



Memfaatkan One Belt One Road: Kepentingan Ekonomi Pakistan dalam China-Pakistan Economic Corridor Tahun 2015-2020

Addafi Aryaguna, Reni Windiani

International Relations Department, Faculty of Social and Political Science
Universitas Diponegoro

Jalan Prof. H. Soedarto, SH, Tembalang, Semarang, Kotak Pos 1269

Website <http://www.fisip.undip.ac.id> Email: fisip@undip.ac.id

ABSTRACT

Under the One Belt One Road scheme, China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) is a series of massive infrastructure project that are under construction in Pakistan that consists of transportation network construction, energy projects, storage facilities, port, SEZs, and other elements under the CPEC banner worth 46 Billion US\$. But the CPEC projects came at a huge risk for Pakistan, as the investment aid from China came in the form of a loan, and the and that the security of CPEC projects are under threat from separatist groups like the BLA. This research's purpose is to find out the reason behind Pakistan's agreement to conduct a bilateral cooperation with China under the CPEC projects in the period of 2015-2020. This research would employ the liberalism paradigm as the analytic tool. This study hypothesizes that the reason for Pakistan's willingness to cooperate with China is the existence of its domestic economic interests despite of its controversies. The results of this study indicate that Pakistan does have a strong desire to develop its domestic economy, while CPEC plays an important role in this process. In addition, the CPEC was also viewed by Pakistan as a cooperation that could support this country to achieve the Pakistan Vision 2025.

Keyword: *CPEC, Pakistan, Interests, Liberalism, Cooperation*

PENDAHULUAN

Pada tahun 2013, Presiden Tiongkok, Xi Jinping mulai membicarakan visinya mengenai program One Belt One Road (OBOR) untuk meningkatkan konektivitas antara Asia, Afrika, dan Eropa, baik melalui jalur darat maupun melalui jalur laut. Xi Jinping pertama kali membicarakannya dengan negara lain saat melakukan kunjungan pada bulan September 2013 di Kazakhstan dan Oktober 2013 di Indonesia. Program ini juga disebut sebagai Belt and Road Initiative (BRI) (Xinhua, 2015). Konektivitas Asia, Afrika, dan Eropa pada BRI ini wujud utamanya adalah pembangunan infrastruktur untuk memperlancar hubungan dagang antara Asia, Afrika, dan Eropa. BRI ini mencakup banyak proyek infrastruktur di banyak negara dan disebut-sebut menguntungkan untuk semua pihak, baik untuk Tiongkok maupun untuk negara yang bekerjasama dengan Tiongkok dalam proyek ini. Proyek ini mendapatkan respon positif dari beberapa negara

yang memang membutuhkan dana untuk melakukan pembangunan infrastruktur negara tersebut (Kuo & Kommenda, 2018).

Di antara proyek-proyek pembangunan infrastruktur yang menjadi bagian dari OBOR, salah satu proyek yang terbesar adalah China-Pakistan Economic Corridor (CPEC). CPEC merupakan serangkaian proyek pembangunan infrastruktur raksasa di Pakistan yang meliputi pembangunan jalan, penghasil energi, fasilitas penyimpanan, pelabuhan, transportasi, dan berbagai elemen lain yang menjadi satu dibawah nama CPEC (Chohan, 2017). CPEC diresmikan pada tanggal 20 April 2015 bersamaan dengan kunjungan Xi Jinping ke Pakistan dan menandatangani perjanjian investasi senilai US\$ 46 Milyar dengan prioritas pembangunan di sektor transportasi dan sektor energi (Stevens, 2015). CPEC meliputi jalur sepanjang 3.218 kilometer berupa jalan raya, jalan untuk kereta api, maupun saluran pipa-pipa yang akan menghubungkan Kota Gwadar yang terletak di Provinsi Balochistan, Pakistan ke Kota Kashgar di Provinsi Xinjiang, Tiongkok. Gwadar sendiri menjadi titik penting secara geografis karena terletak di antara Asia Selatan, Asia Tengah, dan Asia Barat di tepian Teluk Persia (Times of India, 2018). Pembangunan sektor energi akan menjadi prioritas mengingat Pakistan merupakan negara yang memiliki kekurangan energi yang cukup besar. Kekurangan dalam sektor energi Pakistan mencapai 4000 Megawatt dan bisa naik menjadi 7000 Megawatt atau sekitar 32 persen dari total kebutuhan listrik. Kekurangan energi ini telah menyebabkan kerugian sebesar 14 Milyar Rupee Pakistan yaitu sekitar 7% PDB Pakistan pada 2017. Keadaan ini menyebabkan sektor industri Pakistan menyusut. Pabrik-pabrik terpaksa menggunakan generator diesel untuk memenuhi kebutuhan mereka. Sekitar 500.000 keluarga terdampak menjadi pengangguran karena pabrik-pabrik terpaksa tutup karena kekurangan energi (Javid, 2018).

Meski begitu proyek CPEC tetaplah sebuah proyek yang beresiko besar. Pakistan memang membangun CPEC dengan bantuan investasi dari Tiongkok namun investasi itu didapatkan Pakistan melalui hutang kepada Tiongkok. Besar hutang Pakistan membuat banyak pihak khawatir. Jumlah hutang yang ditanggung Pakistan dianggap berbahaya. Keadaan ekonomi Pakistan juga membuat banyak pihak khawatir Pakistan akan terjebak dalam debt trap atau jebakan hutang seperti menurut Alice Wells, Sekretaris Amerika Serikat untuk Asia Selatan (Mahar, 2020). Menurut Bank Sentral Pakistan per 2015 silam rasio hutang luar negeri Pakistan terhadap PDB (Produk Domestik Bruto) menyentuh angka sekitar 63,3 persen hutang luar negeri Pakistan. Kehadiran proyek ini meningkatkan rasio ini. Rasio hutang luar negeri Pakistan terhadap PDB pada tahun 2018 naik menjadi 72,1 persen (Trading Economics, 2020). Apabila Pakistan tidak mampu membayar hutangnya, bukan tidak mungkin Pakistan akan jatuh ke dalam debt trap. Sebagian warga Pakistan yang tinggal di kota Gwadar, tempat yang sentral bagi CPEC juga mengkhawatirkan kedatangan warga Tiongkok dan warga Pakistan dari provinsi lain sebagai pekerja dan menjadikan warga asli Gwadar minoritas di kota mereka sendiri. Selain itu beberapa warga mengatakan bahwa di Gwadar para nelayan yang jumlahnya ribuan tidak diperbolehkan melaut dan disuruh menjauh dari daerah pelabuhan yang akan dibangun. Seorang warga lokal kota Gwadar, Dr. Abdul Aziz berkata: *“Our resources are being plundered, and we are being deprived of our livelihood. Many people had to move to remote areas after the government started the construction of Gwadar Port,”* Aziz juga menambahkan bahwa orang-orang dari luar daerah sudah berdatangan dan mulai membeli beberapa lahan di kota Gwadar (Khan, 2016).

Proyek CPEC juga memiliki ancaman keamanan dengan keberadaan grup separatis Balochistan Liberation Army (BLA). BLA sudah beberapa kali melancarkan

aksi teror di provinsi tersebut. Mereka melakukan serangan tersebut untuk mencoba meruntuhkan Kerjasama Tiongkok dan Pakistan karena mereka memandang Proyek CPEC yang memakan biaya milyaran US\$ sebagai garis hidup pemerintah Pakistan (Aamir, 2018).

PEMBAHASAN

Pakistan adalah negara dengan jumlah penduduk sebesar 223 juta jiwa yang menjadikannya sebagai negara dengan populasi terbanyak kelima di dunia (Yasmin, 2020), dimana secara geopolitik memiliki letak yang strategis di antara Asia Selatan, Asia Tengah dan Timur Tengah dengan memiliki garis pantai sepanjang 650 mil di Laut Arab dan Teluk Oman. Bagian barat yang berbatasan langsung dengan Afghanistan dan Iran, serta berbatasan dengan India di timur dan Tiongkok di timur laut jauh. Oleh karenanya, tanah adalah sumber daya alam yang berharga, namun Pakistan juga memiliki sumber daya alam lainnya seperti pasokan gas alam yang luas, minyak, potensi tenaga air, batu bara, biji besi, tembaga, garam dan batu kapur (FocusPakistan, 2013). Selain itu, terdapat hasil pertanian berupa gandum, kapas, beras, tebu, telur, buah, sayur mayur, susu, daging sapi dan daging kambing. Tidak terlepas itu saja, industri primer yang dimiliki Pakistan meliputi tekstil, pengolahan makanan, farmasi, bahan bangunan, pupuk udang, dan produk kertas. Pakistan juga sebagai negara dengan ekspor utama tekstil, beras, produk kulit, produk olahraga, karpet, permadani, dan bahan kimia (FocusPakistan, 2013).

Mengenai sumber daya alam Pakistan tersebut, terdapat beberapa sumber daya alam yang potensinya menonjol seperti Batu bara, dimana Pakistan memiliki cadangan batu bara yang diperkirakan berjumlah 175 Milyar ton yang akan bertahan lebih dari 200 tahun. Meskipun lapisan batu bara yang dimiliki Pakistan berkualitas rendah di Punjab, namun batu bara yang dimiliki Pakistan memiliki beberapa jenis, yakni batu bara belerang di Balochistan, batu bara bitumen, sub-bitumen, dan lignit. Untuk sumber daya Minyak dan Gas, produksi gas alam dengan perkiraan cadangan 885,3 Miliyar meter kubik yang akan bertahan selama 20 tahun lagi. Serta terdapat cadangan minyak dan gas yang masih belum tersentuh di bawah pegunungan Balochistan. Untuk sumber daya alam Perhutanan, Pakistan memiliki luas hutan yang mencapai 4% dari luas tanah yang dimilikinya. Hutan Pakistan menjadi sumber utama makanan, kayu, kertas, kayu bakar, getah dan obat-obatan, serta digunakan untuk satwa liar dan ekowisata. Untuk Pertambangan, selain batu bara hasil tambang yang dimiliki Pakistan cukup beragam, diantaranya biji emas dan tembaga yang besar berada di Saindak, endapan garam batu di Dataran Tinggi Pothohar, sumber daya mineral berupa cadangan gypsum, batu kapur, kromit, biji besi, garam batu, perak, batu mulia, permata, kelereng, ubin, belerang, tanah liat api, dan pasir silika. Dari segi Pertanian, Pakistan merupakan negara dengan salah satu sistem irigasi terbesar di dunia, dimana 28% dari total tanah Pakistan digunakan sebagai pertanian dengan hasil berupa kapas, gandum, beras, tebu, jagung, sorgum, millet, kacang-kacangan, biji-bijian, barley, buah-buahan dan sayuran. Hal ini membuktikan tanah yang ada di Pakistan merupakan tanah subur, dan hasil tani di Punjab dapat memberi makan dua kali lipat dari jumlah populasi Pakistan saat ini. Kemudian ada Uranium, Pakistan merupakan pengekspor uranium sejak dahulu, dimana Pakistan dapat memproduksi sebesar 45 ton uranium pada tahun 2006. Sedangkan untuk sumber daya air, penangkapan domestik perikanan berperan besar dalam perekonomian nasional Pakistan yang memiliki garis pantai sejauh 814 km. Penangkapan ikan di Pakistan merupakan sumber utama pendapatan ekspor (FocusPakistan, 2013).

Sayangnya, potensi dari besarnya sumber daya alam yang dimiliki Pakistan tidak dapat mencegah krisis karena Pakistan tidak dapat memanfaatkannya. Krisis ini menunjukkan gambaran yang suram bahwa manajemen yang buruk atau kurang efisien yang dimiliki oleh Pakistan. Selain itu, penyebab lain adanya korupsi, kurangnya keahlian teknis dan kemauan politik, dan konflik antar provinsi (FocusPakistan, 2013).

Oleh karena itu, dalam menghadapi tantangan sosial, ekonomi, keamanan dan tata kelola yang tangguh, Pakistan berusaha mewujudkan visi nasional untuk mewujudkan masyarakat yang makmur, adil, toleran, dan dinamis. Melalui Pakistan Vision 2025 yang dipublikasi pada tahun 2014 merupakan komitmen baru untuk mengatasi tantangan saat ini dan menetapkan target yang realistis dan ambisius untuk masa depan, termasuk memastikan bahwa Pakistan berhasil mencapai Tujuan Pembangunan Berkelanjutan atau *Sustainable Development Goals* (SDGs) yang diusulkan dari nol kemiskinan dan kelaparan, akses umum untuk layanan kesehatan, pendidikan, layanan energi modern, air bersih dan sanitasi, dan bergabung dengan liga negara-negara berpenghasilan menengah atas pada tahun 2025 (Ministry of Planning, Development, and Reform, 2014, p. 3).

Pakistan Vision 2025: Faktor Domestik Pendorong Kerjasama dengan Tiongkok

Selanjutnya, untuk mencapai tujuan Pakistan menjadi Harimau Asia berikutnya, diperlukan perwujudan secara tepat untuk tingkat pembangunan manusia yang tinggi (akses umum layanan kesehatan, pendidikan, pemberantasan kemiskinan, dan pemberdayaan perempuan), tingkat pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan dan inklusif yang cepat, kepatuhan terhadap aturan hukum, dan kemajuan yang stabil menuju pemerintahan yang demokratis dan transparan, serta pencapaian kebutuhan air, pangan dan ketahanan energi, insentif yang kuat untuk sektor swasta, investasi berkelanjutan dalam sumber daya pengetahuan, dan ketergantungan optimal pada konektivitas regional sebagai mesin pertumbuhan (Ministry of Planning, Development, and Reform, 2014, p. 6). Realisasi visi ini telah mengidentifikasi 7 (tujuh) bidang atau pilar prioritas, dimana masing-masing menemukan resonansi dengan satu atau lebih proposal terbaru untuk SDGs. Berikut masing-masing penjelasan 7 (tujuh) bidang atau pilar prioritas Pakistan Vision 2025.

Fokus utama Pilar I yakni, mengutamakan individu dengan mengembangkan modal manusia dan sosial. Fokus utama dalam Pilar II untuk mencapai pertumbuhan yang berkelanjutan, adat dan inklusif. Fokus utama dalam Pilar III yakni, pemerintahan yang demokratis, reformasi kelembagaan dan modernisasi sektor publik. Fokus utama Pilar IV yakni, ketahanan energi, air dan pangan. Fokus utama Pilar V adalah pertumbuhan yang dipimpin oleh sektor swasta dan kewirausahaan. Fokus utama Pilar VI yakni, mengembangkan ekonomi pengetahuan kompetitif melalui penambahan nilai-nilai. Kemudian terakhir, fokus utama Pilar VII yaitu, modernisasi infrastruktur transportasi dan konektivitas wilayah yang lebih luas (Ministry of Planning, Development, and Reform, 2014).

Peran Kerjasama Bilateral CPEC dalam Peningkatan Sektor Ekonomi, Sosial, dan Keamanan Pakistan

Liberalisme menekankan bahwa perang adalah hal yang buruk dan struktur internasional bukanlah anarki, namun melainkan kooperatif. Alih-alih memilih perang atau konflik yang merugikan, Liberalisme ala Adam Smith menggarisbawahi bahwa kerjasama justru lebih menguntungkan dan akan menghasilkan kemakmuran bersama. Dengan itu, negara akan lebih menyukai kerjasama dan nantinya mampu memberikan dampak positif ekonomi dalam negeri. Lagipula, kepentingan nasional sebuah negara tidaklah seperti Realisme yang selalu bersifat unitary dan power-seeking yang cenderung

memicu konflik, namun didasarkan pada politik domestik yang berarti akan mengikuti kepentingan aktor-aktor internal sebuah negara (Rosyidin, 2020, pp. 43-50). Dalam konteks CPEC, kepentingan untuk membangun perekonomian dalam negeri sangat kuat muncul di Pakistan. Dengan kerjasama bersama Tiongkok dalam skema ini, akan memungkinkan Pakistan untuk mendapatkan keuntungan-keuntungan tertentu dalam perekonomiannya.

Faktanya, China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) merupakan sumber pertumbuhan dan sabuk pengembangan yang menampilkan keunggulan, kerjasama yang saling menguntungkan bagi kemakmuran bersama. Berdasar koridor transportasi yang komprehensif dan kerjasama industri, kerjasama ekonomi dan perdagangan yang konkret, pertukaran orang ke orang dan komunikasi budaya sebagai mesin yang terjalin antara Tiongkok dan Pakistan sebagai sumber utama. CPEC didasarkan pada proyek-proyek kerjasama utama untuk konstruksi infrastruktur, pengembangan industri dan peningkatan mata pencaharian, yang ditujukan untuk pembangunan ekonomi sosial, kemakmuran dan keamanan di daerah-daerah tersebut (CPEC, 2017).

Kerjasama antara Tiongkok dan Pakistan dalam pembangunan ekonomi dan sosial telah membuat kemajuan yang pesat, dimana dalam 5 (lima) tahun terakhir, perdagangan Tiongkok dan Pakistan terus tumbuh pesat dengan tingkat pertumbuhan tahunan rata-rata mencapai 18,8%, serta investasi bilateral juga melonjak dan Tiongkok telah menjadi sumber modal asing terbesar bagi Pakistan. Pakistan memiliki sumber daya manusia dan alam yang kaya, potensi besar untuk pertumbuhan ekonomi dan prospek pasar yang luas disamping lokasi yang geo-strategis (CPEC, 2017).

Selama CPEC, bagi kedua negara menghasilkan faktor-faktor ekonomi yang teratur dan tepat waktu secara signifikan dan meningkatkan efisiensi dari alokasi sumber daya terhadap keunggulan komparatif masing-masing negara. Dengan tercapainya Pakistan Vision 2025 yang memanfaatkan keunggulan lokasi Pakistan di persimpangan Asia Selatan, Tiongkok, dan Asia Tengah untuk kerjasama dan pengembangan geo-ekonomi yang lebih besar dengan konektivitas regional yang lebih kuat. Hal ini diwujudkan dengan meningkatkan tata kelola publik, memperkuat konstruksi infrastruktur dan memanfaatkan dividen demografis untuk mengakumulasi modal manusia dan sosial, meningkatkan tingkat industrialisasi dan mengembangkan ekonomi berbasis pengetahuan yang kompetitif. Adanya CPEC akan mempercepat proses industrialisasi dan urbanisasi di Pakistan dan membantu menjadikan negara yang sangat inklusif, berdaya saing global, dan kemakmuran yang mampu memberikan kehidupan berkualitas tinggi kepada masyarakatnya (CPEC, 2017).

Sektor Ekonomi

Setelah bertahun-tahun mengalami resesi dan penyesuaian setelah krisis keuangan internasional, lingkungan investasi dan pembiayaan bagi proyek kerjasama besar antara Tiongkok dan Pakistan yang mudah beradaptasi. Lingkungan pasar untuk kerjasama dalam bidang industri lebih ditingkatkan dan lebih menjanjikan bagi komunitas internasional untuk berpartisipasi dalam pembangunan CPEC dan bagi negara-negara tetangga untuk saling berbagi hasil (CPEC, 2017).

Ekonomi makro Pakistan telah jauh membaik, di mana Pakistan telah mencapai konsensus luas tentang stabilitas sosial, pembangunan ekonomi, peningkatan mata pencaharian, serangkaian reformasi ekonomi telah berlaku, dan keuntungannya dalam tenaga kerja muda dan dividen demografis yang memainkan peran yang lebih besar. Pertumbuhan ekonomi telah meningkat, mendorong permintaan pasar terhadap

transportasi dan energi, tingkat inflasi yang rendah, menaikkan hasil yang nyata dari proyek-proyek pembangunan CPEC. Neraca pembayaran internasional yang telah bergerak menuju ekuilibrium, cadangan devisa telah tumbuh dan ekspektasi nilai tukar yang telah stabil, sehingga mengurangi risiko investasi dari pembiayaan bagi proyek-proyek besar CPEC. Lingkungan makro ekonomi Pakistan belum pernah lebih baik sebelum adanya pembangunan CPEC (CPEC, 2017).

Pelabuhan Gwadar dimanfaatkan Pakistan sebagai pusat ekonomi, didasarkan pada letak geopolitik yang strategis dan berhubungan dengan Asia Tengah dan Tiongkok. Pelabuhan Gwadar terbukti memiliki peran penting dalam pertumbuhan ekonomi Pakistan, dimana hampir sebagian besar perdagangan Pakistan melalui jalur laut, sehingga pengembangan pelabuhan Gwadar dapat memaksimalkan perdagangan Pakistan sebelumnya.

Dengan menciptakan peluang baru sebagai wujud meningkatkan perekonomian Pakistan berdasarkan kerjasama CPEC dan menyelesaikan proyek Pelabuhan Gwadar. Penanaman modal Tiongkok kepada Pakistan menyumbang kemajuan GDP Pakistan. Hal tersebut diperkuat dengan menghidupkan lingkungan perdagangan yang kuat yang menumbuhkan perputaran perniagaan dan lokasi wilayah Pakistan sebagai hilir mudik perniagaan melewati Gwadar Port. Pelabuhan Gwadar yang memiliki peran kunci dalam pengembangan ekonomi Pakistan memiliki kemampuan untuk menarik Penanaman Modal Asing (PMA), seperti Arab Saudi yang telah menginvestasikan sebesar 10 miliar dollar AS dalam membuka kilang minyak di Pelabuhan Gwadar (Iftikhar & Hossain, 2020, p. 389).

Pelabuhan Gwadar memiliki 5 crane jembatan kontainer baru, 100.000 m² tempat penyimpanan, peralatan pemindaian kontainer, pabrik desalinasi 220.000 galon, dua sistem pengolahan limbah, 80.000 m² ruang hijau baru, dan stasiun penerima LPG baru telah membuah Pelabuhan Gwadar mampu menangani kargo curah, container, kargo *roll-on roll-off* dan LPG, serta layanan kapal peti kemas (Mengsheng, 2019). Sehingga, Pakistan mendapatkan keuntungan dari biaya transit perdagangan tersebut yang dapat membantu stabilitas dan kemajuan ekonomi di Pakistan.

Gwadar Middle East Express yang telah dibuka dapat menghubungkan Gwadar dengan pelabuhan utama lainnya di dunia, sehingga Zona Perdagangan Bebas Pelabuhan Gwadar seluas 923 hektar akan dibangun untuk menarik investasi. Pembangunan akan dilaksanakan dalam 4 (empat) fase di dua zona, satu utara dan satu selatan, dimana pada fase I telah resmi selesai dan dioperasikan pada 28 Januari 2018 (Mengsheng, 2019). Disisi lain, pembangunan *Gwadar East Bay Express* akan menyediakan banyak fasilitas dalam rangka memastikan lalu lintas pelabuhan berjalan lancar, dimana menghubungkan antara Pelabuhan Gwadar dengan jalan raya nasional (Iftikhar & Hossain, 2020, p. 411). Sejak tahun 2013, telah ditunjukkan bahwa terdapat 51.000 lapangan pekerjaan yang diciptakan secara langsung di sektor infrastruktur jalan raya di bawah proyek CPEC, dimana 48.000 di antaranya diciptakan khusus bagi penduduk lokal Pakistan. Proyek lintas batas Tiongkok-Pakistan sepanjang 118,124 km, termasuk jalan tol sepanjang 39,305 km dan jalan raya sekunder sepanjang 78,819 km melalui simpul logistik internasional seperti Pelabuhan Gwadar, Karachi, dan Peshawar berfungsi untuk mengangkut produk dari Tiongkok Barat ke negara-negara di Timur Tengah dan Samudra Hindia melalui transportasi transit (Mengsheng, 2019).

Selain itu, *Special Economic Zones* (SEZs) memiliki peran penting pada perekonomian Pakistan, dimana sepanjang jalur barat proyek CPEC akan memiliki kesempatan untuk melakukan perdagangan, sehingga peningkatan ekspor juga mengarah

pada pertumbuhan peluang baru bagi masyarakat Pakistan. Terdapat 9 SEZs dalam CPEC yang dapat memberikan investasi berbagai macam jenis industri, penciptaan lapangan kerja sebesar 0,6 juta di Faisalabad dan pembangunan ekonomi dengan investasi asing (Iftikhar & Hossain, 2020, p. 385).

Selanjutnya, pada proyek energi CPEC membuka kesempatan kerja sebanyak 30.000 insinyur dan pekerja Pakistan pada Juni 2017, akibatnya pada tahun 2016 tingkat pertumbuhan Pakistan naik dari 4% menjadi 5,5% sementara IMF memprediksi investasi CPEC akan bertambah dari 3 miliar dollar menjadi 13 miliar dollar terhadap PDB Pakistan pada tahun 2024 (Chen, et al., 2018, p. 63).

Faktor-faktor yang menguntungkan seperti konstruksi infrastruktur CPEC menyebabkan kondisi ekonomi makro Pakistan telah membaik dan ekonominya telah mempertahankan momentum pertumbuhan cepat. Investasi langsung asing tahunan Pakistan yang tumbuh dari 650 juta dollar AS menjadi 2,2 miliar dollar AS, sehingga pendapatan per kapita naik dari 1.334 dollars menjadi 1.641 dollar. CPEC meningkatkan ekonomi Pakistan sebesar 1% sampai 2% setiap tahun dan pada tahun 2019 Pakistan telah berhasil menciptakan 70.000 lowongan pekerjaan bagi penduduk setempat (Mengsheng, 2019). Hal tersebut juga memperlihatkan bahwa terjadi pengurangan jumlah kemiskinan masyarakat berdasarkan tingkat pendapatan rumah tangga per kapita meningkat dari 569.524 dollar AS pada Juni 2014 menjadi 650.644 dollar AS pada Juni 2016.

Selanjutnya, Komisi Pembangunan dan Reformasi Nasional Tiongkok untuk relokasi industri Tiongkok ke Pakistan dan industrialisasi *Special Economic Zones* (SEZs) bersama CPEC, dimana dalam pertemuan ketiga *Joint Working Group* (JWG) mengenai kerjasama industri yang dilaksanakan pada tanggal 9 November 2017, serta JCC ke-7 yang diselenggarakan pada 21 November 2017 di Islamabad yang berperan dalam menarik FDI dari negara-negara lain (Daily Times, 2017). Pengembangan SEZs ini, akan membangun hubungan antara usaha kecil dan menengah domestik dengan keterkaitan pasar global di masa depan, sehingga akan menumbuhkan partisipasi komunitas bisnis dan pengusaha Pakistan dalam pemanfaatan maksimal dari pembangunan infrastruktur untuk meningkatkan diversifikasi dan meningkatkan ekspor Pakistan (Business Recorder, 2018).

Konektivitas dalam hal kinerja dan perdagangan Pakistan, Tiongkok dan wilayah pada umumnya, terlihat dari terhubung Pakistan dengan negara-negara sekitar, dimana hubungan dengan Tiongkok melalui Khunjerab, hubungan dengan Asia Tengah melalui keselarasan barat, potensi konektivitas dengan Iran melalui Gwadar, dan hubungan maritim dengan Timur Tengah dan Afrika (Business Recorder, 2018).

Sektor Sosial

Human Development Index (HDI) atau Indeks Pembangunan Manusia adalah langkah cepat untuk menilai kemajuan jangka panjang dalam tiga unsur dasar perkembangan manusia. Pertama, kehidupan yang panjang dan sehat, dengan tolak ukur harapan hidup manusia. Kedua, tingkat pengetahuan yang diukur dengan rata-rata tahun sekolah di antara populasi orang dewasa (25 tahun ke atas), akses pembelajaran dan pengetahuan dengan tahun-tahun yang diharapkan sekolah untuk anak-anak usia sekolah. Ketiga, standar hidup yang layak diukur dengan Pendapatan Nasional Bruto (PNB) per kapita yang dinyatakan secara tetap sejak 2017 berdasarkan dollar internasional yang telah dikonversikan menggunakan tarif *Purchasing Power Parity* (PPP) (UNDP, 2020). Nilai HDI Pakistan untuk tahun 2019 adalah 0,557 yang menempatkan Pakistan dalam

kategori negara dengan pembangunan manusia menengah dan berada di tingkat 154 dari 189 negara dan wilayah (UNDP, 2020).

Semenjak inaugurasi kerjasama CPEC pada tahun 2015, nilai HDI Pakistan meningkat dari 0,536 menjadi 0,557 di tahun 2019. Sehubungan dengan hal tersebut, harapan hidup Pakistan saat lahir telah meningkat dari 66,6 menjadi 67,3 tahun, rata-rata lama studi di sekolah meningkat dari 5,1 menjadi 5,2 tahun dan ekspektasi lama studi di sekolah meningkat dari 7,3 menjadi 8,3 tahun. Serta, PNB per kapita Pakistan meningkat dari 4,534 sejak tahun 2015 dan menjadi 5,005 di tahun 2019 (UNDP, 2020).

Proyek energi yang berada di Thar, telah mengembangkan masyarakat dalam hal sekolah dan rumah sakit, dan memberikan pelatihan mata pencaharian bagi masyarakat lokal, termasuk perempuan. Dimana, proyek hibah Tiongkok telah bergerak maju untuk berkontribusi pada pengembangan sektor sosial di bawah CPEC diseluruh negeri termasuk Gwadar (Business Recorder, 2018).

Selanjutnya, salah satu dampak positif terhadap masyarakat adanya peran dalam perluasan sektor pendidikan, dimana Pakistan dan Tiongkok melakukan upaya untuk meningkatkan pelatihan kejuruan dan sumber daya pendidikan yang lebih tinggi. CPEC juga memberikan pengaruh yang baik terhadap masyarakat dengan mendirikan pusat pelatihan teknis dan kejuruan untuk pembelajaran dan pengetahuan berbasis keterampilan, selain itu Tiongkok juga menawarkan beasiswa bagi masyarakat Pakistan. Salah satu bukti adanya MoU yang telah ditandatangani antara Universitas Shenzhen (SZU) Tiongkok dan Komisi Pendidikan Tinggi Pakistan (Daily Times, 2019).

Selain itu, kerjasama antara universitas-universitas di bawah CPEC akan memungkinkan mahasiswanya untuk bertukar pengetahuan, sehingga mahasiswa Pakistan mendapatkan kesempatan untuk mengejar pendidikan tinggi di universitas Tiongkok. Perjanjian pendidikan antara universitas Pakistan dan Tiongkok akan memperluas ketersediaan pendidikan bagi mahasiswa Pakistan, serta program beasiswa yang disediakan oleh Tiongkok akan memberikan motivasi tersendiri. Maka, CPEC akan menguntungkan masyarakat Pakistan dengan memberikan peluang untuk pendidikan tinggi yang lebih baik dengan memperluas sektor pendidikan Pakistan dan memberikan pendudukan setempat keterampilan teknis untuk memastikan peluang kerja yang lebih baik (Iftikhar & Hossain, 2020, p. 391).

CPEC juga bertujuan untuk menyediakan fasilitas perawatan kesehatan. Akibat tidak adanya fasilitas medis dan transportasi yang buruk, menyebabkan banyak pasien yang menderita di Balochistan, dimana daerah dengan fasilitas pelayanan kesehatan yang kurang seperti kurangnya dokter terlatih, perawat dan obat-obatan. Oleh karena itu, dibangunlah Rumah Sakit Persahabatan Pakistan-Tiongkok yang mulai beroperasi sejak 29 Maret 2019 sebagai hadiah bagi rakyat Gwadar dari *Red-Cross Society of China*, dengan menyediakan fasilitas kesehatan bagi masyarakat Balochistan (Baloch, 2017).

Demikian pula, proyek air bersih telah dimulai untuk melayani air di masa depan dan mengelola sistem pembuangan saluran pembuangan. Tanaman desalinasi air akan menyediakan 300.000 galon sebagai implementasi akan penyediaan fasilitas untuk akses air bersih yang akan menguntungkan 4000 keluarga. CPEC juga memberikan manfaat perdagangan dan industri di bidang kesehatan, seperti adanya fasilitas rumah sakit, perguruan tinggi kedokteran, perdagangan dan peluang produktif di sektor medis merupakan manfaat yang dirasakan Pakistan. Fasilitas rumah sakit, akses pelayanan kesehatan, air bersih dan pengelolaan yang tepat untuk pembuangan limbah merupakan faktor penting untuk memastikan standar hidup yang lebih baik (Times of Islamabad, 2018).

Sektor Keamanan

Balochistan adalah provinsi terbesar di Pakistan dengan populasi 13 juta jiwa dan sebagai daerah tertinggal. Adanya penolakan dari warga lokal terhadap penggabungan paksa provinsi Balochistan dengan Pakistan sejak tahun 1947, sehingga terdapat pemberontakan yang melawan pemerintah pusat Pakistan yang disebabkan masyarakat Balochistan telah dipinggirkan dan dirampas hak-haknya. Balochistan terus menjadi provinsi yang paling tidak berkembang di Pakistan dengan kemiskinan yang merajalela, menyebabkan warga memiliki rasa kebencian yang mendalam serta tidak adanya penyelesaian dari sumber gesekan politik dan ekonomi yang mendasarinya. Konflik tersebut juga didorong oleh dorongan nasionalis Balochistan untuk mendapatkan bagian yang lebih besar dari sumber daya alam dan otonomi politik serta administrasi internal yang diperluas, dan diperumit oleh tuduhan Pakistan bahwa India mendukung Tentara Pembebasan Balochistan (*Balochistan Liberation Army*) dan penyangkalan India bahwa telah mendukung BLA (Kanwal, 2018).

Situasi keamanan secara keseluruhan di Pakistan telah meningkat dari tahun ke tahun, tetapi serangan terorisme masih sering terjadi. Selama satu tahun terakhir, serangan kekerasan dan terorisme yang dilakukan oleh separatis Balochistan sering terjadi, akibat adanya perubahan bentuk, perluasan geografis dan fitur baru, sehingga ancaman terhadap Pelabuhan Gwadar dan CPEC telah meningkat (Mengsheng, 2019).

Selanjutnya, kebangkitan kelompok separatis dalam menggagalkan rencana Pakistan untuk memanfaatkan cadangan energi Balochistan secara optimal. Hal ini berdampak pada menghambatnya upaya untuk membangun jaringan pipa gas transnasional dari Iran dan Turkmenistan yang akan menghasilkan royalti senilai 700 sampai 800 juta dollar per tahun. Adanya tragedi pada Mei 2017, dimana 10 pekerja konstruksi di dekat Gwadar tewas akibat serangan kelompok ini merupakan akibat dari tidak dapat diterimanya proyek pembangunan CPEC. Jeander Baloch, pembicara BLA berkata; “*This conspiratorial plan [CPEC] is not acceptable to the Baloch people under any circumstances. Baloch independence movements have made it clear several times that they will not abandon their people’s future in the name of development projects or even democracy.*” (Kanwal, 2018).

Disamping itu, CPEC sebagai kerjasama antar dua negara yakni, Tiongkok dan Pakistan telah melahirkan ancaman bagi otonomi India. India tidak mempunyai jalan masuk via darat tanpa hambatan menuju *Central Asian Republics*, Afghanistan serta Iran merupakan suatu keistimewaan CPEC, sehingga India mempunyai perkara sekuritas dalam waktu lama terhadap pengelolaan Tiongkok atas *Gwadar Port*.

Menurut India, China-Pakistan Economic Corridor memberikan Tiongkok kendali penuh terhadap Selat Hormuz melalui Pelabuhan Gwadar dan Laut Arab, sehingga berdampak buruk terhadap rute perdagangan India (Abrar, 2015). India juga mengkhawatirkan proyek CPEC mampu mencuri ketertarikan Rusia yang tertarik ikut andil. Oleh sebab itu, India membentuk perhubungan dengan India-Iran sebagai inisiatif penting dalam pengurangan aset jalur CPEC dengan mendirikan cadangan pelabuhan didekat Iran. *Chabahar Port* mengizinkan India dalam mengalihkan Pakistan serta membuat jalur menuju Afghanistan yang sudah menumbuhkan kerjasama keamanan dan keperluan perekonomian secara lekat, serta menyaingi keberadaan penduduk Tiongkok di Gwadar dan memperoleh jalan masuk menuju CARs melewati *Chabahar Port*.

Menghadapi berbagai macam ancaman, Pakistan diuntungkan dengan kerjasama dengan Tiongkok di sektor keamanan. Sebelum adanya CPEC, Pakistan dan Tiongkok sudah memiliki beberapa pakta kerjasama dalam sektor keamanan dan militer. Semenjak

tahun 1960an Tiongkok berperan sebagai salah satu penyuplai senjata terbesar untuk Pakistan termasuk membangun beberapa pabrik senjata dan sistem senjata yang lengkap (Afridi & Bajoria, 2010). Tahun 1995, Pakistan dan Tiongkok menandatangani MoU untuk bekerjasama dalam mengembangkan pesawat tempur yang juga dibantu desainnya oleh Mikoyan dari Uni Soviet yang terkenal karena merancang pesawat tempur seri MiG untuk Angkatan Udara Uni Soviet. Kerjasama ini melahirkan pesawat tempur JF-17 Thunder (Javaid, 2020).

Pasca CPEC, pada bulan Maret tahun 2017 Kepala Staff Angkatan Darat Pakistan, Jenderal Qamar Javed Bajwa saat berkunjung ke Tiongkok menemui pimpinan-pimpinan militer Tiongkok dan mendapat apresiasi dalam upaya Pakistan melawan terorisme termasuk tindakan dalam menangani Al Qaeda, Tehreek-e-Taliban Pakistan (TTP) dan East Turkmenistan Islamic Movement (ETIM) dan setuju untuk berkolaborasi lebih lanjut di bidang militer (Dawn, 2017) yang berujung pada penandatanganan MoU baru pada tanggal 1 Desember 2020 di Islamabad oleh Jenderal Wei Fenghe, Menteri Pertahanan Nasional Tiongkok dan Jenderal Qamar Javed Bajwa, mengenai kepentingan bersama Tiongkok dan Pakistan, keamanan regional, dan peningkatan kerjasama dalam pertahanan bilateral antara kedua negara. Tiongkok juga mengapresiasi upaya Militer Pakistan dalam menjaga kedamaian regional dan menyediakan lingkungan yang aman untuk proyek-proyek CPEC (Dawn, 2020).

Balochistan merupakan provinsi yang vital bagi proyek CPEC terutama Kota Gwadar dengan pelabuhannya. Maka dari itu Tiongkok dan Pakistan berusaha keras untuk menjaga keamanan Gwadar. Demi keamanan itu disekitar Kota Gwadar telah mulai pembangunan dinding berpagar yang rencananya akan dibangun setinggi 3 meter dan sepanjang 30 kilometer mengelilingi Kota Gwadar. Selain itu akan dipasang sebanyak 500 kamera *High Definition* dan pengerahan personil baik dari Tiongkok maupun Pakistan untuk menjaga proyek-proyek CPEC. Total, ada sekitar 15.000 pasukan yang membentuk Special Security Division, terdiri dari 9.000 tentara Pakistan dan 6.000 tentara Tiongkok (Shukla, 2020).

PENUTUP

Dengan menginisiasi CPEC yang berada di bawah skema OBOR, Pakistan memperoleh banyak keuntungan ekonomi dari Tiongkok. Dengan bekerjasama bilateral dengan Tiongkok dalam proyek CPEC, Pakistan memperoleh infrastruktur yang baik, pengembangan sumber daya manusia yang baik, kesejahteraan sosial, kapabilitas menghasilkan energi listrik untuk warga negaranya, serta bantuan keamanan yang semuanya mampu berkontribusi pada besarnya keuntungan ekonomi yang bisa didapat Pakistan. Ini sesuai dengan paradigma Liberalisme yang menekankan pentingnya faktor-faktor domestik dalam menentukan kepentingan nasional suatu negara.

Proyek pembangunan ini mencakup kurang lebih 3.218 kilometer ini bermula dari *Gwadar Port* hingga mencapai Tiongkok melingkupi pengembangan sarana dan prasarana untuk khalayak umum, serta pertukaran teknologi, pertanian, perikanan, dan medis. Kerjasama bilateral antara Pakistan dan Tiongkok dalam CPEC memberikan dampak positif bagi perekonomian dan kehidupan masyarakat Pakistan, dimana proyek pembangunan infrastruktur dapat menghasilkan lapangan kerja dan peluang investasi. Peningkatan ekspor adalah salah satu dampak positif bagi perekonomian Pakistan, selain itu dampak positif bagi masyarakat akan penciptaan lapangan kerja, peluang untuk bisnis, peningkatan ekspor akan berpengaruh pada pengentasan kemiskinan dan meningkatkan standar hidup. Adanya proyek sosial CPEC memudahkan masyarakat untuk menempuh

pendidikan, dengan adanya kerjasama di antara universitas Pakistan dan Tiongkok, serta ketersediaan pendidikan kedokteran dan fasilitas pelayanan kesehatan dengan dibangunnya rumah sakit sebagai salah satu upaya bantuan kepada masyarakat.

Selain adanya keuntungan yang didapatkan dengan lahirnya kerjasama tersebut, lahirnya Pakistan Vision 2025 pada tahun 2014 dengan tujuh pilar di dalamnya yang juga mendorong Pakistan untuk bersedia bekerjasama dengan Tiongkok. Hal ini dikarenakan, kerjasama dengan Tiongkok tersebut sejalan dengan pilar-pilar di dalam visi 2025 milik Pakistan. Ketujuh pilar tersebut adalah sebagai berikut: (1) mengutamakan individu dengan mengembangkan modal manusia dan sosial; (2) mencapai pertumbuhan yang berkelanjutan, beradab dan inklusif; (3) Pemerintahan yang demokratis, reformasi kelembagaan dan modernisasi sektor publik; (4) ketahanan energi, air dan pangan; (5) pertumbuhan yang dipimpin oleh sektor swasta dan kewirausahaan; (6) mengembangkan ekonomi pengetahuan kompetitif melalui penambahan nilai-nilai; dan (7) modernisasi infrastruktur transportasi dan konektivitas wilayah yang lebih luas.

Adanya kepentingan ekonomi Pakistan yang dihasilkan dari konstelasi politik dalam negeri. Sejalan dengan paradigma Liberalisme, adanya kerjasama bilateral antara Pakistan dan Tiongkok dalam CPEC, memungkinkan perekonomian Pakistan akan meroket dan menjadi Harimau Asia. Dalam skema kerjasama ini, penduduk Pakistan akan memperoleh kesempatan kerja yang berarti akan ada kenaikan pendapatan dan dengan kenaikan pendapatan masyarakat maka kesejahteraan nasional bisa tercapai. Selain itu adanya pengembangan pengetahuan dan pendidikan, serta tercapainya industrialisasi melalui infrastruktur dan energi.

REFERENSI

- Aamir, A., 2018. *The threat within: Pakistan's ties to China*. [Online] Available at: <https://www.lowyinstitute.org/the-interpretor/threat-within-pakistan-s-ties-china> [Accessed 4 November 2020].
- Abrar, M., 2015. *Between The Devil and Deep Gwadar Waters*. [Online] Available at: <http://www.pakistantoday.com.pk/2015/12/05/between-the-devil-and-deep-gwadar-waters/> [Accessed 1 Januari 2021].
- Afridi, J. & Bajoria, J., 2010. *China-Pakistan Relations*. [Online] Available at: <https://www.cfr.org/backgrounder/china-pakistan-relations> [Accessed 3 November 2020].
- Baloch, B., 2017. *Hospital under CPEC project inaugurated in Gwadar*. [Online] Available at: <https://www.dawn.com/news/1331742> [Accessed 4 Februari 2021].
- Business Recorder, 2018. *'CPEC Created 75.000 Jobs In Last Five Years' An Interview With The Executive Director, CPEC Centre Of Excellence*. [Online] Available at: <https://fp.brecorder.com/2018/10/20181005412886/> [Accessed 17 Januari 2021].
- Chen, X., Joseph, S. & Tariq, H., 2018. Betting Big on CPEC. *The European Financial Review*, Maret.p. 63.
- Chohan, U. W., 2017. *What Is One Belt One Road? A Surplus Recycling Mechanism Approach*. [Online] Available at: <https://ssrn.com/abstract=2997650> [Accessed 11 November 2020].

- CPEC, 2017. *Long Term Plan for China-Pakistan Economic Corridor*. [Online] Available at: <http://cpec.gov.pk/brain/public/uploads/documents/CPEC-LTP.pdf> [Accessed 14 Desember 2020].
- Daily Times, 2019. *HEC Signs MoU With Shenzhen University For Collaboration Under CPEC*. [Online] Available at: <https://dailytimes.com.pk/357113/hec-signs-mou-with-shenzhen-university-for-collaboration-under-cpec/> [Accessed 9 Desember 2020].
- Dawn, 2017. *China, Pakistan agree to further increase military cooperation*. [Online] Available at: <https://www.dawn.com/news/1320868> [Accessed 9 Desember 2020].
- Dawn, 2020. *MoU signed with China to enhance defence ties*. [Online] Available at: <https://www.dawn.com/news/1593334> [Accessed 9 Desember 2020].
- FocusPakistan, 2013. *Our Natural Resources*. [Online] Available at: <https://focuspakistan.org/2013/01/our-natural-resources/> [Accessed 4 Desember 2020].
- Iftikhar, Z. & Hossain, I., 2020. China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) Its Impact On Pakistan Economy and Society. *Journal Of Islam In Asia*, Juni, Volume 17, pp. 385-411.
- Javaid, A., 2020. *India's Tejas LCA vs Pakistan's JF-17 Thunder Fighter Jet: Which one is better?*. [Online] Available at: <https://www.jagranjosh.com/general-knowledge/tejas-fighter-jet-of-indian-air-force-vs-jf-17-of-pakistan-air-force-1608120689-1> [Accessed 24 Desember 2020].
- Javid, Z., 2018. *How CPEC can help Pakistan's chronic power shortage*. [Online] Available at: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201808/31/WS5b88e0d5a310add14f388e63.html#:~:text=Pakistan%20is%20going%20through%20a,hours%20of%20load%20shedding%20daily.&text=The%20shortfall%20in%20the%20power,the%20total%20demand%20for%20electricity>. [Accessed 24 Desember 2020].
- Kanwal, G., 2018. *Pakistan's Gwadar Port: A New Naval Base in China's String of Pearls in the Indo-Pacific*. [Online] Available at: <https://www.csis.org/analysis/pakistans-gwadar-port-new-naval-base-chinas-string-pearls-indo-pacific> [Accessed 11 Desember 2020].
- Khan, S., 2016. *Gwadar – Pakistan's impoverished colony or an economic hub?*. [Online] Available at: <https://www.dw.com/en/gwadar-pakistans-impoverished-colony-or-an-economic-hub/a-19185999> [Accessed 4 November 2020].
- Kuo, L. & Kommenda, N., 2018. *What is China's Belt and Road Initiative?*. [Online] Available at: <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer> [Accessed 8 Agustus 2020].
- Mahar, I., 2020. *CPEC: Whether a Debt Trap for Pakistan or Not?*. [Online] Available at: <https://moderndiplomacy.eu/2020/05/22/cpec-whether-a-debt-trap->

- for-pakistan-or-not/
[Accessed 4 November 2020].
- Mengsheng, T., 2019. *Past five years of CPEC in review*. [Online] Available at: <https://tribune.com.pk/story/1966455/2-past-five-years-cpec-review-2>
[Accessed 17 Desember 2020].
- Ministry of Planning, Development, and Reform, 2014. *Pakistan Vision 2025 One Nation-One Vision*. [Online] Available at: <https://www.pc.gov.pk/uploads/vision2025/Pakistan-Vision-2025.pdf>
- Rosyidin, M., 2020. *Teori Hubungan Internasional: Dari Perspektif Klasik sampai Non-Barat*. Depok: Rajawali Press.
- Shukla, M., 2020. *China builds military base in Pakistan's Gwadar, sparks discontent in Balochistan*. [Online] Available at: <https://zeenews.india.com/world/china-building-military-base-in-gwadar-fencing-around-gwadar-ignites-discontent-in-balochistan-2332610.html>
[Accessed 14 Januari 2020].
- Stevens, A., 2015. *Pakistan lands \$46 billion investment from China*. [Online] Available at: <https://money.cnn.com/2015/04/20/news/economy/pakistan-china-aid-infrastructure/>
[Accessed 8 Agustus 2018].
- Times of India, 2018. *Why Pakistan's Gwadar port is important for China*. [Online] Available at: <https://timesofindia.indiatimes.com/why-is-pakistans-gwadar-port-important-for-china/listshow/55489519.cms>
[Accessed 14 Desember 2020].
- Times of Islamabad, 2018. *CPEC: Gwadar's decade long water problem finally resolved*. [Online] Available at: <https://timesofislamabad.com/04-Aug-2018/cpec-gwadar-s-decade-long-water-problem-finally-resolved>
[Accessed 4 November 2020].
- Trading Economics, 2020. *Pakistan Government Debt to GDP*. [Online] Available at: <https://tradingeconomics.com/pakistan/government-debt-to-gdp>
[Accessed 3 November 2020].
- UNDP, 2020. *The Next Frontier: Human Development and the Anthropocene*. [Online] Available at: http://hdr.undp.org/sites/all/themes/hdr_theme/country-notes/PAK.pdf
- Xinhua, 2015. *Chronology of China's Belt and Road Initiative*. [Online] Available at: http://english.www.gov.cn/news/top_news/2015/04/20/content_281475092566326.htm
[Accessed 8 Agustus 2020].
- Yasmin, P., 2020. *Penduduk Terbanyak di Dunia 2020, Ini 10 Daftar Negaranya*. [Online] Available at: <https://travel.detik.com/travel-news/d-5285450/penduduk-terbanyak-di-dunia-2020-ini-10-daftar-negaranya>
[Accessed 14 Desember 2020].