



**PENOLAKAN INDIA TERHADAP PEMBANGUNAN JALUR KORIDOR
EKONOMI TIONGKOK - PAKISTAN DALAM JALUR SUTRA
(*BELT AND ROAD INITIATIVES, BRI*) TIONGKOK**

*THE REJECTION OF INDIA ON THE DEVELOPMENT OF THE CHINA -
PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR IN THE SILK ROAD
(BELT AND ROAD INITIATIVES, BRI) OF CHINA*

SKRIPSI

Oleh

Nandya Alifah Amien

NIM 150910101057

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

2020



**PENOLAKAN INDIA TERHADAP PEMBANGUNAN JALUR KORIDOR
EKONOMI TIONGKOK - PAKISTAN DALAM JALUR SUTRA
(*BELT AND ROAD INITIATIVES, BRI*) TIONGKOK**

*THE REJECTION OF INDIA ON THE DEVELOPMENT OF THE CHINA -
PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR IN THE SILK ROAD
(BELT AND ROAD INITIATIVES, BRI) OF CHINA*

SKRIPSI

diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat
menyelesaikan Program Studi Ilmu Hubungan Internasional dan mencapai gelar
Sarjana Sosial

Oleh

Nandya Alifah Amien

NIM 150910101057

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

2020

PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan untuk:

1. Kedua orang tua penulis, Ayahanda Amien Agus Susanto dan Ibunda Lilik Sulamdari



MOTTO

“Bersabarlah kamu dan kuatkanlah kesabaranmu dan tetaplah bersiap siaga dan bertaqwalah kepada Allah supaya kamu menang” (QS Al-Imraan : 200)



PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Nandya Alifah Amien

NIM : 150910101057

menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya ilmiah yang berjudul “ Penolakan India terhadap Pembangunan Jalur Koridor Ekonomi Tiongkok-Pakistan dalam Jalur Sutra (*Belt and Road Initiatives, BRI*) Tiongkok” adalah hasil karya sendiri, kecuali kutipan yang sudah saya sebutkan sumbernya, belum pernah diajukan pada institusi mana pun, dan bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

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

Jember, 19 Desember 2019

Yang menyatakan

Nandya Alifah Amien

NIM 150910101057

SKRIPSI

**PENOLAKAN INDIA TERHADAP PEMBANGUNAN JALUR KORIDOR
EKONOMI TIONGKOK - PAKISTAN DALAM JALUR SUTRA
(*BELT AND ROAD INITIATIVES, BRI*) TIONGKOK**

*THE REJECTION OF INDIA ON THE DEVELOPMENT OF THE CHINA -
PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR IN THE SILK ROAD
(BELT AND ROAD INITIATIVES, BRI) OF CHINA*

Oleh

Nandya Alifah Amien

NIM 150910101057

Pembimbing

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

Dosen Pembimbing Anggota : Dr. Sunardi Purwoatmoko, M.IS

PENGESAHAN

Skripsi berjudul “Penolakan India terhadap Pembangunan Jalur Koridor Ekonomi Tiongkok-Pakistan dalam Jalur Sutra (*Belt and Road Initiatives, BRI*) Tiongkok” karya Nandya Alifah Amien telah diuji dan di sahkan pada:

hari, tanggal : Senin, 6 Januari 2020

tempat : Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember

Tim Penguji:

Ketua,

Drs. Supriyadi, M.Si
NIP 195803171985031003

Anggota I,

Anggota II,

Dr. Puji Wahono, M.Si
NIP 196002011987021001

Drs. Bagus Sigit Sunarko, M.Si., Ph.D
NIP 196802291998031001

Mengesahkan,
Penjabat Dekan,

Prof. Dr. Hadi Prayitno, M.Kes.
NIP 196106081988021001

RINGKASAN

Penolakan India terhadap Pembangunan Jalur Koridor Ekonomi Tiongkok-Pakistan dalam Jalur Sutra (*Belt and Road Initiatives, BRI*) Tiongkok; Nandya Alifah Amien; 150910101057; 75 halaman; Program Studi Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember.

Skripsi ini membahas mengenai penolakan India terhadap *Belt and Road Initiatives* Tiongkok. India tidak menghadiri *Belt and Road Forum* pada tahun 2017 dan *Belt and Road Forum II* pada tahun 2019 sebagai penegasan bahwa India menolak bergabung kedalam *Belt and Road Initiatives* terutama pada koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan. Dalam menjelaskan permasalahan berikut, penulis menggunakan teori Geopolitik dan Geoekonomi menyikapi alasan perilaku negara India dalam memperebutkan wilayah geografis dengan motif ekonomi dan keamanan. Teori geopolitik dan geoekonomi pada dasarnya memiliki kesamaan yakni bertujuan untuk meraih dan mempertahankan keuntungan kompetitif nasional, namun memiliki perbedaan mendasar yakni geopolitik menggunakan militer dan politik, dan geoekonomi menggunakan ekonomi dan berfokus kepada perkembangan ekonomi.

Penelitian ini menggunakan metode analisis deskriptif kualitatif untuk menjelaskan alasan penolakan India terhadap jalur koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan dalam pembangunan *Belt and Road Initiatives* Tiongkok. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah studi kepustakaan dengan data yang bersumber dari buku atau *e-book*, publikasi ilmiah atau jurnal, dan thesis. Data tersebut dikumpulkan lalu dianalisis untuk menemukan alasan dari penolakan India terhadap *Belt and Road Initiatives* dengan menerapkan teori yang sudah ada, lalu langkah terakhir adalah proses pengambilan kesimpulan berdasarkan data yang telah diproses melalui reduksi data dan sajian data.

Hasil penelitian dalam penelitian ini menunjukkan bahwa India menolak bergabung kedalam *Belt and Road Initiatives* karena terdapat motif keamanan maupun motif ekonomi. Dari segi geopolitik, koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan melewati wilayah Kashmir dan inisiatif tersebut dapat mengancam perbatasan India di kawasan Kashmir. Wilayah Kashmir yang akan dilewati oleh koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan dapat berdampak kepada kedaulatan negara India. Partisipasi Tiongkok dengan kehadiran militer PLAN di wilayah Kashmir akan mengancam keamanan nasional India. Dari segi geoekonomi, koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan mempengaruhi perdagangan India di Asia Selatan. Koridor tersebut dapat mempercepat akses perdagangan Tiongkok menuju Timur Tengah melalui Pelabuhan Gwadar. Jalur alternatif perdagangan Tiongkok melalui Pelabuhan Gwadar dapat mempengaruhi perdagangan India di Asia Selatan.

PRAKATA

Puji syukur kepada Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Penolakan India terhadap Pembangunan Jalur Koridor Ekonomi Tiongkok-Pakistan dalam Jalur Sutra (*Belt and Road Initiatives, BRI*) Tiongkok”**. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat menyelesaikan pendidikan strata satu (S1) pada Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember.

Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Penjabat dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember;
2. Bapak Drs, Bagus Sigit Sunarko, M.Si, Ph.D, selaku Ketua Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Universitas Jember;
3. Bapak Agus Trihartono, S.Sos, M.A., Ph.D. selaku Dosen Pembimbing Utama dan Bapak Dr. Sunardi Purwoatmoko, MIS. selaku Dosen Pembimbing Anggota yang telah meluangkan waktu serta pikiran untuk penyelesaian skripsi ini;
4. Bapak Honest Dody Molasy, S.Sos, MA. selaku Dosen Pembimbing Akademik (DPA) yang telah memberikan arahan-arahan selama beberapa semester akhir ini;
5. Segenap dosen serta staf karyawan Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember;
6. Orang tua penulis, Bapak Amin Agus Susanto dan Ibu Lilik Sulamdari beserta Adik penulis, Dimas Syahputra Ramadhan yang tidak pernah lelah mengalirkan doa, dukungan serta perhatian kepada penulis;
7. Teman-teman Paduan Suara Mahasiswa Universitas Jember, anggota Himpunan Mahasiswa Hubungan Intenasional (HIMAHI) kepengurusan tahun 2017-2018, dan anggota *Future Leader Anti Corruption* (FLAC) Jember yang telah memberikan pengalaman berorganisasi bagi penulis;

8. Sahabat-sahabat penulis, Desi Wibawati, Mega Hardiyanti, Mella Anggiasari, Millata Nabila Rukmana, Regita Dyah Ayu Probowati, Fanda Agatha beserta teman teman yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah meluangkan waktu dan berbagi pikiran dalam proses penyelesaian skripsi ini
9. Teman-teman jurusan Hubungan Internasional 2015 yang telah menjadi kawan berjuang di bangku perkuliahan.

Terimakasih kepada berbagai pihak yang telah disebutkan. Penyusunan skripsi ini tidak luput dari kesalahan dan kekurangan. Penulis mengharapkan segala kritik dan saran demi kesempurnaan skripsi ini dan penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat dalam bidang akademik.

Jember, 19 Desember 2019

Penulis

DAFTAR ISI

PERSEMBAHAN	ii
MOTTO	iii
PERNYATAAN	iv
SKRIPSI	v
PENGESAHAN	vi
RINGKASAN	vii
PRAKATA	ix
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR SINGKATAN	xv
BAB 1. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Ruang Lingkup Pembahasan	3
1.2.1 Batasan Materi	3
1.2.2 Batasan Waktu	3
1.3 Rumusan Masalah	4
1.4 Tujuan Penelitian	4
1.5 Landasan Teoritis	4
1.5.1 Penelitian Terdahulu	4
1.5.2 Teori Geopolitik	6
1.5.3 Teori Geoekonomi	8
1.6 Argumen Utama	10
1.7 Metode Penelitian	11
1.7.1 Jenis Penelitian.....	11
1.7.2 Metode Pengumpulan Data	11
1.7.3 Metode Analisis Data	12
1.8 Sistematika Penulisan	13
BAB 2. DINAMIKA POLITIK ASIA SELATAN, HUBUNGAN ANTARA INDIA – PAKISTAN, HUBUNGAN TIONGKOK – PAKISTAN DAN HUBUNGAN INDIA – TIONGKOK	14
2.1 Dinamika Politik Asia Selatan	14

2.2	Hubungan antara India-Pakistan	15
2.2.1	Perang 1947-1949	16
2.2.2	Perang 1965.....	17
2.2.3	Konflik tahun 1971	18
2.2.4	Konflik Kargil	18
2.3	Hubungan antara Tiongkok-Pakistan.....	21
2.3.1	Hubungan Bilateral pada bidang Ekonomi	23
2.3.2	Hubungan bilateral pada bidang Pertahanan dan Keamanan Negara.....	25
2.4	Hubungan antara India – Tiongkok.....	27
2.4.1	Perang I (Tahun 1961)	29
2.4.2	Perang II (Tahun 1962)	30
BAB 3. GAMBARAN UMUM <i>BELT AND ROAD INITIATIVES</i> DAN PANDANGAN INDIA, PAKISTAN DAN TIONGKOK TERHADAP <i>BELT AND ROAD INITIATIVES</i>		32
3.1	Gambaran umum mengenai <i>Belt and Road Initiatives</i>	32
3.2	Pandangan Tiongkok mengenai <i>Belt and Road Initiatives</i>	36
3.3	Pandangan Pakistan mengenai <i>Belt and Road Initiatives</i>	40
3.4	Pandangan India mengenai <i>Belt and Road Initiatives</i>	42
BAB 4. ALASAN PENOLAKAN INDIA TERHADAP <i>BELT AND ROAD INITIATIVES</i>		46
4.1	Analisa Geopolitik India terhadap <i>Belt and Road Initiatives</i>	46
4.2	Analisa Geoekonomi India terhadap <i>Belt and Road Initiatives</i>	54
4.2.1	Peningkatan investasi Pakistan dalam Koridor Ekonomi Tiongkok Pakistan.....	54
4.2.2	Proyek Pembangunan Gwadar mempengaruhi perdagangan India di Asia Selatan	62
BAB 5. KESIMPULAN		67
DAFTAR PUSTAKA		69

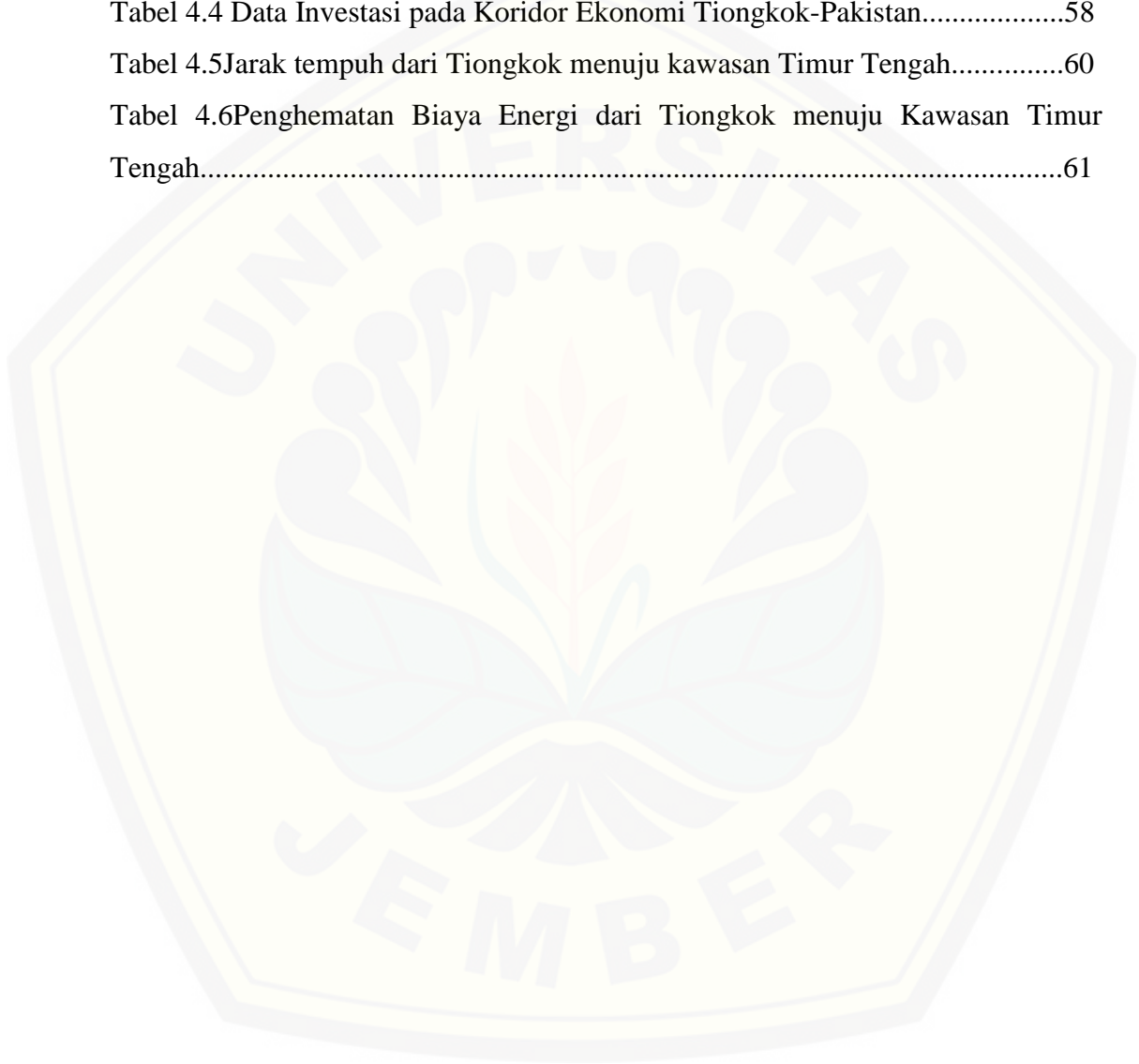
DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1	Peta Perbatasan Kashmir.....	45
Gambar 4.2	Peta Proyek Energi dalam Koridor Ekonomi Tiongkok-Pakistan	47
Gambar 4.3	Peta Proyek Pembangunan Infrastruktur dalam Koridor Ekonomi Tiongkok-Pakistan.....	48
Gambar 4.4	Peta Rute Perdagangan dari Tiongkok Menuju Kawasan Timur Tengah.....	59
Gambar 4.5	Grafik Data Perdagangan Tiongkok dan India dengan negara-negara di Asia Selatan.....	62



DAFTAR TABEL

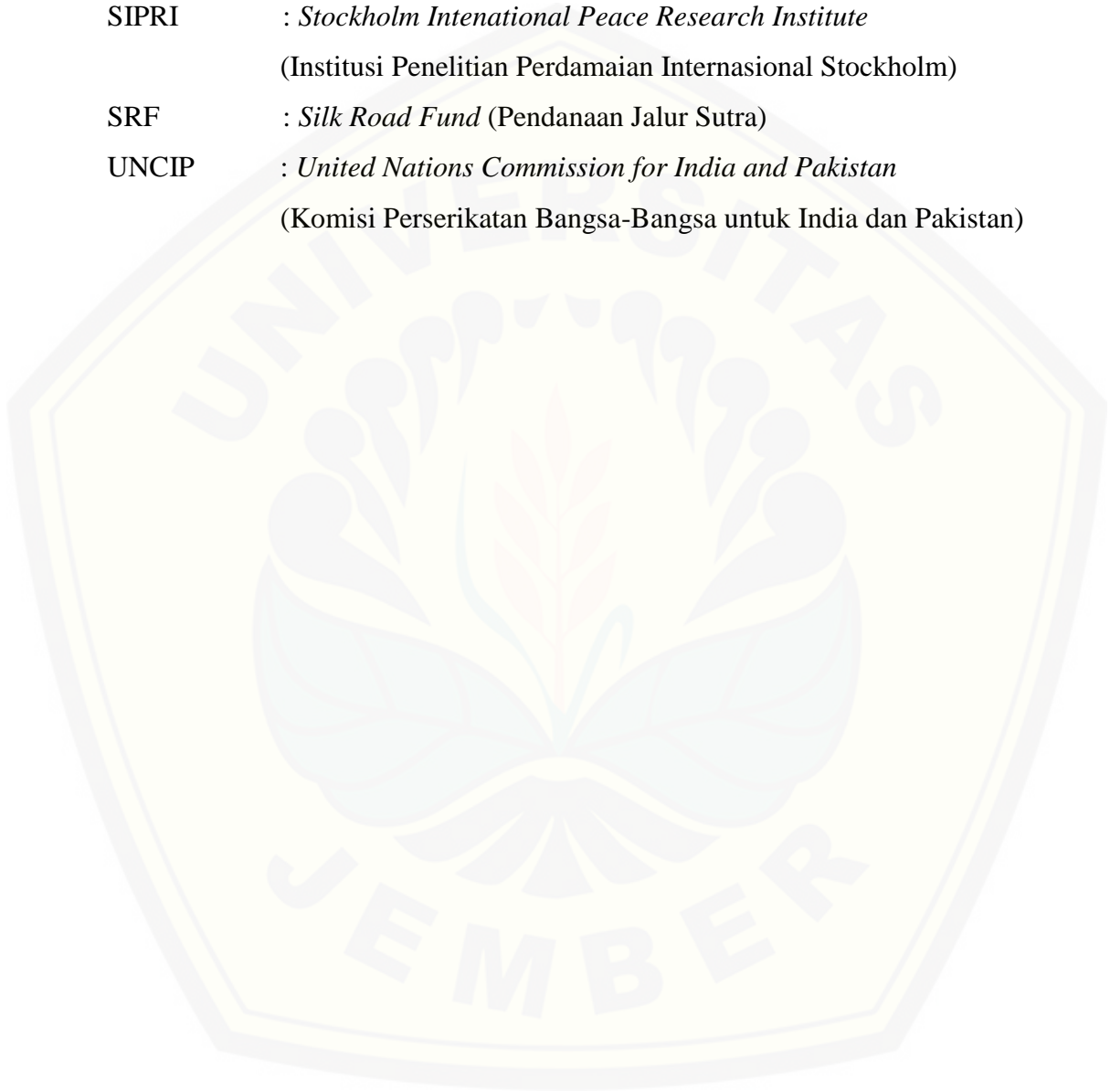
Tabel 4.1 Proyek Energi dalam Koridor Ekonomi Tiongkok-Pakistan.....	52
Tabel 4.2 Proyek Infrastruktur Transportasi.....	55
Tabel 4.3 Pembangunan Pelabuhan Gwadar.....	56
Tabel 4.4 Data Investasi pada Koridor Ekonomi Tiongkok-Pakistan.....	58
Tabel 4.5 Jarak tempuh dari Tiongkok menuju kawasan Timur Tengah.....	60
Tabel 4.6 Penghematan Biaya Energi dari Tiongkok menuju Kawasan Timur Tengah.....	61



DAFTAR SINGKATAN

ADB	: <i>Asian Development Bank</i> (Bank Pembangunan Asia)
AIIB	: <i>Asian Infrastructure Investment Bank</i> (Bank Investasi Infrastruktur Asia)
APEC	: <i>Asia Pasific Economic Cooperation</i> (Kerjasama Ekonomi Asia-Pasifik)
BCIM	: <i>Bangladesh-China-India-Myanmar</i> (Koridor Ekonomi Bangladesh-China-India-Myanmar)
BRI	: <i>Belt and Road Initiatives</i> (Inisiatif ‘Sabuk’ dan ‘Jalan’)
BRF	: <i>Belt and Road Forum</i> (Forum <i>Belt and Road</i>)
CATIC	: <i>China National Aero Technology Import & Export Corporation</i> (Perusahaan Impor & Ekspor Teknologi Nasional China)
CBMs	: <i>Confidence Building Measures</i>
CFL	: <i>Cease Fire Line</i> (Garis Gencatan Senjata)
CPEC	: <i>China-Pakistan Economic Corridor</i> (Koridor Ekonomi Tiongkok-Pakistan)
CSIS	: <i>China Shipbuilding Industry Corporation</i> (Perusahaan Industri Pembuatan Kapal China)
FTA	: <i>Free Trade Agreement</i> (Pejanjian Perdagangan Bebas)
GDP	: <i>Gross Domestic Product</i> (Produk Domestik Bruto)
IAEA	: <i>International Atomic Energy Agency</i> (Badan Tenaga Atom Internasional)
KKH	: <i>Karakoram Highway</i> (Jalan Raya Karakoram)
OBOR	: <i>One Belt One Road</i> (Prakarsa Sabuk dan Jalan)
PBB	: Perserikatan Bangsa Bangsa
PLAN	: <i>the People’s Liberation Army Navy</i> (Angkatan Laut Tentara Pembebasan Rakyat)
PLTA	: Pembangkit Listrik Tenaga Air

- SAARC : *South Asian Association of Regional Cooperation* (Asosiasi Kerja Sama Regional Asia Selatan)
- SCO : *Shanghai Cooperation Organization* (Organisasi Kerja Sama Shanghai)
- SIPRI : *Stockholm International Peace Research Institute*
(Institusi Penelitian Perdamaian Internasional Stockholm)
- SRF : *Silk Road Fund* (Pendanaan Jalur Sutra)
- UNCIP : *United Nations Commission for India and Pakistan*
(Komisi Perserikatan Bangsa-Bangsa untuk India dan Pakistan)



BAB 1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

India merupakan negara yang berada di Asia Selatan. India menjadi bagian dari rute perdagangan penting. Secara geografis, India berbatasan dengan Republik Rakyat Tiongkok, Pakistan, Myanmar, Bangladesh, Nepal, Bhutan, dan Afghanistan. Tiongkok sudah lama membangun jalur sutra untuk menopang perdagangannya. Pada tahun 202 Sebelum Masehi, jalur sutra kuno mulai dicanangkan oleh Tiongkok untuk menghubungkan perdagangan kawasan Tiongkok dengan India, termasuk melewati Kashmir (UNESCO, 2018). Perdagangan antar kawasan sebelumnya telah ada sejak masa Dinasti Han dengan nama jalur sutra. Jalur sutra kemudian menjadi rute perdagangan yang dapat mempertemukan Tiongkok dengan berbagai peradaban maju di belahan lain dunia melalui perdagangan.

Untuk mengulang kembali kejayaan tersebut, Xi Jinping berupaya menghidupkan konsep jalur sutra melalui inisiatif *One Belt One Road* (OBOR). Pada tahun 2013 Tiongkok dibawah kepemimpinan Presiden Xi Jinping membuat rancangan bernama *One Belt One Road*. *One Belt One Road* (OBOR) merupakan proyek kebijakan ekonomi global yang menghubungkan lebih dari 65 negara di Asia dan Eropa. Pada bulan September 2015 nama "*One Belt One Road*" diubah menjadi *Belt and Road Initiative* (BRI). Perubahan tersebut terjadi karena istilah *One Belt One Road* dianggap tidak relevan, setelah banyaknya masukan dari negara lain dan pembuatan jalur baru yang digagas oleh Tiongkok (Li, 2016).

Proyek BRI menjadi awal perubahan kebijakan Tiongkok yang bertujuan untuk menghubungkan perekonomian Tiongkok dengan adanya investasi, perdagangan dan infrastruktur. BRI bertujuan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi Tiongkok dengan kawasan Eropa, Timur-Tengah dan Asia Pasifik. Implementasi BRI dibagi ke dalam dua jalur yaitu *the Silk Road Economic Belt* dan *the 21st Century Maritime Silk Road*. *The 21st Century Maritime Silk Road* menjadi rute yang menghubungkan Tiongkok dengan beberapa wilayah Asia Tenggara melalui jalur laut. *The Silk Road Economic Belt* sebagai jalur yang menghubungkan

Tiongkok dengan Eropa melalui jalur darat. Dari dua komponen tersebut, dibagi kedalam enam koridor ekonomi (Weiss, 2017). Koridor ekonomi terdiri dari empat jalur darat yakni *The new eurasian land bridge*, Koridor ekonomi Tiongkok-Mongolia-Rusia, Koridor ekonomi Tiongkok-Asia Tengah-Asia Barat, Koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan, dan dua rute melalui jalur laut yakni Koridor ekonomi Bangladesh-Tiongkok-India-Myanmar serta Koridor ekonomi China-Indochina dalam Maritime Silk Road (Wijeratne, D., Lyn, F. & Rathbone, 2017).

Pada pembangunan BRI, pemerintah Tiongkok menggunakan dua platform pendanaan, yaitu *Silk Road Fund* (SRF) dan *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB). Tiongkok mendirikan AIIB dan BRI menjadi gabungan dari kebijakan Tiongkok dimana BRI merupakan rencana pembangunan jalur perdagangan Asia ke Eropa, Afrika sedangkan AIIB merupakan bank investasi yang melengkapi pembangunan BRI.

Penelitian ini lebih memfokuskan kepada salah satu koridor ekonomi yaitu koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan. Koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan menjadi koridor unggulan dalam BRI. Presiden Tiongkok, Xi Jinping berkunjung ke Pakistan dan meresmikan koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan sejak April tahun 2015. Koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan menjadi suatu penghubung antara Tiongkok dengan Pakistan melewati Kashgar menuju Pelabuhan Gwadar (Chen, 2017).

Berdasarkan rilis resmi dari Kementerian Luar Negeri India menegaskan bahwa India tidak menghadiri *Belt and Road Forum I* pada tahun 2017 (Ministry of External Affairs Government of India, 2018). India menolak bergabung dalam *Belt and Road Initiatives* dikarenakan adanya koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan (*China Pakistan Economic Corridor*). Penulis mencoba menganalisis mengenai India yang menolak bergabung kedalam BRI yang dibuktikan dengan ketidakhadiran India didalam *Belt and Road Forum I* maupun *Belt and Road Forum II*. Sikap tersebut bertolak belakang dengan sikap India masuk kedalam salah satu koridor dalam BRI yaitu jalur Koridor ekonomi Bangladesh-Tiongkok-India-Myanmar namun di dalam karya tulis ilmiah ini, penulis tidak membahas mengenai jalur koridor ekonomi Bangladesh-Tiongkok-India-Myanmar melainkan

membahas mengenai alasan penolakan India terhadap pembangunan jalur koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan yang memasuki jalur Kashmir.

Berdasarkan pemaparan latar belakang tersebut, maka penulis memberikan judul :

**“PENOLAKAN INDIA TERHADAP PEMBANGUNAN JALUR KORIDOR
EKONOMI TIONGKOK - PAKISTAN DALAM JALUR SUTRA
(*BELT AND ROAD INITIATIVES, BRI*) TIONGKOK”**

1.2 Ruang Lingkup Pembahasan

Ruang lingkup pembahasan berguna untuk memperkuat dan mempertegas apa yang akan disampaikan. Selain itu adanya ruang lingkup pembahasan dapat memberikan batasan batasan sehingga karya tulis tidak keluar dari topik pembahasan dari penelitian. Dalam penelitian ini penulis menggunakan batasan materi dan batasan waktu.

1.2.1 Batasan Materi

Penulis menggunakan batasan materi untuk membatasi permasalahan dan memfokuskan inti utama dari penelitian. Pada penelitian ini, penulis membatasi materi pada alasan India menolak koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan dalam *Belt and Road Initiatives*.

1.2.2 Batasan Waktu

Batasan waktu dibutuhkan penulis untuk membatasi jangka waktu dari suatu fenomena maupun masalah yang diteliti. Batasan waktu pada penelitian ini dimulai pada tahun 2015 yaitu ketika Tiongkok meresmikan koridor Ekonomi Tiongkok-Pakistan dalam *Belt and Road Initiatives*. Batas akhir dari penelitian ini sampai pada tahun 2019 dimana India tidak menghadiri *Belt and Road Forum II* dan memboikot *Belt and Road Initiatives*.

1.3 Rumusan Masalah

Rumusan masalah penting dalam sebuah penelitian untuk mencari jawaban dari suatu permasalahan dari latar belakang. Penelitian membutuhkan rumusan masalah guna mempermudah proses analisa terhadap objek penelitian. Dan berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, penulis menyusun sebuah rumusan masalah sebagai berikut :

“Mengapa India menolak jalur koridor ekonomi Tiongkok – Pakistan dalam pembangunan *Belt and Road Initiatives* Tiongkok?”

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan berkaitan dengan rumusan masalah yang menjadi suatu arahan jawaban penelitian tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui alasan penolakan India terhadap jalur koridor ekonomi Tiongkok – Pakistan dalam pembangunan *Belt and Road Initiatives* Tiongkok.

1.5 Landasan Teoritis

1.5.1 Penelitian Terdahulu

Dalam penelitian terdahulu penulis akan mempelihatkan perbedaan antara penelitian yang sebelumnya dengan penelitian penulis. Penelitian terdahulu dapat menjadi kajian agar penulis dapat membedakan pembahasan serta memperhatikan kekurangan dan kelebihan dari penelitian sebelumnya dengan penelitian yang sedang dilakukan. Adapun hasil penelitian yang dijadikan perbandingan tidak terlepas dari topik penelitian yaitu membahas mengenai penolakan India terhadap *Belt and Road Initiatives* Tiongkok.

Penelitian pertama merupakan hasil karya Muhammad Faizal Alfian dari Universitas Gajah Mada didalam tesisnya yang berjudul “Penolakan India terhadap Politik Luar Negeri China dalam *Belt and Road Initiatives* (BRI)”. Dalam penelitian ini menggunakan Analisis Kebijakan Luar Negeri yang merujuk kepada Konsepsi Peranan Nasional dan berfokus kepada pembuat kebijakan dan pengaruh

internasional. Hasil dari penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Faizal Alfian menunjukkan bahwa penolakan India terhadap *Belt and Road Initiatives* disebabkan oleh adanya kepentingan nasional, nilai dalam kebijakan luar negeri, personalitas pemimpin dan pengaruh internasional.

Penelitian sejenis selanjutnya adalah karya Zean Chen dari *University of International Relations* didalam tesisnya yang berjudul *India's Different Attitudes toward AIIB and BRI*. Dalam penelitiannya bertujuan untuk mengamati hubungan antara India dan Tiongkok didalam *Belt and Road Initiatives* dan *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) dengan menggunakan landasan teori neorealisme. Dalam penelitian ini, Zean Chen membahas mengenai India yang memberikan respon penolakan terhadap *Belt and Road Initiatives* namun India turut berkontribusi didalam AIIB dimana AIIB merupakan bank pembangunan multilateral yang berfokus kepada investasi untuk *Belt and Road Initiatives*. Sehingga hasil dari penelitian tersebut adalah sikap India yang berbeda terhadap AIIB maupun *Belt and Road Initiatives* berdasarkan pada kepentingan nasionalnya dalam mendorong pembangunan domestik India dan berupaya membatasi pengaruh Tiongkok yang berkembang di wilayah Samudra Hindia.

Penelitian sejenis ketiga adalah karya A.A Gede Agung Baskara Kepakisan dari Universitas Airlangga didalam skripsinya yang berjudul "Respon Kebijakan Luar Negeri *Neighborhood First* India terhadap Kerjasama Bilateral *China Pakistan Economic Corridor* 2015. Didalam penelitiannya bertujuan untuk membahas kebijakan luar negeri India dalam menghadapi koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan pada tahun 2015 dengan menggunakan konsep geopolitik neoliberal dan konsep kebijakan luar negeri Herman. Dalam penelitian ini, Gede Agung membahas bahwa kebijakan *Neighborhood First India* menjadi respon India terhadap kerjasama bilateral koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan tahun 2015. Sehingga hasil dari penelitian tersebut menunjukkan analisis *two level games* dalam kebijakan *Neighborhood First* India terjadi karna adanya faktor eksternal yang mengancam kepentingan India dikawasan Asia Selatan serta kepentingan ekonomi India dibalik perubahan kebijakan tersebut. Dalam penelitian ini lebih membahas mengenai

kebijakan luar negeri *Neighborhood First* yang dapat mempengaruhi hubungan India, Pakistan serta Tiongkok.

Dari ketiga penelitian tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa perbedaan penelitian sebelumnya dengan penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah fokus kajiannya. Ketiga penelitian tersebut menganalisis mengenai penolakan maupun sikap India terhadap *Belt and Road Initiatives*. Penelitian yang membahas mengenai sikap maupun strategi India terhadap *Belt and Road Initiatives* telah banyak ditemukan. Tetapi penulis beranggapan bahwa penolakan India terhadap salah satu koridor ekonomi, yaitu koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan dalam *Belt and Road Initiatives* memiliki perbedaan dan keunikan tersendiri dibandingkan dengan penelitian sebelumnya. Apabila dalam penelitian sebelumnya membahas mengenai penolakan India terhadap *Belt and Road Initiatives* namun pada penelitian yang penulis lakukan akan membahas penolakan India terhadap salah satu jalur didalam *Belt and Road Initiatives* yaitu koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan. Dalam penelitian ini penulis menggunakan teori geopolitik dan geoekonomi. Penulis akan memfokuskan penolakan India dikarenakan wilayah geografis yang dilewati oleh koridor ekonomi Tiongkok Pakistan yaitu wilayah Kashmir dan Pelabuhan Gwadar.

Dari ketiga penelitian sebelumnya lebih membahas mengenai penolakan, sikap maupun kebijakan India terhadap *Belt and Road Initiatives* dalam lingkup regional Asia Selatan tetapi dalam penelitian penulis lebih memfokuskan lebih memfokuskan kepada penolakan India terhadap koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan. Penelitian ini diharapkan mampu menjadi kajian yang saling melengkapi dengan penelitian yang telah ada sebelumnya.

1.5.2 Teori Geopolitik

Untuk mencapai suatu kepentingan nasional negara, perlu adanya sebuah interaksi berbagai negara yang disebut geopolitik. Colin Flint di dalam bukunya mendefinisikan geopolitik bertumpu kepada hukum geografi sosial mengenai situasi maupun batasan geografi suatu negara (Flint, 2009:24). Geopolitik mempelajari keputusan politik dengan mempertimbangkan batas-batas geografis

antar negara. Geopolitik merupakan suatu metode analisis kebijakan luar negeri yang menjelaskan perilaku politik internasional dalam variabel geografis.

Menurut Wilson, geopolitik merupakan kondisi geografis seperti topografi, sumber daya alam, iklim dapat mempengaruhi situasi politik negara. Para ahli geopolitik mengatakan bahwa kondisi geografis suatu wilayah dapat mempengaruhi kekuatan politik negara tersebut. Negara kemudian memanfaatkan kondisi geografis untuk mencapai kepentingan nasional (Wilson, 1996:30). Geopolitik dibutuhkan oleh setiap negara untuk memperkuat posisinya menjadi kekuatan dominan.

Menurut Colin Flint, Geopolitik merupakan bagian dari *human geography*, yang bukan berarti geopolitik membahas mengenai kondisi geografi saja, melainkan juga dalam beberapa aspek seperti kebijakan ekonomi dan aspek lainnya. Geopolitik dapat menjadi objek maupun subjek, dimana geopolitik sebagai morfologi kekuasaan (Flint, 2009). Geopolitik dapat mempengaruhi proses politik berdasarkan kondisi geografis negara. Kebijakan luar negeri negara turut ditentukan oleh sumber daya alam, lokasi dan medan posisi negara. Negara bertanggungjawab terhadap proses distribusi geografi yang merupakan sumber kekuasaan geopolitik (Griffiths, Callaghan and Roach, 2002:120).

Keamanan negara akan menjadi lebih kuat apabila negara memiliki lokasi strategis atau tidak membiarkan lokasi strategis tersebut jatuh kepada pihak lain (lawan) yang dapat mendukung perkembangan politik dan ekonomi beserta mendapat posisi penting dalam internasional. Apabila proses politik dapat menimbulkan suatu interaksi, maka tujuan nasional politik harus berdasarkan geografis agar pencapaian melalui strategi sesuai dengan geografis yang ada (Cohen, 2015:8).

Seperti yang telah dijelaskan dalam teori geopolitik oleh Wilson, Flint maupun Cohen menunjukkan bahwa terdapat wilayah yang dilewati oleh jalur koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan menjadi persoalan teritorial antara Pakistan dengan India. Posisi geografis dapat mempengaruhi kekuatan negara negara disekitarnya. Hal ini yang menjadi penyebab India dan Pakistan berusaha memperebutkan wilayah geografis Kashmir. Persoalan geografis wilayah yang

dilewati oleh koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan mempengaruhi dalam berbagai aspek politik dan keamanan India.

Dari penjelasan diatas, penulis menggunakan teori geopolitik untuk menganalisis pengaruh geopolitik terhadap penolakan India pada *Belt and Road Initiatives*. Oleh karena itu teori Geopolitik berguna untuk mencari alasan penolakan India terhadap *Belt and Road Initiatives* khususnya Koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan dengan motif keamanan.

1.5.3 Teori Geoekonomi

Geoekonomi merupakan sebuah pemikiran yang kali pertama oleh Edward Luttwak, seorang konsultan ekonomi Amerika Serikat pada tahun 1990. Konsep geoekonomi sendiri merupakan sebuah pengembangan dari konsep geopolitik yang mengalami perubahan yang semula gagasan politik menjadi gagasan ekonomi. Perbedaan mendasar dari geoekonomi jika dibandingkan dengan geopolitik adalah fokus geoekonomi yang lebih menitikberatkan terhadap pertumbuhan ekonomi dan fenomena globalisasi (Soilen, 2012:23). Selain itu, dalam buku *Geoeconomics* yang ditulis oleh Klaus Solberg Soilen, Luttwak menjelaskan bahwa terdapat dua hal fundamental yang merupakan pembeda antara geoekonomi dan geopolitik. Pertama merupakan topik yang terdapat pada geoekonomi tidak berkaitan dengan aktivitas keamanan politik, namun lebih kepada aktivitas ekonomi. Kedua merupakan aktor yang terlibat, geoekonomi melihat bahwa aktor yang terlibat bukan hanya individu yang merupakan representasi dari negara, namun juga pekerja dari sektor organisasi privat yang loyal kepada petinggi organisasi. Bagi Luttwak, geoekonomi menekankan kepada wilayah strategis seperti sumber daya alam bukan kepada tingkat kesuburan tanah. (Soilen, 2012:8). Edward Luttwak menyatakan bahwa:

“Prinsip-prinsip tradisional politik dunia telah berubah, seperti terlihat di era saat ini bahwa banyak yg menyepakati adanya metode perdagangan yg telah menggantikan metode militer –dengan penanaman modal sebagai pengganti daya tembak, inovasi sipil sebagai pengganti kemajuan militer, dan penetrasi pasar sebagai pengganti barak tentara dan pangkalan militer. Negara sebagai entitas spasial terstruktur yg secara sengaja membatasi wilayah mereka sendiri, teritori sebuah negara tdk akan menghilang namun akan diorientasikan kembali

reorienta terhadap geo-ekonomi untuk mengkompensasi peran geopolitik mereka yang mulai usang. Geo-ekonomi adalah istilah terbaik yang bisa saya pikirkan untuk menggambarkan campuran dari logika konflik dengan metode perdagangan” (Sanjaya Baru, 2010)

Geoekonomi merupakan sebuah strategi kebijakan luar negeri dan kerangka kerja analitis yang menggunakan negara sebagai aktor kunci dalam hubungan internasional dan kebijakan luar negeri. Geoekonomi memfokuskan kepada permasalahan ekonomi yang ditinjau dari kondisi geografi suatu bangsa. Soilen lebih lanjut menjelaskan bahwa geoekonomi dan geopolitik merupakan sebuah studi yang berkaitan dengan studi strategi. Soilen menjelaskan bahwa pada tatanan dunia saat ini (setelah perang dingin) yang tidak lagi bipolar. Ia menjelaskan kondisi global saat ini dimana negara-negara saling terikat dan ketergantungan satu sama lain membuat ekonomi menjadi sebuah instrumen tepat untuk mencapai kekuasaan dan mewujudkan tujuan strategis sebuah negara (Soilen, 2012:3)

Sementara itu, dalam jurnal yang ditulis oleh Soren Scholvin dan Mikael Wigell yang berjudul *Geo-Economics as Concept and Practice in International Relations*, terdapat pembahasan mengenai geoekonomi yang berkiblat pada pendapat Lutwakk Hudson pada tahun 1991 menjelaskan bahwa geoekonomi sebagai sebuah strategi guna mengendalikan wilayah yang dimotivasi oleh tujuan dan motif ekonomi seperti investasi dan perdagangan. Selain Hudson, Hsiung juga berpendapat bahwa geoekonomi merupakan sebuah pengembangan dari geopolitik yang berfokus kepada politik menjadi ekonomi, Hsiung sendiri mencontohkan dalam pendapatnya yakni Tiongkok sebagai panutan baru dalam politik global (Scholvin and Wigell, 2018 :11).

Geoekonomi melihat bahwa ekonomi menjadi basis utama dalam kekuatan nasional guna meyakinkan keistimewaan wilayah. Jadi dapat dijelaskan bahwa geoekonomi menggunakan ekonomi sebagai instrumen utama kekuatan nasional guna memanfaatkan sumber daya alam yang dimiliki wilayah tersebut. Sumber daya alam tersebut bisa menjadi sumber komersial suatu negara dan memunculkan *economic colonization* (Soilen, 2012:6). Geoekonomi juga menjadi penggunaan instrumen ekonomi untuk mencapai kepentingan geopolitik suatu negara

mencangkup dengan kebijakan investasi, kebijakan perdagangan. Hal ini hampir sama dengan definisi militer yang digunakan sebagai basis dari geopolitik (Scholvin and Wigell, 2018: 10). Konsep geoekonomi memfokuskan pada konflik teritorial dan ekonomi global. Konsep geopolitik dan geoekonomi pada dasarnya memiliki kesamaan yakni bertujuan untuk meraih dan mempertahankan keuntungan kompetitif nasional, namun memiliki perbedaan mendasar yakni alat atau cara yang digunakan. Jika geopolitik menggunakan militer dan politik, maka geoekonomi menggunakan ekonomi dan berfokus kepada perkembangan sosial yakni perkembangan ekonomi dan globalisasi (Soilen, 2012:23).

Berdasarkan pembahasan tersebut, penulis menggunakan teori geoekonomi untuk menganalisis alasan India menolak *Belt and Road Initiatives* dengan motif ekonomi dengan memfokuskan kepada investasi serta perdagangan. penulis menggunakan teori geoekonomi untuk menganalisis pengaruh geoekonomi terhadap penolakan India pada koridor ekonomi Tiongkok Pakistan pada *Belt and Road Initiatives*.

1.6 Argumen Utama

Argumen utama merupakan jawaban sementara dari berbagai analisa permasalahan fenomena tersebut. Argumen utama penulis berdasarkan pemaparan latar belakang, rumusan masalah serta landasan konseptual.

Argumen utama di dalam penelitian ini adalah penolakan India terhadap *Belt and Road Initiatives* khususnya koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan disebabkan oleh dua hal, yaitu dari sisi geopolitik, Koridor ekonomi yang melewati Kashmir dapat mengurangi peluang India dalam klaim perbatasan Kashmir sehingga klaim India di wilayah Kashmir semakin terancam. Dari sisi geoekonomi, jalur koridor ini menjadi pintu masuk Tiongkok menjadi kekuatan ekonomi dominan di Asia Selatan yang berarti dapat mempengaruhi perdagangan India di Asia Selatan.

1.7 Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan suatu prosedur dalam pengolahan data penelitian agar mendapat kebenaran jawaban yang berkaitan dengan pertanyaan penelitian. Metode penelitian menjadi sangat penting dalam menentukan data dan menganalisa masalah. Metode penelitian akan memuat prosedur serta persiapan penelitian dari awal hingga akhir penelitian.

1.7.1 Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan penelitian deskriptif kualitatif. Deskriptif kualitatif merupakan suatu penelitian yang berguna untuk menganalisis dan menjelaskan permasalahan, perilaku, persepsi pemikiran secara individual atau kelompok. Liz Spencer (2003) mengatakan bahwa penelitian deskriptif kualitatif berguna untuk menjelaskan informasi secara deskriptif dengan tujuan memberikan pemahaman mendalam terkait dengan perspektif realitas sosial untuk menemukan metode konteks sensitif yang kaya akan data, penjelasan serta bagaimana dan mengapa pertanyaan tersebut diajukan. Penelitian kualitatif tersebut kemudian akan dianalisis dan diinterpretasikan oleh penulis dengan narasi tertulis untuk memperkuat validitas argumentasi sebuah penelitian. Penulis menggunakan penelitian deskriptif kualitatif untuk menjelaskan lebih rinci mengenai alasan penolakan India terhadap jalur ekonomi Tiongkok – Pakistan dalam pembangunan *Belt and Road Initiatives*.

1.7.2 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan sebuah metode yang dilakukan penulis untuk mendapatkan informasi yang dibutuhkan. Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode studi pustaka yang menggunakan data sekunder sebagai sumber referensi. Studi Pustaka merupakan teknik pengumpulan data yang merujuk kepada referensi yang sebelumnya sudah ada dan dianalisis lebih lanjut untuk memperoleh dasar-dasar dari berbagai literatur yang berhubungan dengan masalah yang diteliti (Nazir, 2013)

Dalam penelitian ini penulis menggunakan data sekunder. Data sekunder merupakan data yang berasal dari analisis penelitian secara tidak langsung melalui media berbentuk jurnal, buku, maupun laporan historis dalam arsip, sehingga peneliti akan mengumpulkan dan menggabungkan menjadi suatu penelitian (Moleong, 1995:113). Dalam penelitian ini penulis menggunakan data sekunder sebagai sumber kajian. Data sekunder merupakan jenis data yang dapat diperoleh melalui hasil penelitian yang didapatkan oleh orang lain kemudian dikaji lebih mendalam oleh penulis (Bailey, 2016). Maka pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kepustakaan. Metode penelitian ini didapat dari berbagai sumber, yaitu :

1. Koleksi Pribadi (Buku),
2. Perpustakaan Pusat Universitas Jember,
3. Perpustakaan FISIP Universitas Jember,
4. Publikasi jurnal internasional,
5. Situs resmi pemerintahan maupun internasional

Dengan data sekunder yang telah diperoleh kemudian penulis akan menjelaskan mengenai penyebab India menolak *Belt and Road Initiatives* khususnya koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan.

1.7.3 Metode Analisis Data

Penelitian ini menggunakan metode analisis deskriptif kualitatif untuk menjelaskan alasan penolakan India terhadap jalur koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan dalam pembangunan *Belt and Road Initiatives* Tiongkok. Metode analisis ini bertujuan untuk dapat menjelaskan, penggambaran, menginterpretasikan suatu objek menjadi konteks pembahasan. Dalam proses analisis data dalam penelitian, penulis melakukan pengumpulan data dan penyajian data agar data yang terkumpul dapat disajikan secara terperinci Data tersebut dikumpulkan lalu dianalisis untuk menemukan alasan dari penolakan India terhadap *Belt and Road Initiatives* dengan menerapkan teori yang sudah ada, lalu langkah terakhir adalah proses pengambilan kesimpulan berdasarkan data yang telah diproses melalui reduksi data dan sajian data.

1.8 Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah penulisan karya ilmiah, penelitian ini akan dibagi kedalam beberapa bab, antara lain:

Bab 1 Pendahuluan

Bab ini menjelaskan mengenai latar belakang, ruang lingkup pembahasan, rumusan masalah, tujuan penelitian, kerangka dasar pemikiran, argumen utama, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab 2 Gambaran umum mengenai dinamika politik Asia Selatan, Hubungan India-Tiongkok, India-Pakistan dan Tiongkok-Pakistan

Bab ini penulis akan menjelaskan secara rinci mengenai dinamika politik Asia Selatan, hubungan antara India-Tiongkok, India-Pakistan dan Tiongkok-Pakistan. Bab ini turut menjelaskan mengenai sejarah awal mula hubungan India – Tiongkok, India – Pakistan serta hubungan Tiongkok – Pakistan hingga saat ini.

Bab 3 Gambaran umum *Belt and Road Initiatives*, Perspektif Pakistan, India dan Tiongkok mengenai *Belt and Road Initiatives*

Bab ini mencoba menjelaskan mengenai gambaran umum *Belt and Road Initiatives* ,serta perspektif para petinggi pemerintahan Pakistan, India dan Tiongkok terhadap *Belt and Road Initiatives* terutama pada jalur koridor ekonomi Tiongkok – Pakistan.

Bab 4 Alasan Penolakan India terhadap *Belt and Road Initiatives*

Penulis mencoba menjawab rumusan masalah dalam penelitian ini. Bab ini akan menguraikan mengenai alasan-alasan penolakan India terhadap pembangunan *Belt and Road Initiatives*. Bab ini menjelaskan mengenai analisa Geopolitik dan Geoekonomi India terhadap koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan dalam *Belt and Road Initiatives*.

Bab 5 Kesimpulan

Dalam bab ini penulis mencoba menjelaskan kesimpulan dari objek pembahasan fenomena tersebut dan menjadi penutup dari berbagai tulisan.

BAB 2. DINAMIKA POLITIK ASIA SELATAN, HUBUNGAN ANTARA INDIA – PAKISTAN, HUBUNGAN TIONGKOK – PAKISTAN DAN HUBUNGAN INDIA – TIONGKOK

Pada bab ini penulis menguraikan mengenai dinamika politik Asia Selatan, hubungan negara India-Pakistan, hubungan Tiongkok-Pakistan serta hubungan India-Tiongkok. Bab ini akan membahas keterkaitan ketiga negara kedalam proyek *Belt and Road Initiatives* (BRI). Penelitian bab ini berguna untuk membantu menjelaskan permasalahan pada karya ilmiah. Pasca perang dingin, hubungan antara India, Tiongkok serta Pakistan berada dalam hubungan konfliktual.

2.1 Dinamika Politik Asia Selatan

Pasca perang dingin, sistem internasional mengalami pergeseran dari bentuk bipolar menjadi multipolar seperti yang terjadi di Asia Selatan. Asia Selatan menjadi kawasan yang memiliki dinamika hubungan dinamis antar negara. Wilayah Asia Selatan menjadi area geografis yang strategis dimana rute yang menghubungkan Eropa, Afrika dan Asia sehingga negara-negara industri seperti Amerika Serikat, Tiongkok berupaya mempolarisasi kawasan Asia Selatan. Untuk menghadapi keadaan yang masih belum stabil akibat perang dunia kedua, negara-negara dominan di dunia berupaya untuk menguasai Asia Selatan.

Setelah perang dunia kedua berakhir, terdapat dua negara berkekuatan besar yang memiliki ketegangan untuk memperkuat pengaruhnya dalam perang dingin yaitu Amerika Serikat (blok barat) dan Uni Soviet (blok timur). Isu ideologi politik serta keamanan negara menjadi dampak dari persaingan ideologi blok timur (Uni Soviet) dengan blok barat (Amerika Serikat). Masa perang dingin menjadi masa kekhawatiran bagi India yang menjadi negara aktor tunggal didalam kawasan Asia Selatan. Pada masa perang dingin, negara-negara blok timur dan blok barat berupaya untuk memperluas pengaruh di Asia Selatan. Amerika Serikat berupaya untuk menjalin hubungan dengan negara baru, salah satunya adalah Pakistan.

Pakistan berkoalisi dengan Amerika Serikat untuk melawan India sedangkan India berkoalisi dengan Amerika Serikat. Pakistan berusaha menjadi *leader* di Asia Selatan namun secara faktanya India memiliki kekuatan dominan

dalam memimpin Asia Selatan (Dalpino, 2008:5). Pada kawasan Asia Selatan, India mengalami beberapa konflik, salah satunya dengan Pakistan.

2.2 Hubungan antara India-Pakistan

Inggris menyerahkan kedaulatan negara kepada dua dewan konstitusi ,yaitu Pakistan dan India (Suwarno, 2012: 181). India menetapkan kedaulatan penuh dengan nama resmi “Republik India” dan Pakistan menetapkan dengan nama resmi “Republik Pakistan “ namun terjadi perubahan nama menjadi ”Republik Islam Pakistan” di tahun 1956. Setelah India dan Pakistan mendapatkan kedaulatan negara masing-masing, kedua negara masih menghadapi beberapa konflik yang masih belum selesai, salah satunya adalah konflik perbatasan wilayah Kashmir. Perebutan wilayah Jammu-Kashmir, Junagard dan Hyderabad mempertajam perselisihan antara dua negara. Wilayah Hyderabad masuk kedalam wilayah India setelah adanya paksaan kependudukan militer India dan wilayah Junagadh bergabung kedalam wilayah India setelah terjadi plebisit (pemungutan suara / *polling*). Namun hingga saat ini kawasan Kashmir masih belum diketahui masuk kedalam wilayah India atau Pakistan.

Konflik India dan Pakistan membawa hubungan kedua negara sulit untuk mencapai titik temu perdamaian. Permasalahan perbatasan Kashmir bermula ketika penduduk wilayah Kashmir mayoritas muslim namun pemimpinnya beragama Hindu (Mashad, 2004). Kashmir menjadi wilayah *Indian Princely States* (Negara Kepangeranan) yang berhak memilih untuk menjadi bagian dari negara Pakistan atau India. Namun pemimpin wilayah Kashmir, Hari Singh berusaha untuk bersikap independen dengan membangun suatu negara baru dan tidak masuk kedalam bagian India maupun Pakistan. Konflik Kashmir berawal dari beberapa kelompok pemberontak yang menginginkan Kashmir bergabung ke India maupun Pakistan.

Dengan kondisi Kashmir yang tidak kondusif, Hari Singh meminta pertolongan kepada India mengatasi konflik internal dengan perjanjian bahwa Kashmir dengan sukarela menjadi bagian wilayah India. Kedua pihak Kashmir dan

India membuat perjanjian *Instrument of Accession (IoA)*¹. Kashmir bergabung ke wilayah bagian India tanpa persetujuan Penduduk Kashmir sejak 27 Oktober 1947. Keputusan secara sepihak oleh Hari Singh tersebut menjadi suatu permasalahan yang masih belum dapat terselesaikan sehingga konflik Kashmir dibawa ke ranah PBB (Perserikatan Bangsa-Bangsa). PBB telah menetapkan suatu resolusi di tahun 1948 mengenai penyelesaian Kashmir yang dilakukan sesuai dengan persetujuan rakyat dan dinyatakan secara terbuka dibawah pengawasan PBB. Tetapi resolusi PBB tersebut belum berhasil dalam menangani konflik Kashmir (Mashad, 2004).

Konflik Kashmir telah menyebabkan beberapa peperangan antara kedua negara yakni :

2.2.1 Perang 1947-1949

Perang pada Oktober 1947 hingga Desember 1948 ini menjadi salah satu pertanda awal bahwa hubungan India dan Pakistan tidak dapat membaik. Ketika Hari Singh menyatakan wilayah Kashmir masuk ke dalam bagian India, beberapa tentara India masuk ke bagian Srinagar berusaha untuk menumpas pemberontak pasukan Pakistan. Adanya pasukan India yang masuk ke dalam bagian tersebut, terjadi genjatan senjata di wilayah Jammu-Kashmir.

India merasa terdesak dengan serangan dari Pakistan namun India dapat menumpas pasukan Pakistan dan menguasai sepertiga wilayah Kashmir. Perang tersebut berakhir di bulan Desember 1948 dibawah pengawasan PBB. PBB membentuk *United Nation Commission For India and Pakistan*² (UNCIP). UNCIP menjadi badan pengawasan sekaligus mediator dalam konflik India-Pakistan (Defence, 2008). Dibawah pengawasan UNCIP, India dan Pakistan bersepakat adanya *Cease Fire Line* pada wilayah Kashmir. Pada daerah CFL tersebut telah membatasi kedua bagian Pakistan dan India. Pakistan mengklaim bahwa 1/3 bagian Azad Kashmir (Kashmir barat). Sedangkan India mengklaim 2/3 bagian timur Kashmir yakni Lembah Kashmir, Jammu, Ladakh merupakan wilayah India.

¹ Instrument of Accession adalah dokumen hukum yang pertama kali dibuat oleh Undang – Undang Pemerintah India di tahun 1935 dan mulai dilakukan pada tahun 1947.

² UNCIP merupakan Dewan Keamanan yang didirikan oleh Perserikatan Bangsa-bangsa (PBB) untuk memulihkan perdamaian antara India dan Pakistan.

2.2.2 Perang 1965

Konflik antara India-Pakistan memanas pada tahun 1965 karena terdapat ketidakpuasan penyelesaian Kashmir. Beberapa diplomasi yang dilakukan oleh PBB pada tahun 1948 mengalami kegagalan karena keinginan kedua negara untuk dapat menguasai seluruh bagian Kashmir. Konflik tersebut bermula dari kecurigaan diantara Pakistan dan India sehingga Pakistan memulai peperangan dengan sebutan “Operasi Gibraltar³” dengan mengirimkan sebanyak 35.000 pasukan militer dan berpakaian seperti penduduk Kashmir guna masuk kedalam batasan garis kontrol.

Sikap Pakistan yang berusaha untuk mendapatkan dukungan dari rakyat Kashmir untuk melawan India mulai salah perkiraan dimana penduduk Kashmir melaporkan adanya pasukan Pakistan yang masuk kedalam wilayah Kashmir. Pakistan berhasil menguasai wilayah Akhmoor yang merupakan bagian barat Jammu, India. Kekalahan India atas konflik tersebut dikarenakan melemahnya kekuatan militer akibat konflik militer yang terjadi antara Tiongkok – India dan Pakistan memanfaatkan situasi tersebut. Pada saat konflik militer terjadi, Pakistan maupun India saling melanggar *Cease Fire Line*. India dan Pakistan semata-mata berperang untuk melakukan respon dari serangan sebelumnya.

India berencana untuk menyerang Pakistan Timur namun Tiongkok mengeluarkan sebuah ultimatum dan mengancam akan menyerang India apabila India masih bersikeras menyerang Pakistan Timur (Modern Diplomacy, 2018). Konflik India Pakistan menjadi beberapa perhatian publik internasional. Berdasarkan beberapa desakan dari dunia internasional, India dan Pakistan menyetujui untuk mengakhiri konflik perang. Proses tersebut berlangsung dibawah pengawasan PBB dan Perdana Menteri Uni Soviet, Alexie Kosygin. Kedua negara menyepakati perjanjian Tashkent⁴ (*Tashkent Agreement*) yang berisikan perjanjian kedua negara untuk menarik pasukan serta mengembalikan posisi Kashmir sesuai

³ Operasi Gibraltar merupakan strategi Pakistan untuk memulai pemberontakan dengan India dan mulai menyusup ke wilayah Jammu dan Kashmir, India. Operasi ini berlangsung pada Agustus 1965

⁴ Perjanjian Tashkent merupakan perjanjian yang dilaksanakan pada 10 Januari 1966 oleh Perdana Menteri India, Lal Bahadur Shastri dan Presiden Pakistan saat itu, Ayub Khan guna mengakhiri konflik antara Pakistan dan India yang terjadi selama 17 hari di tahun 1965.

dengan pembagian Kashmir pada tahun 1966 dan berupaya menciptakan hubungan bertetangga yang baik. (Ministry of External Affairs Government of India, 1966).

2.2.3 Konflik tahun 1971

Konflik antara India dan Pakistan kembali memanas pada tahun 1971. Hal ini disebabkan oleh konflik yang dipicu oleh permasalahan internal pemerintah Pakistan dalam memberikan kesejahteraan politik, ekonomi, sosial masyarakat Pakistan Barat dan Pakistan Timur. Konflik ini terjadi dari pemerintahan Ayub Khan, Yahya Khan sampai Liga Awami.

Pakistan Barat melakukan operasi *Searchlight* yakni operasi pengamanan militer yang dilakukan oleh Prajurit Pakistan guna mengusir masyarakat Pakistan timur dan mengungsi ke wilayah India. Apabila hal tersebut semakin dibiarkan, India mengkhawatirkan dapat mengganggu keseimbangan ekonomi politik dan sosial di India. Pakistan Timur pun turut meminta bantuan agar India membantu pasukan Pakistan Timur dalam berperang melawan Pakistan Barat. India pun menyetujui hal tersebut dan bertujuan untuk melemahkan kekuatan militer Pakistan dan dapat lebih mudah menguasai Kashmir (Azhar et al., 2018:132)

Dalam peperangan tersebut, India berhasil menguasai Pakistan Barat sehingga kekuatan militer Pakistan Barat pun melemah. Konflik tersebut membuat Pakistan Barat menyerah terhadap India dan Pakistan Timur. Untuk menjamin adanya perdamaian, Pakistan Barat dan Pakistan Barat menyepakati perjanjian Simla⁵ pada tahun 1972. Didalam perjanjian Simla, Pakistan Timur memilih untuk membentuk negara baru yang bernama Bangladesh. India maupun Pakistan bersepakat melaksanakan negosiasi serta mematuhi peraturan *Line of Control* yang telah terbentuk pada tahun 1971.

2.2.4 Konflik Kargil

Pada 8 Mei 1999 militer Pakistan dan Kashmir memasuki wilayah *Line Of Control* India dan berusaha menguasai pos yang dikuasai oleh India di distrik Kargil, Kashmir. Pakistan dan beberapa pasukan Kashmir berhasil merebut pos-pos

⁵ Perjanjian Simla merupakan perjanjian antara negara India - Pakistan di kota Simla pada 2 Juli 1972

India. India berusaha untuk merebut kembali pos-pos di area kargil sehingga terjadilah Konflik Kargil. Militer Pakistan yang dibantu pemberontak Kashmir melawan militer India yang memiliki berbagai teknologi militer yang jauh lebih unggul daripada Pakistan maupun Kashmir. Sehingga konflik tersebut berhasil dimenangkan oleh India dan mengisolasi diplomatik dari Pakistan (Global Security 2011).

Kekalahan dari Pakistan membuat Perdana Menteri Pakistan, Sartaj Aziz berangkat menuju India untuk memutuskan berdamai dan mengakhiri konflik di Kargil (Dawn, 2016). India telah merencanakan akan menjatuhkan bom di area Kargil serta pangkalan Pakistan. Aziz kemudian menawarkan beberapa kesepakatan yaitu menarik pasukan Pakistan dari wilayah Kargil, melalukan diskusi ulang mengenai perbatasan wilayah Kashmir serta mengembalikan status *quo* berdasarkan pembagian wilayah pada *Line of Control*. India menyetujui kesepakatan Sartaj Aziz. Konflik tersebut berlangsung dari Mei – Juli 1999. Konflik Kargil yang terjadi selama tiga bulan ini telah menelan banyak korban dari pasukan militer Kashmir, India maupun Pakistan.

Perdamaian dalam kedua negara diawali dengan kunjungan positif PM India, Behari Vajpayeeke mengunjungi Pakistan. Kunjungan tersebut merupakan kunjungan pertama dalam 10 tahun. Kedua negara mulai mengadakan pembukaan jalur transportasi darat, maupun udara. PM India membuka jalur bus yang melewati jalur Delhi – Lahore. Peningkatan hubungan antar kedua negara semakin kuat ketika terdapat pertemuan antara PM Nawaz Sharif dengan PM Atal Behari V. Pertemuan tersebut menghasilkan beberapa kesepakatan yakni *Confidence Building Measures* (CBMs) dan menandatangani Deklarasi Lahore yang menyatakan kedua negara dapat berbagi visi, demi perdamaian serta kemakmuran negara. Deklarasi Lahore dapat meningkatkan hubungan kerjasama regional di kawasan Asia Selatan dibawah naungan *South Asian Association of Regional Cooperation* (SAARC)⁶.

⁶*South Asian Association for Regional Cooperation* merupakan suatu asosiasi negara - negara Asia Selatan yang dibentuk pada 8 Desember 1985. SAARC terdiri dari Afghanistan, India, Maldives, Nepal, Bangladesh, Sri Lanka dan Pakistan.

Untuk menyelesaikan hubungan antara kedua negara, Pada 14 - 16 Juli 2001 diadakan pertemuan *Agra Summit* yang bertujuan untuk menyelesaikan permasalahan wilayah Kashmir namun didalam pertemuan tersebut gagal menemukan keputusan sehingga hubungan antar negara kembali memanas. Konflik ini diperparah lagi dengan adanya penyerangan pasukan India ke daerah pelatihan militer Pakistan di Srinagar dan pasukan Pakistan dibawah kepemimpinan kelompok radikalisme Islam, Laskar Thaiba dan Jaish Muhammad balik menyerang Gedung Parlemen India (BBC News, 2001). India menduga adanya pembiayaan dari Pakistan terkait aksi terorisme tersebut. Pasca aksi terorisme, India-Pakistan bersepakat melakukan penarikan pasukan di wilayah Kashmir serta adanya pelucutan senjata yang merupakan tanda akhir dari konflik ini. Meskipun gencatan senjata tersebut sudah berakhir, dalam praktiknya kedua negara masih melakukan pelanggaran dan terlibat pada konflik senjata.

Pada tahun 2007 India dan Pakistan saling melakukan uji coba pesawat tempur yang diawali dari pesawat supersonik Tejas dari India lalu Pakistan melakukan serangan balik dengan pesawat tempur Mirage. Hubungan semakin memburuk ketika pada tahun 2008 terjadi aksi terorisme di India. Aksi terorisme tersebut telah menewaskan sekitar 180 orang di kawasan Mumbai, India. Aksi tersebut diduga berasal dari laskar e-Taiban yang pernah melakukan aksi terorisme pada tahun 2001 (CNN Indonesia, 2015). Untuk mengurangi ketegangan pada kedua negara tersebut, pada Konferensi Tingkat Tinggi Non Blok yang dilaksanakan di Mesir, PM Pakistan Yousuf Raza Gilani dan PM India Manmohan Singh melakukan investigasi atas serangan Mumbai. Kedua negara tersebut bersepakat dalam memerangi terorisme dan proses perdamaian tersebut tidak dapat dikaitkan dengan permasalahan perbatasan.

Pertanda positif hubungan kedua negara terlihat di tahun 2013. PM Pakistan, Nawaz Sharif mengundang PM Manmohan Singh dalam upacara peresmianya. Namun terdapat beberapa ketegangan ketika kedua negara masih melakukan pelanggaran LoC⁷ wilayah Kashmir. Pasukan India terus melakukan

⁷ Line of Control (LoC) merupakan batas perbatasan kontrol dimana Kashmir terbagi oleh dua negara. Bagian Jammu dan Kashmir dikendalikan India, dan bagian lainnya yaitu daerah Azad

pelanggaran LoC dan melanggar perjanjian gencatan senjata. Ketegangan perbatasan tersebut terus menerus memperburuk hubungan bilateral negara Pakistan – India. Meskipun hubungan antara India-Pakistan mengalami pasang surut, bahkan ketegangan yang diakibatkan wilayah Kashmir belum terselesaikan, kedua negara tetap mencoba melakukan kesepakatan perdamaian. Walaupun kesepakatan tersebut belum menemukan titik temu dalam penyelesaian konflik. Dan kedua negara tersebut hingga saat ini selalu mengalami konflik kecil dan menaruh kecurigaan antar negara.

2.3 Hubungan antara Tiongkok-Pakistan

Tiongkok dan Pakistan telah menjalin hubungan baik selama 60 tahun. Tiongkok dan Pakistan telah menjalin hubungan diplomatik sejak tahun 1950. Tiongkok adalah negara yang pertama kali mengakui kemerdekaan Pakistan. Hubungan persahabatan tersebut semakin menguat pada tahun 1950 hingga 1960an. Pada tahun 1951, kedua negara saling mendukung dan bekerja sama didalam berbagai forum. Tiongkok membuka peluang melakukan kerja sama dengan Pakistan dengan tujuan untuk mendapatkan keuntungan yang sesuai dengan prinsip kebijakan luar negeri Tiongkok pada saat itu yaitu *harmonious world* dan *peaceful development*. Dalam prinsip tersebut, Tiongkok mengupayakan untuk menciptakan perdamaian dan stabilitas dunia. (Ministry of Foreign Affairs People Republic of China, 2011).

Pakistan menjadi negara non-komunis ketiga dan negara muslim pertama yang menjalin hubungan diplomatik dengan Tiongkok. Pada tahun 1959 Tiongkok dan Pakistan mengalami masa-masa kelam. Pakistan mengakui Tiongkok dan mendukung klaim Tiongkok dalam Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Namunn Pakistan turut mendukung Amerika Serikat melalui penandatanganan perjanjian pertahanan AS yang mengganggu otoritas dari Tiongkok. Pada Oktober 1959, Pakistan turut mendukung resolusi PBB yang mengkritik tindakan Tiongkok

Jammu-Kashmir dan Gilgit-Baltistan dikendalikan Pakistan. LoC disepakati setelah perjanjian SIMLA pada 3 Juli 1972.

terhadap hak asasi manusia rakyat Tibet. Pakistan mulai mengecam akses Tiongkok di area Tibet dan memutuskan untuk memulihkan hak-hak Tiongkok di dalam PBB.

Pada awal tahun 1960-an, hubungan antara Tiongkok dan Pakistan kembali membaik. Hal ini dikarenakan permusuhan antara Tiongkok dan India serta dukungan AS terhadap India melawan Tiongkok. Kedekatan antara Pakistan dan Tiongkok dibuktikan dengan adanya kesepakatan perbatasan Tiongkok-Pakistan pada Maret 1963. Pada awal perjanjian perbatasan Tiongkok dan Pakistan, Tiongkok mulai mendukung Pakistan dalam permasalahan Kashmir. Tiongkok beranggapan bahwa Tiongkok dan Pakistan memiliki musuh bersama sehingga Tiongkok membantu Pakistan dalam memperjuangkan penyelesaian perdamaian Kashmir. Bahkan setelah terjadi konflik 1971 hingga perang sipil, Tiongkok menyediakan peralatan perang seperti Tank. Tiongkok menyediakan beberapa bantuan ekonomi, politik serta moral untuk mengatasi sikap traumatis dari konflik perpecahan Pakistan Timur menjadi Bangladesh. Kepada dewan keamanan PBB, Tiongkok mendukung Pakistan dalam menggunakan hak vetonya untuk menentang kemerdekaan Bangladesh.

Pada bulan Februari 2006, Presiden Pervez Musharraf meminta dukungan Tiongkok agar Pakistan dapat menjadi anggota tetap *Shanghai Cooperation Organization*⁸(SCO). Pakistan memainkan peran di dalam perdamaian, stabilitas dan pengembangan wilayah. Pada November 2006, Presiden Hu Jitao berkunjung ke Pakistan. Pakistan memberikan penghargaan sipil tertinggi *Nishan-i-Pakistan*⁹ kepada Presiden Hu Jintao untuk kepemimpinan dan kontribusi untuk memperkuat hubungan Pakistan dan Tiongkok.

Pada November 2010, Presiden Zardari mengunjungi Guangzhou, Tiongkok atas undangan dari presiden Tiongkok dalam upacara pembukaan Asian Games ke 16. Presiden Asif Ali mendukung Tiongkok menjadi tuan rumah dalam Asian Games tersebut. Di bulan Desember Perdana Menteri Tiongkok mengunjungi

⁸*Shanghai Cooperation Organisation* merupakan organisasi antar negara di Asia yang sebelumnya menjadi anggota *Shanghai Five* yakni Republik Rakyat Tiongkok, Uzbekistan, Rusia, Kyrgyzstan, Tajikistan dan Kazakhstan sejak tahun 2001.

⁹*Nishan-e-Pakistan* adalah suatu penghargaan tertinggi yang diberikan oleh pemerintah Pakistan atas jasa-jasa terhadap negaranya dan negara Pakistan.

Pakistan. Selama kunjungan tersebut, beliau bertemu dengan Perdana Menteri dan Presiden Pakistan untuk menekankan persahabatan antara Pakistan Tiongkok sekaligus meresmikan "*Pakistan-Tiongkok Friendship Centre*" di Islamabad. Persahabatan antar kedua negara semakin erat dan menjalin hubungan bilateral di setiap bidang. Pada Mei 2011, Pakistan dan Tiongkok merayakan *Pakistan – Tiongkok Friendship Year* yang ke 60. Terdapat beberapa kemajuan yang luar biasa di setiap bidang ekonomi, pendidikan, keamanan, dan budaya.

Hubungan bilateral antara Tiongkok-Pakistan telah terbagi dalam beberapa bidang, yaitu :

2.3.1 Hubungan Bilateral pada bidang Ekonomi

Hubungan bilateral turut dilakukan pada bidang ekonomi. Pakistan dan Tiongkok telah menjalin hubungan bilateral mulai tahun 1950. Perdagangan awal dimulai dari budaya pertukaran barter Tiongkok dengan memasok batu bara Pakistan lalu menukar dengan goni dan kapas. Hubungan perekonomian Tiongkok dan Pakistan sangat erat hingga pada tahun 1950-1960, Tiongkok memberikan dukungan berupa bantuan ekonomi akibat konflik dengan India. Pada tahun 1952, ekspor Pakistan mencapai 4 juta USD. Dan ketika perekonomian Pakistan sedang merosot akibat konflik dengan India. Hubungan Pakistan dan Tiongkok pun meningkat dengan pesat (Kataria and Naveed, 2014:397). Sejak saat itu kedua negara memiliki perekonomian yang kuat hingga dibulan desember 2010, Perdana Menteri Pakistan, Wen Jiabao dan Tiongkok menyepakati transaksi senilai 35 miliar USD. Perjanjian ini meliputi 17 perjanjian, 4 *Memorandum of Understanding* (MoU), dan usaha bersama. Lebih dari 100 perusahaan Tiongkok bekerja di Pakistan dan mengidentifikasi 62 proyek, dari 27 proyek sudah dijalankan, 26 sedang diperiksa dan 9 proyek sedang ditinjau.

Pakistan dan Tiongkok kembali menjalin hubungan diplomatik di tahun 1979. Kedua negara menyepakati pembangunan jalan *Karakoram Highway* (KKH) yang menghubungkan antara Tiongkok dan Pakistan (Zeb, 2012). Pembangunan tersebut menghubungkan kota Kashgar, Tiongkok dengan Islamabad, Pakistan. Pembangunan infrastruktur tersebut mempermudah perdagangan kedua negara dan

meningkatkan perekonomian di area pegunungan Karakoram. tujuan utama pembangunan jalan tersebut adalah untuk memudahkan Tiongkok memberikan bantuan militer kepada Pakistan dan mempermudah akomodasi perdagangan antara kedua negara. KKH akan memberi pengaruh kepada masyarakat Pakistan karna mampu meningkatkan perekonomian di wilayah pegunungan Karakoram.

Presiden Tiongkok, Jiang Zemin melakukan kunjungan kenegaraan menuju Pakistan di tahun 1996 untuk membahas kerjasama antar kedua negara yang komprehensif. Tiongkok membantu Pakistan didalam berbagai jenis pembangunan infrastruktur. Tiongkok membantu membangun pembangkit listrik bertenaga nuklir dengan kapasitas 300 MW di provinsi Pujab, Pakistan pada tahun 1998 (Ministry of Foreign Affairs People Republic of China, 2009).

Pada 12 Mei 2001, Pakistan dan Tiongkok menyetujui 6 perjanjian dan 1 *Memorandum of Understanding* (MoU). Perjanjian tersebut menjadi suatu inisiatif untuk memperluas kerja sama dibidang ekonomi. Beberapa perjanjian tersebut adalah: Kerjasama Teknik dan Ekonomi. Kerjasama Pariwisata, Persediaan Pelatih Penumpang untuk Kereta Api Pakistan, Perjanjian Persediaan Lokomotif untuk Kereta Api Pakistan, Sistem *White Oil Pipeline*, Penjanjian tentang Proyek Tembaga - Emas Saindak dan MoU antara ZTE Tiongkok dengan Telekomunikasi Pakistan (Shabir and Kazmi, 2007). Presiden Pervez Musharraf mengunjungi Tiongkok dan menandatangani sebuah deklarasi bersama Pakistan – Tiongkok dan menjalin hubungan bilateral di semua bidang pada November 2003 (Rakisits, 2012).

Pada April 2005, Perdana Menteri Tiongkok, Wen Jiabao berkunjung ke Pakistan. Kunjungan tersebut menjadi tahap awal kedua negara menjadi mitra, teman, tetangga yang baik. Kedua negara memulai perundingan tentang perdagangan bebas antara Tiongkok maupun Pakistan dan menyepakati 21 perjanjian yang menutup hubungan perdagangan bebas dan ekonomi (Sattar, 2010). Pada 24 November 2006, Kedua negara tersebut menandatangani Perjanjian mengenai Perdagangan Jasa dari *Free Trade Agreement* (FTA). Perjanjian tersebut menjadi pencapaian terbesar di bidang ekonomi selama kunjungan Presiden Zardari ke Tiongkok (Shabir and Kazmi, 2007). Pakistan menjadi satu satunya negara Asia

Selatan yang bekerjasama dengan Tiongkok dan Tiongkok merupakan mitra dagang terbesar oleh Pakistan dengan total perdagangan sebesar 18 miliar USD (Daily Times, 2016).

Perdana Menteri Gillani mengajak Perdana Menteri Jiabao untuk menghadiri *Pakistan-Tiongkok Business Cooperation Summit* yang dihadiri oleh 260 orang delegasi Tiongkok dan 150 rekan Pakistan. Perdana Menteri Tiongkok menegaskan untuk meningkatkan perdagangan bilateral dengan Pakistan. Tiongkok berusaha meningkatkan investasi ke Pelabuhan Gwadar dan mempromosikan ekspor Pakistan ke Tiongkok.

Pada tahun 2013 Perdana Menteri Tiongkok, Li Keqiang mengunjungi Pakistan. Dalam kunjungannya kedua negara tersebut akan mendiskusikan dan menyetujui perjanjian ekonomi dan energi senilai lebih dari 40 miliar dolar. Tiongkok dan Pakistan bersepakat mengembangkan rencana Koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan untuk mengembangkan investasi, kerjasama perdagangan antara kedua negara. Kedua negara akan mendiskusikan mengenai pembentukan Koridor ekonomi Tiongkok – Pakistan yang akan menghubungkan wilayah Tiongkok barat dengan pelabuhan laut Gwadar, Pakistan melalui pembangunan jalan, kereta api maupun transportasi lainnya. Koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan tersebut disetujui melalui *Memorandum of Understanding (MoU)*. MoU tersebut melibatkan Kementerian Perencanaan Pembangunan Pakistan dan Komisi Reformasi dan Pembangunan Nasional Tiongkok.

2.3.2 Hubungan bilateral pada bidang Pertahanan dan Keamanan Negara

Kerjasama militer dalam keamanan konvensional dan non-konvensional menjadi semakin meningkat sejak tahun 1960-an. Kedua negara saling meningkatkan jumlah peralatan pertahanan. Tiongkok mulai memasok beberapa persenjataan ke Pakistan dan mendirikan beberapa gudang senjata di Pakistan. Pakistan dan Tiongkok melakukan dan menandatangani perjanjian *China National Aero Technology Import & Export Corporation (CATIC)* sejak tahun 1979. Perjanjian tersebut merupakan perjanjian mengekspor pesawat tempur Tiongkok ke Pakistan. CATIC menandatangani suatu perjanjian dengan Pakistan yang berisikan

mengembangkan pelatih jet K-8 dan 6 pesawat di tahun 1994. Pada tahun 1980 Tiongkok memberikan rudal balistik DF 11 atau M-11 ke Pakistan. Tiongkok bekerja sama dengan Pakistan dalam memproduksi material uranium guna pembuatan persenjataan nuklir.

Pada puncaknya Tiongkok membuat perjanjian *civil-nuclear agreement* dengan Pakistan yang berisi mengenai Tiongkok mengeksport empat reaktor tenaga nuklir ke Pakistan sejak tahun 1986. Perjanjian tersebut diresmikan pada 15 September 1986 oleh Menteri Luar Negeri Pakistan, Sahibzada Yaqub dan Menteri Luar Negeri Tiongkok di Beijing (Ramana, 2011). Dari perjanjian tersebut, tahun 1989 Amerika Serikat mempertanyakan perjanjian tersebut. Perjanjian tersebut dianggap melanggar protokol internasional mengenai perdagangan peralatan bahan nuklir. Pakistan menolak kekhawatiran AS mengenai perjanjian nuklir sipil Pakistan - Tiongkok.

Kerjasama nuklir antara Pakistan - Tiongkok tersebut sudah bekerjasama bertahun-tahun dan dibawah perlindungan *International Atomic Energy Agency* (IAEA)¹⁰ sejak tahun 1984. Pada tahun 1986 Pakistan dan Tiongkok mencapai kesepakatan penting. Pakistan dibantu oleh ilmuwan Tiongkok dalam pengayaan uranium untuk senjata dan Tiongkok mengirimkan gas tritium untuk pembuatan senjata nuklir Pakistan. Kemudian setelah bantuan tersebut, Tiongkok membantu berbagai produk dan jasa nuklir Pakistan. Hubungan tersebut semakin berkembang dan bahkan disintegrasi oleh Uni Soviet.

Dibawah pengawasan internasional, Tiongkok memasok tenaga nuklir Chasma 300 MW (megawatt) di tahun 1991 (Ramana, 2011). Untuk memperkuat tingkat proliferasi, Tiongkok segera menandatangani Perjanjian *Nuclear Non-Proliferation Treaty* di tahun 1992 dan *The Comprehensive Test Ban Treaty* di tahun 1995, ketika Pakistan meluncurkan nuklir pertama pada bulan Mei 1998 (Paul, 2003). Tiongkok memberatkan hal tersebut tetapi Tiongkok tetap melakukan kerjasama nuklir dengan Pakistan dengan mendirikan fasilitas reaktor Khushab di Islamabad.

¹⁰IAEA merupakan suatu organisasi independen yang didirikan pada tanggal 29 Juli 1957 untuk mengendalikan penggunaan energi nuklir serta menangkai penggunaan untuk keperluan militer.

Dan tahun 1999, ketika kedua negara tersebut berkontribusi didalam produksi pesawat jet tempur JF- 17 . Pesawat tempur tersebut selesai di tahun 2001 dan mulai penerbangan perdana di tahun 2003. Pesawat tersebut dibangun dibawah lisensi Pakistan. *Stockholm International Peace Research Institute* (SIPRI) menyatakan bahwa Tiongkok menjadi pemasok senjata terbesar Pakistan. (Muhammad Khan, 2011:26).Tiongkok membantu Pakistan didalam mengembangkan militer dengan mengadakan kerjasama dalam uji coba Tank Al Khalid MBT-2000/2000. Tujuan pengembangan militer ini adalah untuk meningkatkan kapabilitas militer pakistan dalam menghadapi kekuatan India.

Pada tahun 2016, Hu Wenning, Pimpinan dari *the China Shipbuilding Industry Corporation* (CSIS) mengkonfirmasi bahwa Pakistan akan membeli delapan kapal selam dari Tiongkok. Sebanyak empat kapal selam pertama akan dikirimkan pada akhir tahun 2023 dan sisanya akan dirakit di Karachi di tahun 2028. Pernyataan tersebut diumumkan serupa oleh kepala Angkatan Laut Pakistan di Islamabad (The Diplomats, 2016). Hubungan bilateral Tiongkok dan Pakistan masih terus berlanjut hingga saat ini. Tiongkok dan Pakistan kembali menjalin kerjasama didalam inisiatif *Belt and Road Initiatives* khususnya pada koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan. Pada kunjungan Perdana Menteri Tiongkok, Li Keqiang menuju Pakistan, Pemerintah Tiongkok dan Pakistan menyepakati *Memorandum of Understanding* (MoU) mengenai rencana jangka panjang koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan (Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China). Hubungan kerjasama Tiongkok dan Pakistan pada bidang kemaanan ini membantu Pakistan dalam konflik dengan India.

2.4 Hubungan antara India – Tiongkok

India dan Tiongkok merupakan negara yang memiliki pengaruh kuat sejak istilah negara masih belum terbentuk. India dan TIndia meresmikan kemerdekaan pada 15 Agustus 1947 dan Tiongkok meresmikan kemerdekaan pada 1 Oktober 1949 di Taiwan setelah terjadi Perang Saudara Tiongkok pada tahun 1945 hingga 1949. Hubungan bilateral antara negara Tiongkok dan India didirikan secara resmi pada 1 April 1950. India merupakan negara non-sosialis pertama yang membangun

hubungan diplomatik dengan Tiongkok. Pada tahun 1954, kedua negara menandatangani perjanjian perdagangan antara wilayah Tibet, Tiongkok dan India. India dan Tiongkok menandatangani perjanjian kerjasama didalam *The Five Principles of Peaceful Coexistence* dan Konvensi Simla. Namun kerjasama diantara kedua negara berlangsung sangat cepat. Konvensi Simla¹¹ yang berlangsung pada 1913 – 1914 menghasilkan keputusan yang kurang jelas. Konvensi ini dihadiri oleh Inggris, India, Tibet dan Tiongkok. Konvensi Simla memberikan keputusan bahwa terdapat batasan antara Tibet – Tiongkok dan Tibet – India Britania (garis McMahon). Tiongkok menolak persetujuan tersebut dan mengundurkan diri pada 3 Juli 1914 (Chambers, 2002:365).

Pada tahun 1950, *the People's Liberation Army Navy*¹² (PLAN) Tiongkok menuju ke Lhasa dan menguasai Tibet dibawah kendali Tiongkok. Pangambilalihan Tibet mengubah strategi India didalam lingkup perbatasan. Pemerintah India memperluas wilayah ke daerah Tawang (wilayah di luar garis McMahon) dan wilayah Nepal, Sikkim dan Bhutan tergabung kedalam wilayah India. India berupaya mencapai perdamaian dengan dibentuknya Perjanjian Panchsheel¹³ pada 29 April 1954. Perjanjian Panchsheel berisi tentang perjanjian kedua negara untuk mencapai perdamaian negara. Namun perjanjian tersebut tidak berjalan lama. Hal ini dikarenakan Tiongkok berupaya menyatukan kembali wilayah yang mengalami perpecahan pada masa penjajahan. India secara resmi keberatan dengan kekuasaan Tiongkok di area Assam dan wilayah Aksai menjadi wilayah yang masuk ke daerah perbatasan India. Sedangkan Tiongkok mengklaim wilayah tersebut berdasarkan sejarah panjang Tiongkok sebelum masa penjajahan (Li, 2010:6).

¹¹ Konvensi Simla merupakan konferensi antara para pemimpin politik di India dan Viceroy di Simla, India. Konferensi tersebut diadakan untuk menyetujui Rencana Wavell dalam kemerdekaan India.

¹² *the People's Liberation Army Navy* (PLAN) merupakan tentara nasional Tiongkok yang dikomando oleh Partai Komunis Tiongkok.

¹³ Perjanjian *Panchsheel* merupakan perjanjian yang berbasis dari Gerakan Non Blok terdiri dari Perjanjian non agresi, Tidak mengintervensi urusan dalam negeri, Kesetaraan dan keuntungan bersama, Menjaga perdamaian, serta saling menghormati integritas teritorial dan kedaulatan. Perjanjian *Panchsheel* merupakan pedoman yang digunakan untuk membentuk hubungan bilateral antara India dengan Tiongkok.

Pada tahun 1958, Perdana Menteri Tiongkok, Zhou En – Lai memberikan surat kepada Nehru yang berisi India maupun Tiongkok sementara mempertahankan status quo sementara hubungan Tiongkok India terus memburuk, pemberontakan Tibet pecah diakhir tahun 1950-an (Government of India, 1959). Ketegangan di area Tibet membawa Perjanjian Panchsheel menjadi sebuah pertanyaan dimana status perbatasan di wilayah Ladakh, Kashmir bagian India belum terselesaikan.

India membentuk beberapa kebijakan yang bertujuan untuk membuat pos untuk mencegah Tiongkok datang ke jalur yang disengketakan. Terdapat 60 pos yang diklaim oleh militer India termasuk 43 pos di bagian McMahon. Hal ini menyebabkan pasukan Tiongkok mulai mengimbangi posisi India yang jelas-jelas melanggar batas wilayah McMahon Utara. Tiongkok mengklaim 400.000 sq di wilayah Ladakh. Permasalahan perbatasan tersebut semakin meningkat dan menimbulkan perang,

2.4.1 Perang I (Tahun 1961)

Pada tanggal 20 Oktober 1961, Pasukan Tiongkok melakukan serangan besar-besaran ke wilayah pos India. Serangan tersebut tidak dapat dilawan oleh India. Dalam selang waktu 2 hari, Tiongkok dapat merebut pos-pos perbatasan yang sebelumnya dikuasai oleh India. Pasukan Tiongkok akhirnya dapat menguasai wilayah Aksai Chin (Wilayah Barat). Selain wilayah Barat, Pasukan Tiongkok menyerang ke pos pertahanan pasukan India di selatan Sungai Namkachu. Tiongkok melakukan strategi menyebar kedalam beberapa pasukan kecil dan menyeberangi jembatan Sungai Namkachu. Pasukan Tiongkok berupaya mengepung pos pertahanan India sembari memutus jaringan kabel telepon India.

Pada bulan Oktober, Tiongkok mengumumkan adanya genjatan senjata disertai tawaran kemunduran pihak Tiongkok. Tawaran kemunduran tersebut dapat dilakukan apabila India bersedia merundingkan wilayah perbatasan kedua negara. Namun India menolak tawaran tersebut dan disertai pernyataan Inggris dan AS turut mendukung sikap India.

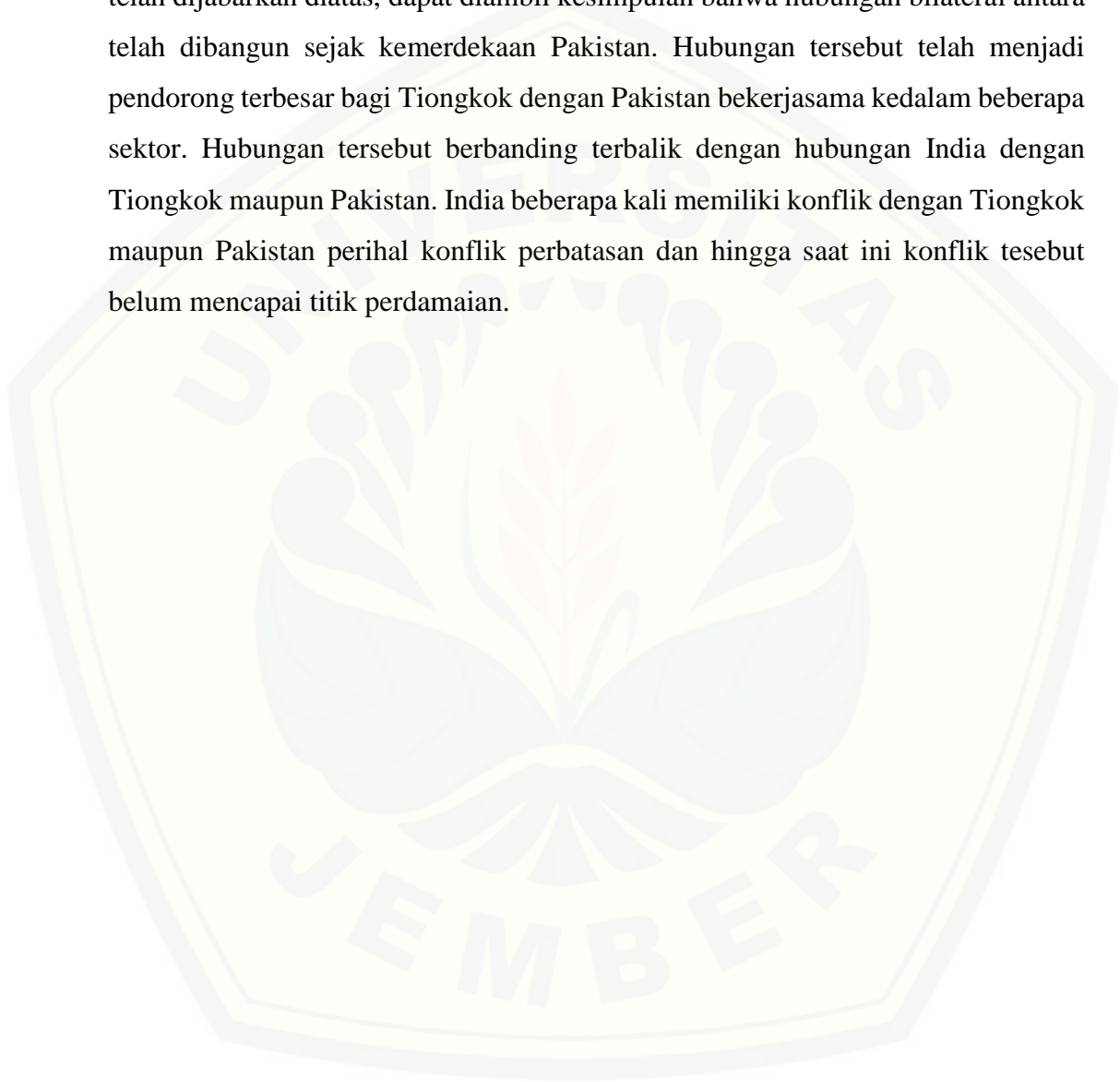
2.4.2 Perang II (Tahun 1962)

Tepat pada bulan November 1961 setelah 3 minggu perngajatan senjata, India melancarkan peperangan di Kota Walong, wilayah timur. Pasukan Tiongkok tidak ambil diam dan melakukan serangan balik di Se La. Serangan yang pecah di wilayah timur merembet ke area barat. Selama 2 hari, Pasukan Tiongkok berhasil menguasai Bukit Gurung dari pasukan India dengan memanfaatkan gangguan komunikasi pasukan India. Sebanyak 109 tentara dari 123 tentara India tewas akibat pertempuran tersebut dan sekitar 1000 tentara Tiongkok tewas. Setelah berhasil merebut wilayah sengketa, Tiongkok mengumumkan perngajatan senjata dan serangan India - Tiongkok pun berakhir.

Pada bulan Juni 1962, telah terjadi peperangan antara India dan Tiongkok yang menyebabkan kematian pasukan Tiongkok. Sekitar 350 pasukan Tiongkok mengepung beberapa pos India di Chushul (batas McMahon utara). Selama perang, Tiongkok mengklaim 90.000 km² pada wilayah timur Himalaya sebagai wilayah Tiongkok (REUTERS, 2013). Dampak dari peperangan tersebut mengakibatkan mundurnya duta besar dari kedua negara dan mundurnya hubungan bilateral ekonomi. Hubungan bilateral dari kedua negara mulai membaik di tahun 1990 sejak penandatanganan *Confidence- Building Measures*.

India dan Tiongkok saling memperebutkan pengaruh di forum internasional sekaligus menaruh kecurigaan dan persaingan. Tiongkok membentuk kebijakan militer untuk menghadapi sikap India. Tiongkok mulai menjadi pemasok utama militer sejak dari konflik India Pakistan di tahun 1971. Tiongkok membantu Pakistan dengan mengirimkan bantuan militer, tenaga nuklir sejak tahun 1965. Ketika pemasokan persenjataan Pakistan terhambat karena AS menunda penjualan pesawat tempur ke Pakistan, Tiongkok membantu Pakistan dalam pengembangan pesawat Tempur FC1 yang setara dengan pesawat tempur milik AS (Reddy, 2016). Hubungan bilateral dari kedua negara mulai membaik di tahun 1990 sejak penandatanganan *Confidence- Building Measures*. Konflik kedua negara pun mulai berkurang. Hal ini dikarenakan Tiongkok berupaya memperbaiki hubungan yang kurang harmonis dengan beberapa negara di Asia termasuk Pakistan dan menjalin kerjasama bilateral maupun multilateral.

Dari berbagai hubungan bilateral antara Tiongkok, India dan Pakistan yang telah dijabarkan diatas, dapat diambil kesimpulan bahwa hubungan bilateral antara telah dibangun sejak kemerdekaan Pakistan. Hubungan tersebut telah menjadi pendorong terbesar bagi Tiongkok dengan Pakistan bekerjasama kedalam beberapa sektor. Hubungan tersebut berbanding terbalik dengan hubungan India dengan Tiongkok maupun Pakistan. India beberapa kali memiliki konflik dengan Tiongkok maupun Pakistan perihal konflik perbatasan dan hingga saat ini konflik tersebut belum mencapai titik perdamaian.



BAB 3. GAMBARAN UMUM *BELT AND ROAD INITIATIVES* DAN PANDANGAN INDIA, PAKISTAN DAN TIONGKOK TERHADAP *BELT AND ROAD INITIATIVES*

Pada bagian ini, penulis akan menjelaskan mengenai gambaran umum tentang *Belt and Road Initiatives* serta perspektif negara-negara Tiongkok, Pakistan dan India terhadap BRI dan CPEC. Pada karya tulis ilmiah ini, negara-negara yang terlibat adalah Tiongkok, Pakistan dan India mengenai *Belt and Road Initiative* (BRI) dan juga perspektif mengenai salah satu koridor di dalam BRI yakni *China Pakistan Economic Corridor* (CPEC) yang merupakan salah satu dari enam koridor yang direncanakan akan dibangun dibawah BRI. Bagian ini dirasa penting untuk dijabarkan oleh penulis karena gambaran umum mengenai BRI dan perspektif yang dimiliki oleh negara-negara yang terlibat tentu akan memengaruhi sikap negara itu sendiri di dalam memposisikan diri guna merespon BRI dan CPEC yang digagas oleh Pemerintah Tiongkok.

3.1 Gambaran umum mengenai *Belt and Road Initiatives*

Pada jaman Dinasti Han, terdapat perdagangan kuno yang disebut “jalur sutra”. Rute tersebut mulai dikenal di Tiongkok antara tahun 130 SM – 1453 M. Produk sutra tersebut berupa produk kain, spanduk, dan beberapa barang prestise pada masa Dinasti Han tersebut. Produk sutra yang terbatas diperdagangkan ke beberapa tempat dan digunakan sebagai hadiah diplomatik dari Tiongkok ke beberapa negara. Produksi sutra tersebut dilakukan selama sekitar 3000 tahun. Produk sutra tersebut menjadi awal perkembangan perdagangan antara kawasan Tiongkok dan Eropa (UNESCO).

Sejak Presiden Xi Jinping menjabat menjadi presiden Tiongkok, Xi Jinping mengeluarkan kebijakan dalam meningkatkan perekonomian Tiongkok. Pada tahun 2013 Tiongkok mulai menghidupkan kembali inisiatif disekitar jalur sutra dan menyebutnya *One Belt One Road* (OBOR). Titik pertama terbentuknya OBOR ditandai pada pidato Presiden Xi Jinping di Kazakhstan pada bulan September dan dikemukakan kembali di Indonesia pada Oktober 2013.

Pada bulan September 2015 nama tersebut berganti menjadi *Belt and Road Initiatives* (BRI). Kata *Belt* mempunyai makna gabungan dari jalur darat, kereta api maupun infrastruktur melalui Asia Selatan, Asia Tengah menuju Eropa. Dan kata *Road* memiliki arti gabungan jalur perdagangan maritim menuju Timur Tengah, hingga ke eropa melewati laut Tiongkok Selatan dan Samudra Hindia.

Xi Jinping memiliki visi didalam proyek BRI yaitu menciptakan rute jaringan pipa energi, jalur kereta api, jalur jalan alternatif (jalan raya) dan jalur penyebrangan yang lebih efisien dari arah barat menuju selatan, ke wilayah Pakistan, India maupun se-Asia. Dalam membangun keputusan strategi pada *Belt and Road Initiatives* terutama enam koridor ekonominya, BRI mencakup 60 negara dari populasi global. Dan sejak didirikan pada tahun 2003, Tiongkok menginvestasikan sebanyak 68 miliar USD untuk proyek *Belt and Road Initiatives* dan berinvestasi 800 miliar USD selama lima tahun kedepan (Chatzky and McBride, 2019)

Tujuan utama *Belt and Road Initiatives* adalah untuk kerjasama, perdamaian, pengembangan dan menguntungkan. *Belt and Road Initiatives* menjadi proyek utama Tiongkok yang memiliki potensi dapat memperkuat konektivitas tiga benua yakni Eropa, Asia serta Afrika. Komponen utama *Belt and Road Initiatives* dibagi kedalam dua jalur yakni *the silk road economic belt* dan *the 21st century maritime silk road*. *The silk road economic belt* merupakan jalur darat yang menghubungkan Tiongkok bagian barat menuju Eropa melewati kawasan Asia Tengah, Eropa dan jalur berakhir di Venice, Italia. *The 21st century maritime silk road* merupakan jalur laut yang menghubungkan pesisir Tiongkok dengan kawasan Asia Tenggara melalui pelabuhan Gwadar (Hu, Jun and Hu, 2017: 37). Kedua komponen *Belt and Road Initiatives* terbagi menjadi enam koridor ekonomi yaitu Koridor ekonomi Tiongkok-Mongolia-Rusia, Koridor ekonomi Tiongkok-Asia Tengah-Asia Barat, Koridor ekonomi Bangladesh-Tiongkok-India-Myanmar, Koridor ekonomi Tiongkok-Indochina, *The new eurasian land bridge* dan Koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan (Weiss, 2017:6).

Koridor ekonomi Tiongkok-Mongolia-Rusia menjadi koridor yang melewati ketiga negara dengan dua jalur darat. Jalur pertama merupakan jalur yang menghubungkan *Bohay Bay Economic Circle* dimulaidari Hohhot ke Rusia. Jalur kedua dari melewati Chungchun, Shenyang, Manzhouli, Harbin dan Rusia. Koridor kedua adalah koridor ekonomi Tiongkok-Asia Tengah-Asia Barat yang memiliki rute melewati Afghanistan, Turkmenistan, Uzbekistan, Tajikistan, Kyrgyzstan dan Kazakhstan. Koridor ketiga adalah koridor ekonomi China-Indochina Peninsula yang akan menghubungkan Tiongkok dengan negara-negara di ASEAN seperti Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Kamboja dan Laos. Koridor keempat yaitu koridor ekonomi Bangladesh-Tiongkok-India-Myanmar. Koridor tersebut akan melewati Kota Kuning, Yunan menuju Kolkata, India melewati Mandalay dan Bangladesh. Koridor kelima yaitu *The New Eurasian Land Bridge*. Koridor ekonomi tersebut menghubungkan kota-kota Tiongkok menuju kota-kota Eropa Timur hingga Eropa Tengah seperti Rotterdam, Belanda dan Duisburg, Jerman. Koridor terakhir adalah koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan. Koridor tersebut akan menghubungkan Kashgar, Tiongkok menuju Gwadar melewati kawasan Kashmir.

Koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan menjadi salah satu koridor terpenting *Belt and Road Initiatives* yang diperkirakan akan menjadi investasi terbesar Tiongkok. Dalam kunjungan PM Tiongkok, Li Keqiang pada Mei 2013, Tiongkok dan Pakistan menandatangani *Memorandum of Understanding* (MoU) mengenai rencana jangka panjang Koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan. Koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan ini bertujuan mempercepat rute perdagangan kedua negara dan meningkatkan perekonomian dan sosial. Koridor ekonomi ini akan menghubungkan daerah Xinjiang dengan pelabuhan Gwadar, Pakistan dengan rute sepanjang 3.000 km. Pembangunan koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan dimulai pada 20 April 2015 setelah Tiongkok menyepakati investasi sebesar 46 miliar USD (China Daily, 2016). Biaya pembangunan 46 miliar USD tersebut dialokasikan untuk pembangunan infrastruktur, pembangunan kereta api, jalan tol, maupun saluran gas dan minyak (Sharma, 2015). Koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan berikut akan mempersingkat rute impor energi Tiongkok dari Timur Tengah yang menjadi investasi luar negeri terbesar selama beberapa tahun ini. Pelabuhan Gwadar

akan menjadi pintu masuk dan keluar perdagangan jalur koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan serta akan menghubungkan Tiongkok dengan kawasan Afrika, Timur Tengah dan Eropa. Untuk mempermudah jalur koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan, Tiongkok dan Pakistan membangun pipa energi, jalan raya, konstruksi kereta api serta lingkungan industri dari Gwadar melalui Khunjerab menuju Kashgar (Khan *et al.*, 2016:131).

Tiongkok memperkirakan pengeluaran *Belt and Road Initiatives* akan mencapai 100 miliar USD per tahun. Rancangan pembangunan yang didanai oleh Tiongkok untuk beberapa wilayah yang menjadi jalur *Belt and Road Initiatives* dengan pembangunan koridor ekonomi, jalur pipa minyak dan gas, jalur kereta api dan pembangunan pelabuhan. Untuk dapat mencapai modal proyek *Belt and Road Initiatives*, Tiongkok mendirikan platform pendanaan berupa *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) dan *Silk Road Fund* (SRF).

AIIB merupakan bank multilateral yang didirikan oleh Tiongkok guna meningkatkan perekonomian dan sosial di Asia. AIIB diperkenalkan oleh Presiden Xi Jinping pada pertemuan *Asia-Pacific Economic Cooperation*¹⁴ (APEC) di Bali, Indonesia pada tahun 2013. AIIB pertama kali beroperasi pada 16 Januari 2016 dan bergabung dengan bank pembangunan seperti *Asian Development Bank* (ADB) dan Bank Dunia (Weiss, 2017). AIIB memiliki 84 anggota yang terbagi 40 anggota regional, 21 anggota non regional dan 23 anggota belum terkonfirmasi (AIIB, 2015). Xi Jinping mendirikan AIIB dengan tujuan untuk mendorong pembiayaan regional *Belt and Road Initiatives*. AIIB akan membantu dalam beberapa pembangunan infrastruktur negara anggota.

Kedua, *Silk Road Fund* menjadi *platform* yang dibentuk oleh Bank Pembangunan Tiongkok, Bank Import Export Tiongkok, Perusahaan Investasi Tiongkok dan *State Administration of Foreign Exchange*. *Silk Road Fund* mulai didirikan pada 29 Desember 2014. SRF memiliki modal sebesar RMB 100 Miliar dan 40 Miliar USD.

¹⁴ APEC merupakan forum ekonomi antara 21 negara yang bertujuan untuk mendorong perdagangan bebas dikawasan Asia-Pasifik sejak tahun 1989.

3.2 Pandangan Tiongkok mengenai *Belt and Road Initiatives*

Salah satu program kebijakan luar negeri dalam Tiongkok adalah *Belt and Road Initiative* (BRI). Pimpinan Tiongkok mencanangkan BRI sebagai suatu kerjasama multilateral lintas kawasan Asia Timur, Asia Tenggara, Asia Barat, Afrika hingga menuju Eropa Timur. Inisiatif BRI menjadi bagian dari upaya Tiongkok dalam menjaga stabilitas negara serta berupaya meningkatkan pengaruh globalnya. Tiongkok berupaya meyakinkan negara-negara di kawasan bahwa kebangkitan dari BRI merupakan kebangkitan damai dalam menciptakan kerjasama dalam mekanisme multilateral. Presiden Xi Jinping menjelaskan dalam *Belt and Road Forum* di Beijing pada tahun 2017 bahwa:

“China will enhance friendship and cooperation with all countries involved in the Belt and Road Initiative on the basis of the Five Principles of Peaceful Co-existence. We are ready to share practices of development with other countries, but we have no intention to interfere in other countries' internal affairs, export our own social system and model of development, or impose our own will on others.” (Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China, 2017a)

(Tiongkok akan meningkatkan persahabatan dan kerja sama dengan semua negara yang terlibat dalam Inisiatif Sabuk dan Jalan berdasarkan Lima Prinsip Keberadaan Bersama yang Damai. Kami siap berbagi praktik pembangunan dengan negara lain, tetapi kami tidak berniat ikut campur dalam urusan internal negara lain, mengeksport sistem sosial dan model pembangunan kami sendiri, atau memaksakan kehendak kami sendiri pada orang lain).

Pada BRF pertama tersebut, Xi Jinping menjelaskan bahwa pada BRI, Tiongkok akan berfokus pada pembangunan damai demi meningkatkan persahabatan dan kerjasama dengan negara-negara yang terlibat. Selanjutnya, Xi Jinping juga menjelaskan bahwa:

“First, we should build the Belt and Road into a road for peace. Second, we should build the Belt and Road into a road of prosperity. Third, we should build the Belt and Road into a road of opening up. Fourth, we should build the Belt and Road into a road of innovation. Fifth, we should build the Belt and Road into a road connecting different civilizations” (Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China, 2017a)

(Pertama, kita harus membangun BRI menuju perdamaian. Kedua, kita harus membangun BRI menjadi jalan kemakmuran. Ketiga, kita

harus membangun BRI menjadi jalan yang terbuka . Keempat, kita harus membangun BRI menjadi jalan dengan inovasi. Kelima, kita harus membangun BRI menjadi jalan yang menghubungkan berbagai peradaban).

Pada kutipan pidato diatas setidaknya terdapat lima fokus utama Pemerintah Tiongkok dibawah BRI, yakni BRI sebagai jalur yang damai, jalur yang makmur, terbuka, penuh inovasi dan juga menghubungkan peradaban yang berbeda. Sementara itu, pada pidato Xi Jinping di Boao Forum for Asia, pada 29 Maret dijelaskan bahwa negara-negara tetangga Tiongkok menjadi prioritas dalam BRI. Ia menjelaskan bahwa:

“Close neighbors are better than distant relatives. This is a simple truth that the Chinese people got to know in ancient times. That explains China's firm commitment to building friendship and partnership with its neighbors to foster an amicable, secure and prosperous neighborhood. Under the principle of amity, sincerity, mutual benefit and inclusiveness, China is working actively to deepen win-win cooperation and connectivity with its neighbors to bring them even more benefit with its own development”. (Xinhuanet, 2015)

(Tetangga dekat lebih baik daripada saudara jauh. Ini adalah kebenaran sederhana yang orang-orang Tiongkok ketahui di zaman kuno. Itu menjelaskan komitmen kuat Tiongkok untuk membangun persahabatan dan kemitraan dengan tetangga-tetangganya untuk membina lingkungan yang ramah, aman, dan makmur. Di bawah prinsip persahabatan, ketulusan, saling menguntungkan, dan inklusif, Tiongkok bekerja aktif untuk memperdalam kerja sama win-win dan konektivitas dengan tetangga-tetangganya untuk memberi mereka lebih banyak manfaat dengan perkembangannya sendiri)

Dari pidato tersebut, dapat dijelaskan bahwa upaya Tiongkok melalui pembangunan konektivitas dalam BRI merupakan upaya sadar guna membangun persahabatan dengan negara-negara tetangga Tiongkok, termasuk Pakistan.

Selain Presiden Tiongkok, perspektif Tiongkok mengenai BRI juga didapatkan dari Wang Yi selaku Menteri Luar Negeri Tiongkok, mengenai BRI dan hubungan dengan negara tetangga, ia menjelaskan bahwa:

“While making new friends, we have not forgotten the old ones. We have deepened mutual trust and enhanced mutual support with traditional friends such as Cambodia, Pakistan, Kazakhstan and Tajikistan”.(Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China, 2017b)

(Saat mencari teman baru, kami tidak melupakan yang lama. Kami telah memperdalam rasa saling percaya dan meningkatkan saling mendukung dengan teman-teman tradisional seperti Kamboja, Pakistan, Kazakhstan, dan Tajikistan)

Pada kutipan pidato tersebut, Wang Yi menjelaskan bahwa BRI tentu akan meningkatkan hubungan Tiongkok dengan negara-negara lain, namun Tiongkok tidak akan meninggalkan negara-negara yang memiliki hubungan erat dengan Tiongkok seperti Pakistan, Kamboja, Kazakhstan, dan Tajikistan. Hal tersebut menunjukkan bahwa Tiongkok dan Pakistan memiliki hubungan erat. Pada kesempatan itu, Wang Yi juga menjelaskan bahwa:

“... We will focus on flagship projects along the key routes and at key junctions to reap early harvest to the benefit of our people. Through our work at the China-Pakistan Economic Corridor, China-Laos Economic Corridor, and China-Myanmar Economic Corridor...”
(Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China, 2017b)

(...Kami akan fokus pada proyek-proyek unggulan di sepanjang rute utama dan di persimpangan utama untuk menuai kebermanfaatannya untuk kepentingan masyarakat kami. Melalui pekerjaan kami di Koridor Ekonomi Tiongkok-Pakistan, Koridor Ekonomi Tiongkok-Laos, dan Koridor Ekonomi Tiongkok-Myanmar...)

Pada kutipan pidato tersebut, dijelaskan bahwa koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan merupakan satu dari tiga koridor yang menjadi koridor prioritas dalam pembangunan BRI. Implementasi *Belt and Road Initiatives* terutama koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan sangat penting bagi Tiongkok dimana memperkuat hubungan dengan Pakistan. Strategi proyek koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan untuk dapat menarik investasi dan operasional Tiongkok yang kompatibel dengan Pakistan. Tiongkok berkoalisi dengan Pakistan untuk mencapai tujuan Koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan.

Menteri Luar Negeri Tiongkok, Wang Yi dalam pertemuan Menteri Luar Negeri Tiongkok-Pakistan pada 20 Maret 2019 di Beijing juga menjelaskan bahwa:

“China will continue to firmly support Pakistan in safeguarding its national sovereignty and dignity and choosing its development path in line with its national conditions. China also supports the South Asian nation's efforts to pursue national stability, development and prosperity, and its desire to play a bigger role in regional and international affairs”(China Daily, 2019)

(CPEC akan menjadi contoh cemerlang dari kerja sama kedua negara, dan perencanaan dan pembangunan proyek ini akan meningkat secara konsisten.

Tiongkok akan terus mendukung Pakistan dalam menjaga kedaulatan dan martabat nasionalnya dan memilih jalur pembangunannya sesuai dengan kondisi nasionalnya. Tiongkok juga mendukung upaya negara Asia Selatan untuk mengejar stabilitas, pembangunan, dan kemakmuran nasional, dan keinginannya untuk memainkan peran yang lebih besar dalam urusan regional dan internasional)

Pada kutipan pernyataan tersebut, dapat dijelaskan bahwa Tiongkok melihat bahwa kerjasama Tiongkok-Pakistan memiliki peluang besar sehingga diupayakan akan terjadi peningkatan tiap tahunnya, selain itu dalam CPEC Tiongkok juga berkomitmen untuk mendukung Pakistan untuk memiliki peran lebih baik di kawasan Asia Selatan maupun di lingkup Internasional melalui CPEC.

Tiongkok memperkuat kebijakan *Belt and Road Initiatives* (BRI) dengan membentuk *Asian Infrastructur Investment Bank* (AIIB) pada tahun 2015. AIIB merupakan bank multilateral yang dipelopori oleh Tiongkok guna meningkatkan perekonomian dan sosial di Asia. AIIB memiliki 84 anggota yang terbagi 40 anggota regional, 21 anggota non regional dan 23 anggota belum terkonfirmasi (AIIB, 2015). Xi Jinping mendirikan AIIB dengan tujuan untuk mendorong pembiayaan regional *Belt and Road Initiatives*. AIIB akan membantu dalam beberapa pembangunan infrastruktur negara anggota. Hal ini diperkuat dengan pidato dari Presiden Xi Jinping pada pembukaan AIIB pada 16 januari 2016:

“We owe the above-mentioned progress and achievements to the strong dedication and collaboration of all AIIB members, who have impressed us with their open mind for inclusiveness, their determination to seek practical results through common development, as well as their crave for professional excellence as seen in the high standard and efficient operation of the AIIB. Member states demonstrated a strong cooperative spirit throughout the negotiation, policy-making and senior management selection processes. This has made it possible for us to reach early agreement on key issues regarding the AIIB. Member states were quick in completing the domestic signing and ratification process, thus allowing the Agreement to enter into force as scheduled. This gives full expression to member states' commitment and support for the AIIB to come into being. In the course leading up to the founding of the AIIB, member states acted in strict compliance with multilateral procedures, making sure that the AIIB becomes a truly international,

rule-based and high-standard institution in all aspects involving its governance structure, operation policy, safeguards and procurement policy and human resources management.”(China Daily, 2016)

(Kami berutang atas kemajuan dan pencapaian yang disebutkan atas dedikasi dan kolaborasi kuat dari semua anggota AIIB, yang telah membuat kami terkesan atas pikiran terbuka mereka mengenai inklusifitas, tekad mereka guna mencari hasil positif melalui pembangunan bersama, serta keinginan mereka agar AIIB menjadi lembaga yang efisien serta memiliki standart tinggi. Negara-negara anggota AIIB telah menunjukkan semangat kerjasama yang kuat dalam hal negoisasi, pembuatan kebijakan dan proses pemilihan manajemen. Hal ini memungkinkan kami untuk mencapai jalan keluar awal mengenai masalah-masalah utama mengenai AIIB. Negara-negara anggota dengan cepat menyelesaikan proses penandatanganan dan ratifikasi dalam negeri, sehingga memungkinkan perjanjian segera berjalan sesuai jadwal. Hal tersebut memberikan gambaran penuh terhadap komitmen dan dukungan negara anggota agar AIIB dapat terwujud. Dalam perjalanan menuju pendirian AIIB, negara-negara anggota bertindak dengan kepatuhan yang ketat terhadap prosedur multilateral, memastikan bahwa AIIB menjadi lembaga yang benar-benar internasional, berdasarkan aturan dan standar tinggi dalam semua aspek yang melibatkan struktur tata kelola, kebijakan operasi, kebijakan perlindungan dan pengadaan, dan manajemen sumber daya manusia)

3.3 Pandangan Pakistan mengenai *Belt and Road Initiatives*

Selain perspektif dari Tiongkok, yang menjadi perhatian dari penulis adalah pandangan Pakistan mengenai BRI dan CPEC. Nawaz Sharif yang merupakan Perdana Menteri Pakistan pada tahun 2017 dalam *Belt and Road Forum* menjelaskan bahwa:

*““One Belt-One Road” is an inter-continental mega-project that integrates infrastructure, energy, trade, telecommunications, investment and industrial development. Such a broad sweep and scale of interlocking economic partnerships and investments is unprecedented in history...
...I must emphasise that OBOR has gained wide traction. It negates the logic of polarisation and rejects the encirclement of any country. It is about connectivity. It is about emancipation. The fact is that now OBOR belongs to us all – those who are participating in it and those who are not as yet” (Official Gateway to the Government of Pakistan, 2017)*

(“One Belt-One Road” adalah mega-proyek lintas benua yang mengintegrasikan infrastruktur, energi, perdagangan, telekomunikasi, investasi, dan pengembangan industri. Sapuan luas dan skala kemitraan dan investasi ekonomi yang saling terkait seperti itu belum pernah terjadi sebelumnya dalam sejarah...

...Saya harus menekankan bahwa OBOR memiliki daya tarik yang luas. Ini meniadakan logika polarisasi dan menolak pengepungan negara mana pun. Ini tentang konektivitas.. Faktanya adalah bahwa sekarang OBOR milik kita semua - mereka yang berpartisipasi di dalamnya dan mereka yang belum berpartisipasi)

Pada tahun 2017, Perdana Menteri Pakistan saat itu yakni Nawaz Sharif memberikan pidato dalam *Belt and Road Forum*. Pada kesempatan tersebut, Sharif menjelaskan bahwa Pakistan melihat BRI merupakan sebuah sejarah baru dalam kerjasama multilateral di dunia karena mencakup banyak hal seperti energi, infrastruktur, investasi, telekomunikasi serta pembangunan industri. Ia juga menjelaskan bahwa BRI akan memberikan dampak positif baik kepada negara-negara yang tergabung maupun yang belum turut serta dalam BRI.

Sementara itu, Perdana Menteri Pakistan saat ini yakni Imran Khan dalam pidatonya di *Belt and Road Forum 2019* menjelaskan bahwa:

We have been among BRI's earliest and most enthusiastic proponents. The China-Pakistan Economic Corridor, one of BRI's major components and one of its earliest manifestations, has made substantial progress. Pakistan's energy supplies have increased massively. Our critical infrastructure gaps are being plugged. Gwadar, once a small fishing village, is transforming rapidly into a commercial hub. The Gwadar Airport will be the largest in the country.(China-Pakistan Economic Corridor Website, 2019)

(Kami telah menjadi salah satu pendukung BRI yang paling awal dan paling antusias. Koridor Ekonomi China-Pakistan, salah satu komponen utama BRI dan salah satu perwujudannya yang paling awal, telah membuat kemajuan besar. Pasokan energi Pakistan telah meningkat secara besar-besaran. Kesenjangan infrastruktur kritis kami sedang terhubung. Gwadar, yang dulunya adalah desa nelayan kecil, berubah dengan cepat menjadi pusat komersial. Bandara Gwadar akan menjadi yang terbesar di negara ini).

Dalam lanjutannya, Imran Khan menjelaskan bahwa:

“I want to thank China and its leadership for their unwavering support for Pakistan. Our deep-rooted friendship, partnership and brotherhood with China remains strong, resilient and unbreakable, standing tall in the face of every challenge”. (China-Pakistan Economic Corridor Website, 2019)

(Saya ingin berterima kasih kepada China dan kepemimpinannya atas dukungan mereka yang tak tergoyahkan untuk Pakistan. Persahabatan, kemitraan, dan persaudaraan kami yang mengakar dengan Tiongkok tetap kuat, ulet, dan tidak bisa dihancurkan, berdiri tegak di hadapan setiap tantangan).

Pada kutipan pidato diatas, dapat dijelaskan bahwa Pakistan melihat bahwa CPEC yang merupakan bagian dari BRI membawa dampak positif bagi masyarakat Pakistan dan bagi negara Pakistan. Ia juga menjelaskan bahwa BRI telah merubah secara nyata Pakistan mulai dari sektor energi dan juga dari segi pembangunan yang dalam hal ini, PM Pakistan menyebut bahwa kawasan Gwadar yang telah berkembang pesat.

3.4 Pandangan India mengenai *Belt and Road Initiatives*

Belt and Road Initiatives (BRI) pertamakali diumumkan oleh Xi Jinping pada tahun 2013 dan dibedakan menjadi dua jalur yakni *the silk road economic belt* dan *the 21st century maritime silk road*. Dalam kedua jalur tersebut, India dilewati oleh koridor *Bangladesh-China-India-Myanmar*. Pada awalnya inisiatif tersebut sangat menjanjikan bagi masyarakat India. India membutuhkan pengembangan koridor ekonominya untuk mengembangkan infrastruktur transportasi laut. Para ekonom terkemuka di India menyatakan bahwa sebagian besar potensi ekspor negara belum terealisasi. Hal tersebut dikarenakan meningkatnya biaya transportasi yang diperkuat oleh kurangnya konektivitas negara.

Secara keseluruhan *Belt and Road Initiatives* telah berkembang pesat dari tahun ke tahun. Koridor Ekonomi *Bangladesh-China-India-Myanmar* (BCIM) menjadi salah satu koridor didalam *Belt and Road Initiatives*. BCIM dimulai sebagai inisiatif subregional independen yang dilakukan oleh provinsi Yunnan, Tiongkok sejak tahun 1991 lalu Beijing mengambil alih proyek tersebut dan digabung dengan proyek *Belt and Road Initiatives* (Ebbighausen, 2018). Bagian India Timur dan India Selatan dilewati oleh jalur koridor ekonomi BCIM. Keempat negara tersebut sudah bekerjasama dalam lingkup regional selama bertahun-tahun mulai dari *Belt and Road Initiatives* belum terbentuk. Tujuan India memperakarsai BCIM adalah untuk mengembangkan pasar dan infrastruktur India timur melalui

kerjasama regional. Melalui kerjasama melalui BCIM, negara India dapat mengembangkan perekonomian pada bagian timur (Sachdeva, 2018:289).

Namun India mulai memperdebatkan adanya *Belt and Road Initiatives* sejak Tiongkok memfokuskan infrastruktur *Belt and Road Initiative* kepada koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan. Sehingga pemerintah India menegaskan pendiriannya belum berinisiatif turut berkontribusi di dalam *Belt and Road Initiatives* sejak pertama kali diluncurkan pada tahun 2013 dibuktikan dengan *white paper* yang dikeluarkan oleh India guna merespon BRI yang digagas oleh Tiongkok. Setidaknya, kutipan di dalam *white paper* tersebut menjelaskan bahwa:

“Connectivity projects must be pursued in a manner that respects sovereignty and territorial integrity. Guided by our principled position in the matter, we have been urging China to engage in a meaningful dialogue on its connectivity initiative, ‘One Belt, One Road’ which was later renamed as ‘Belt and Road Initiative’. We are awaiting a positive response from the Chinese side”

(Proyek-proyek konektivitas harus dilaksanakan dengan cara yang menghormati kedaulatan dan integritas teritorial. Dipandu oleh posisi prinsip kami dalam masalah ini, kami telah mendesak Tiongkok untuk terlibat dalam dialog yang bermakna tentang inisiatif konektivitasnya, 'One Belt, One Road' yang kemudian diganti namanya menjadi 'Inisiatif Belt and Road'. Kami sedang menunggu tanggapan positif dari pihak Tiongkok)

Penolakan India untuk tidak bergabung ke dalam proyek *Belt and Road Initiatives* telah ditegaskan didalam ketidakhadirannya dalam pertemuan *Belt and Road Forum* kedua di Beijing pada tanggal 24-27 April 2019. di Beijing. Hal ini disebabkan karena upaya inisiatif *Belt and Road Initiatives* lambat laun meningkatkan rasa tidak aman pada kedaulatan negara India. India telah mengkhawatirkan proyek andalan *Belt and Road Initiatives* yakni koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan (CPEC). India keberatan dengan adanya koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan.

Masalah kedaulatan wilayah tidak hanya dikemukakan pemerintah India melalui *white paper*, namun juga dibicarakan secara langsung oleh Duta Besar India untuk Tiongkok yakni Gautam Bambawale, ia menjelaskan bahwa:

"the development connectivity must be transparent, fair and equal". "If a project meets those norms, we will be happy to take part in it. One of the norms is the project should not violate the sovereignty and territorial integrity of a country. Unfortunately, there is this thing called CPEC, which is called a flagship project of BRI which violates India's sovereignty and territory integrity"(News18, 2018).

(Pembangunan konektivitas harus transparan, adil dan setara". "Jika sebuah proyek memenuhi norma-norma itu, kami akan dengan senang hati mengambil bagian di dalamnya. Salah satu norma adalah sebuah proyek pembangunan tidak boleh melanggar kedaulatan dan integritas wilayah suatu negara. Sayangnya, ada hal yang disebut CPEC, yang disebut proyek unggulan BRI yang melanggar kedaulatan dan integritas wilayah India)

Kutipan pidato dan *white paper* diatas menjelaskan bahwa India berposisi sebagai negara yang secara tegas menolak adanya CPEC karena India melihat bahwa CPEC pada khususnya dan BRI pada umumnya telah melanggar prinsip-prinsip dasar mengenai integritas kedaulatan dan wilayah sebuah negara dimana hal tersebut adalah India.

Meskipun India tidak berpartisipasi dalam *Belt and Road Initiatives* namun berpartisipasi dalam *Asian Infrastructure Investment Bank* yang dibangun pada Oktober 2014. Bahkan India menjadi negara pemegang saham terbesar kedua di dalam AIIB setelah Tiongkok dan memiliki tujuh proyek dari 27 proyek yang disetujui oleh AIIB. India mendapatkan dana sebesar 1,2 M USD dari total 4,5 M USD untuk proyek infrastruktur India (moneycontrol, 2018). AIIB membuka kerjasama proyek dengan India sejak tahun 2016. Minimnya infrastruktur India menjadi masalah serius dan dapat membatasi perkembangan ekonomi. Sebagian besar provinsi di India mengalami masalah layanan transportasi. India mengalami kekurangan dana untuk pembangunan jaringan transmisi nasional sehingga beberapa perusahaan distribusi listrik India hampir mengalami kebangkrutan. Perusahaan infrastruktur tidak dapat melanjutkan pembangunan dan berakibat kepada lemahnya perekonomian di India. Di periode tahun 2012 hingga 2017, persyaratan investasi didalam sektor infrastruktur India mencapai 1000 miliar USD dengan perkiraan hutang mencapai 75% yakni 750 miliar USD (Phoenix New Media, 2015) dan Investasi sangat diperlukan untuk pembangunan infrastruktur India.

AIIB bersedia membantu meminjamkan dana sekitar 329 juta USD untuk pembangunan akses jalan di Gujarat, India Barat (AIIB Portal,2017). Pembangunan jalan di Gujarat dapat memudahkan akses penduduk dibidang perdagangan, kesejatan dan pendidikan. Proyek AIIB dapat meningkatkan konektivitas antar desa dan meningkatkan infrastruktur India. India dapat mengembangkan pembangunan infrastruktur domestik melalui investasi dari AIIB. Bagi India, *Belt and Road Initiatives* menghadirkan ancaman maupun peluang negara. India bergantung kepada institusi dan langkah strategis yang membawa hal tersebut kedalam konferensi untuk memanfaatkan beberapa peluang. Saat ini, India melakukan pendekatan pada tahap pengamatan terhadap perkembangan *Belt and Road Initiatives*.

Dari perspektif ketiga negara tersebut yang telah dijabarkan penulis diatas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa masing-masing negara baik Tiongkok, Pakistan maupun India memiliki perbedaan pandangan mengenai BRI dan CPEC. Tiongkok melihat bahwa BRI dan CPEC merupakan sebuah upaya dari negaranya untuk turut serta membangun kawasan secara bersama-sama dengan negara-negara sekitar yang mementingkan kebersamaan, keterbukaan, inklusif serta kerjasama menang-menang. Sementara itu, Pakistan melihat BRI sebagai sebuah pembuktian bahwa Tiongkok dan Pakistan memiliki hubungan sangat erat, hal tersebut juga dapat dipahami karena CPEC merupakan salah satu koridor unggulan dari BRI. Selain itu, Pakistan melihat bahwa CPEC memiliki andil besar dalam pembangunan wilayah-wilayah di Pakistan sehingga Pakistan mendukung penuh upaya Tiongkok dalam membangun BRI. Berbeda dengan Tiongkok dan Pakistan yang menanggapi positif akan BRI, India justru memperlihatkan ketegasan penolakan baik melalui *white paper* maupun pernyataan wakil dari pemerintah India. India menilai bahwa terdapat masalah serius dari BRI dan CPEC yang tidak memerhatikan prinsip-prinsip dasar pembangunan seperti kedaulatan wilayah sebuah negara.

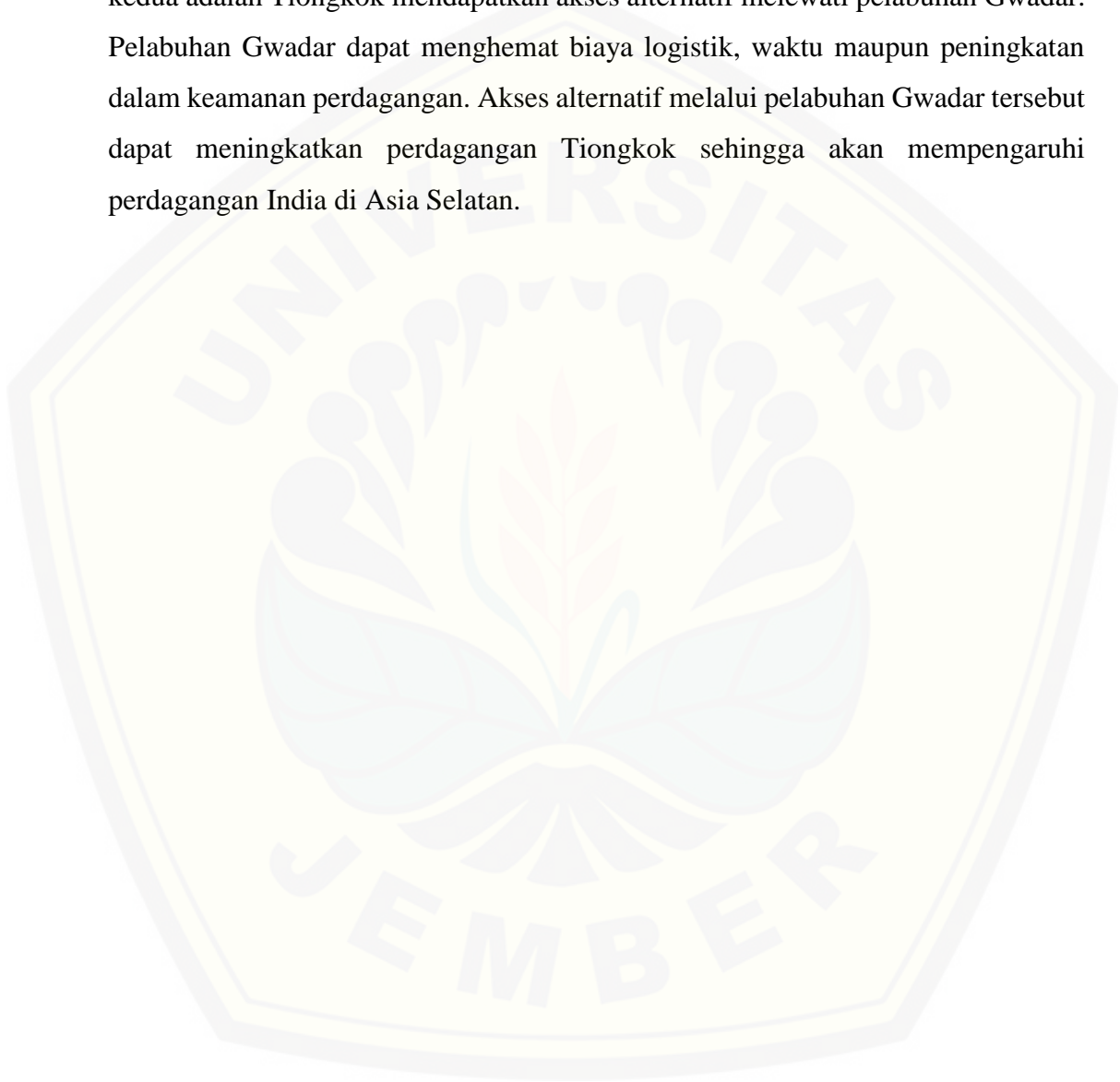
BAB 5. KESIMPULAN

Sejak pada tahun 202 Sebelum Masehi, kawasan Tiongkok menghubungkan perdagangan kawasan Tiongkok dengan kawasan Eropa dan melewati kawasan India. Presiden Xi Jinping berupaya untuk membangkitkan kembali masa kejayaan perdagangan Tiongkok dengan membangun inisiatif *One Belt One Road* (OBOR) pada tahun 2013. Pada bulan September 2015 OBOR berganti nama menjadi *Belt and Road Initiatives* (BRI). Dalam implementasi BRI, terdapat enam jalur koridor ekonomi yang menghubungkan perdagangan Tiongkok dengan berbagai negara di Asia- Eropa. India masuk kedalam salah satu jalur koridor ekonomi, yaitu jalur koridor ekonomi Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIM). Namun India menolak bergabung kedalam BRI ditandai dengan ketidakhadirannya pada *Belt and Road Forum I* dan *Belt and Road Forum II*. Penolakan India tersebut dikarenakan adanya salah satu koridor ekonomi yaitu koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan.

Karya ilmiah ini membahas mengenai alasan-alasan India menolak koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan dalam BRI. India mengkhawatirkan kehadiran koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan. India memandang BRI memiliki kepentingan ekonomi dan politik di Asia Selatan. Dengan menggunakan teori Geopolitik dan Geoekonomi, penulis telah menganalisis bahwa alasan penolakan India terhadap CPEC disebabkan oleh dua hal, yaitu:

Pertama yaitu penolakan India terhadap koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan disebabkan oleh faktor geopolitik. Koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan telah melewati wilayah persengketaan India-Pakistan, Kashmir. Dari sisi geopolitik, India menilai bahwa proyek koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan tersebut telah mengganggu kedaulatan dan integritas wilayah India. India memperhatikan kepentingan geopolitiknya sebelum bergabung dalam proyek BRI. Wilayah koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan yang melewati Kashmir ini menimbulkan tantangan keamanan serius bagi India. Kehadiran militer Tiongkok di sekitar perbatasan Kashmir secara tidak langsung akan menambah kekhawatiran India, hadirnya militer Tiongkok di kawasan tersebut akan membatasi keamanan India di wilayah Kashmir.

Alasan kedua yaitu disebabkan oleh faktor geoekonomi. Dari sisi geoekonomi, India menolak koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan yang dicanangkan oleh Tiongkok dikarenakan terdapat faktor ekonomi. Faktor pertama adalah Pakistan mendapatkan keuntungan melalui investasi dari proyek CPEC. Faktor kedua adalah Tiongkok mendapatkan akses alternatif melewati pelabuhan Gwadar. Pelabuhan Gwadar dapat menghemat biaya logistik, waktu maupun peningkatan dalam keamanan perdagangan. Akses alternatif melalui pelabuhan Gwadar tersebut dapat meningkatkan perdagangan Tiongkok sehingga akan mempengaruhi perdagangan India di Asia Selatan.



DAFTAR PUSTAKA**Buku**

- Bailey, K. 2016. *Methods of Social Research*. Minnesota: Free Press.
- Bhatnagar, A. and Passi, R. 2016. *Neighborhood First: Navigating Ties Under Modi*. London: Global Policy Journal.
- Chambers, MR., 2002. *South Asia in 2020: Future Strategic, Balances and Alliances*. United States: Strategic Studies Institute.
- Cohen, S. B., 2015. *Geopolitics: The Geography of International Relations*. Third Edition. New York: Rowman & Littlefield Publishers.
- Dalpino, C., 2008. *New Power Dynamics in Southeast Asia*. USA: The Stanley Foundation.
- Griffiths, M., Callaghan, T. O. dan Roach, S. C. 2002. *International Relations: The Key Concepts*. Second Edition. London and New York: Routledge.
- Khan, M., Malik, A., Ijaz, S., Farwa, U., 2016. *China-Pakistan Economic Corridor A Game Changer*. Islamabad: The Institute of Strategic Studies Islamabad.
- Li, C., 2016., 'Chinese Politics in Xi Jinping Era', Brookings Institutions Press.
- Mashad, D., 2004. *Kashmir Derita yang Tak Kunjung Usai*. Jakarta: Pustaka Al-Kautsar.
- Moleong, L. 1995. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Nazir, Moh. 2013. *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Reddy, G. J., 2016. *India and China Relations Historical, Cultural and Security Issues*. India: UGC Centre for Southeast Asian & Pacific Studies.
- Rifaat, H. dan Maini, T. S., 2016. *The China-Pakistan Economic Corridor*. Washington DC: The Stimson Center.
- Sattar, A., 2010. *Pakistan's Foreign Policy 1947-2009 : A Concise History*. Second Edition. Pakistan: Oxford University Press.

Sering, S. H. 2012. *Expansion of the Karakoram Corridor : Implications and Prospects*. New Delhi: Lancer Books.

Scobell, A. dan Nader, A. 2016. *China in the Middle East: The Wary Dragon, China in the Middle East: The Wary Dragon*. California: RAND Corporation.

Soilen, K. S., 2012. *Geoeconomics*. London: bookboon.

Tao, J. R., 2012. *60 Years of Pakistan - China Relations: Landmark, Trends and Approaches*. Islamabad: Institute of Policy Studies.

Umana, F. 2012. *Transnational Security Threats in the Straits of Malacca*. Washington: The Fund for Peace.

Umer, M., 2013. *Pakistan-China Relations: Problems and Prospects (2001-2011)*. Lahore: Department of Political Science, University of the Punjab.

Wilson, F., 1996. *Concept and Issues in Comparative Politics*. New Jersey: Purdue University.

Jurnal

Azhar, R., Masood, S., Malek, N., dan Rehman, K. 2018. Conflict and Development : A Case Study of East Pakistan Crisis. *International Journal of Research and Innovation in Social Science (IJRISS)*, 2(8): pp. 131–135.

Flint, C. 2009. 'Introduction to Geopolitics', *Journal of Geography*, 108(4–5), pp. 1–237.

Hu, D., Jun, O. dan Hu, X. 2017. On the Environmental Responsibility of Chinese Enterprises for Their FDI in Countries within the One Belt and One Road Initiative, *The Chinese Journal of Comparative Law*, 5(1), pp. 36–57

Idrees, R. Q., Shapiee, R. Dan Ahamat, H. 2018. Energy cost saving and economic prospective of China Pakistan economic corridor, *International Journal of Energy Economics and Policy*, 8(6), pp. 217–226.

Kataria, J. R. dan Naveed, A. 2014. Pakistan-China Social and Economic Relations, *South Asian Studies A Research Journal of South Asian Studies*, 29(2), pp. 395–410.

Li, Z. 2010. China-India Relations: Strategic Engagement and Challenges, *Center for Asian Studies*, 34, pp. 1–33.

Muhammad Khan, R. 2011. Prospects of Sino-Pak Relationship, *Margalla Papers*, pp. 17–48.

- Rakisits, C. .2015.A Path to the Sea: China's Pakistan Plan, *World Affairs Journal*, 178(3), pp. 67–74.
- Paul, T. V. 2003.Chinese - Pakistani Nuclear/Missile Ties and Balance of Power, *Nonproliferation Review*, 10(2), pp. 21–29.
- Ramana, S. 2011. 'China-Pakistan Nuclear Alliance An Analysis IPCS Special Report IPCS Special Report', *Institute of Peace and Conflict Studies*, 109(August).
- Rana, K. S. 2017.China's Belt and Road Initiative (BRI): Impact on India & its China Diplomacy, *Institute of Chinese Studies*, 16(16), pp. 1–24.
- Ranjan, A. 2015.The China-Pakistan Economic Corridor: India's Options, *The Institute of Chinese Studies*, 10(10), pp. 1-25.
- Sachdeva, G. 2018.Indian Perceptions of the Chinese Belt and Road Initiative, *International Studies*, 55(4), pp. 285–296.
- Sanjaya Baru. 2010. Geo-economics and Strategy, *IISS Geo- economic and Strategy Programme.*, 54(3), pp. 47–58.
- Shabir, S. dan Kazmi, R. 2007.Economic Effects of the Recently Signed Pak-China Free Trade Agreement, *The Lahore Journal of Economics*, 12. pp. 174-197.
- Vihma, A. 2018.Geo-economic analysis and the limits of critical geopolitics : A new engagement with Edward Luttwak, *Taylor & Francis Group*. pp. 1-18.
- Wigell, M. dan Scholvin, S. 2018.Geo-Economics as Concept and Practice in International Relations: Surveying the State of the Art, *FIIA Working paper*, 102(April), pp. 15.
- Zeb, R. 2012.Pakistan-China Relations : Where They Go from Here ?, *UNISCI Discussion Papers*, 29(November), pp. 45–58.

Internet

- AIIB. 2015. <https://www.aiib.org/en/index.html>. [Diakses pada 2 November 2018]
- Arab News. 2017. Huge Chinese trade boost for Middle East in the pipeline?, <https://www.arabnews.com/node/1206606/business-economy> [Diakses pada 20 November 2019].
- BBC News. 2001. Agra Summit At a Glance, South Asia.

http://news.bbc.co.uk/2/hi/south_asia/1430367.stm [Diakses pada 6 Maret 2019].

BOI, 2015. Board of Investment Pakistan, “CPEC Portfolio of investment” <http://boi.gov.pk/Home.aspx> [Diakses pada 30 November 2019]

Chatzky, A. dan McBride, J. 2019. China’s Massive Belt and Road Initiative, Council on Foreign Relations. <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative> [Diakses pada 27 Agustus 2019].

China-Pakistan Economic Corridor Official Website. 2019a. Pakistan plans hydro projects on Jhelum River with Chinese help. <http://www.cpecinfo.com/news/pakistan-plans-hydro-projects-on-jhelum-river-with-chinese-help/NjUzMg==> [Diakses pada 20 November 2019].

-----, 2019b. The Complete Speech of Prime Minister Imran Khan at the Belt and Road Forum 2019, China-Pakistan Economic Corridor. <http://www.cpecinfo.com/news/the-complete-speech-of-prime-minister-imran-khan-at-the-belt-and-road-forum-2019/Njk5OQ==>. [Diakses pada 15 Oktober 2019]

China Daily. 2016. Full text of Chinese President Xi Jinping’s address at AIIB inauguration ceremony. http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-01/16/content_23116718.htm. [Diakses pada 20 Oktober 2019]

-----, 2019. China, Pakistan to boost teamwork on Belt, Road. <https://global.chinadaily.com.cn/a/201903/20/WS5c917322a3104842260b1749.html>. [Diakses pada 20 November 2019]

CNN Indonesia. 2016. Sejarah Konflik Puluhan Tahun India dan Pakistan di Kashmir. <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20161003144302-113-162944/sejarah-konflik-puluhan-tahun-india-dan-pakistan-di-kashmir?>. [Diakses pada 29 Agustus 2019].

Daily Times. 2016. 65 years of Pakistan -China Friendship. Available at: <https://dailytimes.com.pk/80803/65-years-of-pak-china-friendship/> [Diakses pada 7 Agustus 2019].

DAWN. 2016. IAF came close to bombing Pakistani bases in Kargil. <https://www.dawn.com/news/1271956> [Diakses pada 20 Oktober 2019]

Defence, N. 2008. Operation United Nations Commission for India and Pakistan, National Defence and the Canadian Forces. <http://www.cmp-cpm.forces.gc.ca/dhh-dhp/od-bdo/di-ri->

eng.asp?IntlOpId=263&CdnOpId=311 [Diakses pada 1 Maret 2019].

DW. 2019. Pakistan thanks China for 'support on Kashmir issue', DW made for Minds. <https://www.dw.com/en/pakistan-thanks-china-for-support-on-kashmir-issue/a-50745277> [Diakses pada: 9 December 2019].

India Today. 2015. Indian defence experts worried about Karakoram highway's strategic implications to security. <https://www.indiatoday.in/magazine/indiascope/story/19780731-indian-defence-experts-worried-about-karakoram-highways-strategic-implications-to-security-818510-2015-01-31> [Diakses pada 20 November 2019].

Ebbighausen, R. 2018. China's New Silk Road faces resistance from India, partners, DW made for Minds. <https://www.dw.com/en/chinas-new-silk-road-faces-resistance-from-india-partners/a-44056399> [Diakses pada 9 September 2019].

Modern Diplomacy. 2018. China's Role in 1965 Indo-Pak War. <https://moderndiplomacy.eu/2018/09/27/chinas-role-in-1965-indo-pak-war/> [Diakses pada 23 April 2019].

IMF Outlook. 2016. List of Asian Countries by GDP. IMF. https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP_RPCH@WEO/OEMDC/ADVEC/WEOWORLD [Diakses pada 22 November 2019].

Jaishankar, D. 2017. India feeling the heat on Belt and Road. The Interpreter. <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/india-feeling-heat-belt-road>. [Diakses pada 20 Oktober 2019]

Jha, P. S. 2016. Why India Must Embrace China's One Belt One Road Plan. <https://thewire.in/diplomacy/india-must-embrace-chinas-one-belt-one-road-plan>. [Diakses pada 5 Oktober 2019]

Ministry of External Affairs Government of India. 1966. TASHKENT DECLARATION SIGNED BY PRIME MINISTER OF INDIA AND PRESIDENT OF PAKISTAN. <https://mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/5993/Tashkent+Declaration> [Diakses pada 22 April 2019].

....., 2018. Official Spokesperson's response to a query on media reports regarding possible cooperation with China on OBOR/BRI. <https://mea.gov.in/media-briefings.htm?dtl/29768/official+spokespersons+response+to+a+query+on+media+reports+regarding+possible+cooperation+with+china+on+obor>

[bri](#). [Diakses pada 26 Oktober 2019]

Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. 2009. China and Pakistan Bilateral Economic and Trade Relations, Economic and Commercial Counsellor's Office of the Embassy of the People's Republic of China in the Islamic Republic of Pakistan. Available at: <http://pk2.mofcom.gov.cn/article/bilateralcooperation/inbrief/200905/20090506267003.shtml>. [Diakses pada 6 November 2019].

-----, 2011. The Path of China's Peaceful Development: What It Is About. http://www.china.org.cn/government/whitepaper/2011-09/06/content_23362449.htm. [Diakses pada 7 November 2019].

-----, 2013. China and Pakistan. Available at: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zzjg_663340/yzs_663350/gjlb_663354/2757_663518/ [Diakses pada 6 November 2019].

-----, 2017a. Full text of President Xi's speech at opening of Belt and Road forum, Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1465819.shtml. [Diakses pada 5 Agustus 2019]

-----, 2017b. Speech by Foreign Minister Wang Yi at the Opening of Symposium on International Developments and China's Diplomacy in 2017, Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjbxw/t1518130.shtml. [Diakses pada 20 April 2019]

Moneycontrol. 2018. AIIB ready to pump in \$1.9 billion more into various Indian projects. moneycontrol. <https://www.moneycontrol.com/news/business/aiib-ready-to-pump-in-1-9-billion-more-into-the-country-2613961.html>. [Diakses pada 4 April 2019]

News18. 2018. Chinese President Xi Jinping Defends BRI: Says China Has no Geopolitical Calculations, News18. <https://www.news18.com/news/world/chinese-president-xi-jinping-defends-bri-says-china-has-no-geopolitical-calculations-1714401.html>. [Diakses pada 16 Juli 2019]

Official Gateway to the Government of Pakistan. 2017. Speech Delivered by Prime Minister Muhammad Nawaz Sharif at the Plenary Session of the Belt and Road Forum (BRF) International Cooperation, Beijing, China, 14 May

2017. http://issi.org.pk/wp-content/uploads/2017/05/Speech_Delivered_by_PM_Muhammad_Nawaz_Sharif.pdf. [Diakses pada 26 Agustus 2019]
- REUTERS. 2013. China, India spar over disputed border. <https://www.reuters.com/article/us-india-china-border/china-india-spar-over-disputed-border-idUSBRE9AT06A20131130> [Diakses pada 20 Maret 2019].
- Security.org. 2011. 1999 Kargil Conflict. <https://www.globalsecurity.org/military/world/war/kargil-99.htm> [Diakses pada: 1 Maret 2019].
- Sharma, R. 2015. Here's why Indian strategists should worry about China's \$46 billion funding to Pakistan, Firstpost. <https://www.firstpost.com/world/heres-why-indian-strategists-should-worry-about-chinas-46-billion-offering-to-pakistan-2205216.html> [Diakses pada 9 September 2019].
- Sputnik News. 2019. India Boycotting China's Belt and Road Project Due to 'Sovereignty Concerns'. Available at: <https://sputniknews.com/asia/201905041074698401-india-boycotting-belt-and-road-project-due-to-sovereignty-concerns/> (Accessed: 15 December 2019).
- The Express Tribune. 2016. Modi's remarks on Gilgit-Baltistan shows frustration over CPEC: G-B CM. <https://tribune.com.pk/story/1173589/modis-remarks-gilgit-baltistan-shows-frustration-cpec-cm/>. [Diakses pada: 10 December 2019]
- Stacey, K., Mundy, S. and Feng, E. 2018. India benefits from AIIB loans despite China tensions, The Financial Times Limited 2018. <https://www.ft.com/content/da2258f6-2752-11e8-b27e-cc62a39d57a0> [Diakses pada 3 November 2018].
- The Diplomats. 2015. A Miracle on the Indus River?. <https://thediplomat.com/2015/12/a-miracle-on-the-indus-river/> [Diakses pada 5 September 2019].
- The Diplomats. 2016. China Confirms Export of 8 Submarines to Pakistan. <https://thediplomat.com/2016/10/china-confirms-export-of-8-submarines-to-pakistan/>. [Diakses pada 29 Maret 2019]
- The Economic Times. 2018. Chinese Army troops spotted along Line of Control in Pakistan occupied Kashmir. Economic Times. <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/chinese-army->

troops-spotted-along-line-of-control-in-pakistan-occupied-kashmir/articleshow/51380320.cms [Diakses pada 7 November 2019].

The Economic Times. 2019. China building 'most advanced' naval warships for Pakistan: Report, The Economic Times. <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/china-building-most-advanced-naval-warships-for-pakistan-report/articleshow/67345177.cms?from=mdr> [Diakses pada 20 November 2019].

The Guardian.2014. China surpasses US as world's largest trading nation, <https://www.theguardian.com/business/2014/jan/10/china-surpasses-us-world-largest-trading-nation> [Diakses pada 22 November 2019].

UNESCO. 2018. About the Silk Road, UNESCO. <https://en.unesco.org/silkroad/about-silk-road> [Diakses pada 19 September 2018).

Van Efferink, L. 2009. The Definition of Geopolitics – The Classical, French and Critical Traditions. http://www.exploringgeopolitics.org/publication_efferink_van_leonhardt_the_definition_of_geopolitics_classical_french_critical/. [Diakses pada 3 Agustus 2019]

Weiss, M. A. 2017. Asian Infrastructure Investment Bank.Global Governance. <https://fas.org/sgp/crs/row/R44754.pdf> [Diakses pada 2 November 2018].

Wijeratne, D., Lyn, F. & Rathbone, M. 2017. Repaving the ancient Silk Routes PxC Growth Markets Centre. <https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-centre/assets/pdf/pwc-%0Agmc-repaving-the-ancient-silk-routes-web.pdf>. [Diakses pada 26 Agustus 2019]

Xinhuanet. 2015. Full text of Chinese President's speech at Boao Forum for Asia, Xinhuanet. http://www.xinhuanet.com/english/2015-03/29/c_134106145.htm. [Diakses pada 5 September 2019]

Skripsi/Tesis

Aqeel, M. 2016. Impact of China Pakistan Economic Corridor. *Tesis*. BBA International Business.

Chen, Z. 2017. India's Different Attitudes toward AIIB and BRI. *Tesis*. Denmark: Aalborg University.