tiongkok dari kolonialisme di masa lalu tidak terlepas dari peran partai itu sendiri.

KESIMPULAN

Proyek *Belt and Road Initiative* di Pakistan adalah bentuk manuver Tiongkok sebagai salah satu upaya aktif yang saat ini dilakukan untuk mencapai kepentingannya. Tiongkok memiliki kepentingan ekonomi terkait dengan kebutuhan energi untuk keberlanjutan industrinya, Tiongkok juga akan terhubung dengan negara-negara penghasil minyak terbesar. Kepentingan lainnya terkait dengan keamanan yang akan memberikan kesempatan kepada Tiongkok untuk meningkatkan kemampuan proyeksi angkatan lautnya di Asia Selatan serta menjadikan Pakistan sebagai sekutu dalam melawan agresifitas India. Yang ketiga adalah kepentingan politik, dimana Tiongkok ingin membangun citra positif guna memastikan peningkatan substansial kekuatan diplomatik dalam menguatkan status internasionalnya. Sedangkan yang terakhir merupakan kepentingan ideologi, dalam hal ini Tiongkok menggunakan slogan-slogan seperti '*Chinese Dream*' untuk stabilitas dan legitimasi dari Xi Jinping dan Partai Komunis Tiongkok terhadap masyarakat domestik Tiongkok.

REFERENSI

- Ahmad, R., & Mi, H. (2017). China-Pakistan Economic Corridor and Its Social Implication on Pakistan: How Will CPEC Boost Pakistan's Infrastructures and Overcome the Challenges? *Arts and Social Sciences Journal*, 8(2), 1–8. <https://doi.org/10.4172/2151-6200.1000265>
- Ahmed, K. (2019, February 17). *Saudi Arabia to invest \$15-20bln in Pakistan during crown prince visit*. Arab News. <https://www.arabnews.com/node/1453646/amp>
- Alexander, D. (2018). Upaya Tiongkok Memenuhi Kebutuhan Energi Nasional Melalui Shanghai Cooperation Organization. *Jurnal Analisis Hubungan Internasional*, 7(1), 1–12. <http://journal.unair.ac.id/download-fullpapers-jahif63a03b210full.pdf>
- Anam, S., & Ristiyani. (2018). Kebijakan Belt and Road Initiative (BRI) Tiongkok Pada Masa Pemerintahan Xi Jinping. *Jurnal Ilmiah Hubungan Internasional*, 14(2), 1–20. <https://doi.org/https://doi.org/10.26593/jihi.v14i2.2842.217-236>
- Aryaguna, A., & Windiani, R. (2021). Memanfaatkan One Belt One Road: Kepentingan Ekonomi Pakistan dalam China-Pakistan Economic Corridor Tahun 2015-2020. *Journal of International Relations*, 7(3), 87–99. <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jihi/article/view/30676>
- Bainus, A., & Rachman, J. B. (2018). Editorial: Kepentingan Nasional dalam Hubungan Internasional. *Intermestic: Journal of International Studies*, 2(2), 109–115. <https://doi.org/10.24198/intermestic.v2n2.1>
- BP. (2021). *Statistical Review of World Energy 2020*. <https://www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics/statistical-review-of-world-energy.html>

- CEIC. (2021). *Tiongkok Pertumbuhan Ekspor*.
<https://www.ceicdata.com/id/indicator/china/total-exports-growth>
- CNN Indonesia. (2020, July 21). *Tegang dengan China, Kapal Induk AS dan India Latihan Bersama*. <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20200721125704-113-527095/tegang-dengan-china-kapal-induk-as-dan-india-latihan-bersama>
- Dugis, V. (2016). *Teori Hubungan Internasional*. Cakra Studi Global Strategis.
- Fahrizal, M., Yudila, A., & Sundari, R. (2019). Implementasi Konsep Kebijakan One Belt One Road (OBOR) China dalam Kerangka Kerjasama Pembangunan infrastruktur di Indonesia. *Journal of Diplomacy and International Studies*, 2(2), 77–96. [https://doi.org/https://doi.org/10.25299/jdis.2019.vol2\(02\).5138](https://doi.org/https://doi.org/10.25299/jdis.2019.vol2(02).5138)
- Habibie, N., & Zhu, H. Y. (2020, January 22). *What CPEC Means for China's Middle East Relations*. *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2020/01/what-cpec-means-for-chinas-middle-east-relations/>
- Haider, M. (2015, September 23). *China Converts \$230m Loan for Gwadar Airport Into Grant*. *Geo News*. <https://www.geo.tv/latest/6270-china-converts-230m-loan-for-gwadar-airport-into-grant>
- Ilyas, R. (2019, January 16). *Qatar expresses interest i CPEC, Investment in Gwadar*. *Tribune*. <https://tribune.com.pk/story/1889424/1-qatar-expresses-interest-cpec-investment-gwadar>
- Irfan, R. (2018, January 9). *Perluakah Cina Bangun Pangkalan Militer di Pakistan?* *Tirto.id*. <https://tirto.id/perluakah-cina-bangun-pangkalan-militer-di-pakistan-cCXh>
- Islam, M. N. (2019). *Silk Road to Belt Road Reinventing the Past and Shaping the Future*. Springer.
- James, H. (2021, November 24). *China's Quest for Greater 'Discourse Power.'* *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2021/11/chinas-quest-for-greater-discourse-power/>
- Kurniawan, Y. (2016). One Belt One Road (Obor): Agenda Keamanan Liberal Tiongkok? *Jurnal Politica*, 7(2), 233–254. <https://doi.org/10.22212/jp.v7i2.1135>
- Mearsheimer, J. J. (2001). *The Tragedy of Great Power Politics*. W.W. Norton & Company.
- Nufus, H. (2014). Impian Tiongkok: Nasionalisme Tiongkok Melintasi Batas Dalam Pembangunan Tiongkok. *Jurnal Penelitian Politik*, 11(2), 43–54. <https://doi.org/https://doi.org/10.14203/jpp.v11i2.200>
- Nugroho, D. M. (2021). *Geopolitik China Pakistan Economic Corridor (CPEC): Potensi Pembangunan Pipa Minyak Gwadar-Kashgar terhadap Mallaca Dillema* [Universitas Pertamina]. <https://library.universitaspertamina.ac.id/xmlui/handle/123456789/2977?show=full>
- Oedi, M. R. (2019). *Faktor Kontruksi Idenitas dalam Kebijakan One Belt One Road Tiongkok* [Universitas Muhammadiyah Malang]. <https://eprints.umm.ac.id/47204/>
- Panos, M. (2018, April 14). *What Is China Doing to Pakistan? The Same Thing It Did to Sri Lanka*. *Forbes*. <https://www.forbes.com/sites/panosmourdoukoutas/2018/04/15/what-is-china-doing-to-pakistan-the-same-thing-it-did-to-sri-lanka/?sh=581ab788ff53>
- Pea, R. (2016, November 26). *Konsep Kepentingan Nasional dalam Hubungan Internasional*. *Jurnal SOH*. <http://ronapeafisip16.web.unair.ac.id>.
- Prawira, M. R. (2019). South China Sea Dispute. *Jurnal Dinamika Global*, 3(2), 35–54. <https://doi.org/10.36859/jdg.v3i02.75>

- Putri, C. A. (2019, November 14). *Ada Utang China di Mana-mana, dari Pakistan hingga Laos*. CNBC Indonesia. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20191114095800-4-115160/ada-utang-china-di-mana-mana-dari-pakistan-hingga-laos>
- Rahmadani, S. (2019). *Strategi China Menghadapi "Malacca Dilemma" dalam Rangka Pegamanan Jalur Energi Cina di Selat Malaka* [Universitas Sumatera Utara.]. <https://repositori.usu.ac.id/handle/123456789/15067>
- Richter, F. (2021, May 4). *China Is the World's Manufacturing Superpower*. United Nations Statistic Division. <https://www.statista.com/chart/20858/top-10-countries-by-share-of-global-manufacturing-output/>
- Rousseau, R. (2014, May 14). *How China and Pakistan Shift the Balance of Power in South Asia*. Diplomatic Courier. <https://www.diplomaticcourier.com/posts/how-china-and-pakistan-shift-the-balance-of-power-in-south-asia>
- Simosir, D., & Pahlawan, I. (2017). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Tiongkok Membentuk Kerjasama China-Pakistan Economic Corridor (CPEC). *JOM FISIP Universitas Riau*, 4(2), 1–17. <https://jom.unri.ac.id/index.php/JOMFSIP/article/view/16357>
- Singh, A. G. (2019, March 2). *China's Vision for the Belt and Road in South Asia*. The Diplomat.
- The Maritime Executive. (2019, April 19). *Pakistan Gives China a 40-Year Lease for Gwadar Port*. <https://www.maritime-executive.com/article/pakistan-gives-china-a-40-year-lease-for-gwadar-port>
- Toft, P. (2005). John J. Mearsheimer: an offensive realist between geopolitics and power. *Journal of International Relations and Development*, 8(4), 381–408. <https://doi.org/10.1057/palgrave.jird.1800065>
- VOA Indonesia. (2016, November 15). *Pakistan, China Buka Rute Baru Perdagangan Internasional*. <https://www.voaindonesia.com/a/pakistan-china-buka-rute-perdagangan-/3596789.html>
- Worldometer. (2016). *Pakistan Oil*. <https://www.worldometers.info/oil/pakistan-oil/>