

# **Implikasi Belt Road Initiative di Kazakhstan Terhadap Konektivitas Ekspor ke Eropa**

**Maharani Tri Lestari & Andi Kurniawan**

*Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta*

## **Abstrak**

*Infrastruktur dan konektivitas merupakan salah satu kendala utama dalam kinerja perdagangan luar negeri Kazakhstan. Sebagai salah satu negara di Asia, Kazakhstan menghadapi tantangan serius dengan kualitas infrastruktur yang rendah. Permodalan menjadi isu utama dalam pengembangan infrastruktur ini, sehingga kehadiran investasi dari Belt and Road Initiative (BRI) yang dipimpin oleh China sangat disambut baik oleh Kazakhstan. Namun, efektivitas dan keberhasilan investasi ini menjadi pertanyaan yang menarik untuk didiskusikan, terutama karena ekspor Kazakhstan ke negara-negara sekitarnya tidak menunjukkan peningkatan signifikan. Sehingga, kehadiran Belt Road Initiative (BRI) yang diluncurkan pada tahun 2013 dengan upaya untuk meningkatkan perdagangan internasional dengan membangun jaringan infrastruktur yang luas antara negara-negara anggota Penelitian ini bertujuan mengeksplorasi dampak BRI terhadap konektivitas Kazakhstan ke Eropa dan pengaruhnya terhadap perekonomian negara tersebut. Menggunakan metodologi kualitatif deskriptif, penelitian ini menunjukkan bahwa BRI telah berhasil meningkatkan konektivitas Kazakhstan ke Eropa melalui modernisasi infrastruktur vital seperti jalan raya, pelabuhan, dan stasiun kereta api.*

**Kata Kunci:** *Kazakhstan; Belt Road Initiative; Infrastruktur; Konektivitas; Eropa.*

## **Abstract**

*Infrastructure and connectivity are one of the main constraints in Kazakhstan's foreign trade performance. As one of the countries in Asia, Kazakhstan faces serious challenges with low quality infrastructure. Capital is a major issue in the development of this infrastructure, so the presence of investment from the Belt and Road Initiative (BRI) led by China is very much welcomed by Kazakhstan. However, the effectiveness and success of this investment are interesting questions to discuss, especially since Kazakhstan's exports to neighboring countries have not shown a significant increase. Therefore, the presence of the Belt Road Initiative (BRI) which was launched in 2013 with an effort to increase international trade by building a wide infrastructure network between member countries This study aims to explore the impact of BRI on Kazakhstan's connectivity to Europe and its influence on the country's economy. Using a descriptive qualitative methodology, this study shows that BRI has succeeded in improving Kazakhstan's connectivity to Europe through the modernization of vital infrastructure such as roads, ports, and railway stations.*

**Keywords:** *Kazakhstan; Belt Road Initiative, Infrastructure, European Union.*

## Pendahuluan

Belt and Road Initiative (BRI) China, juga dikenal sebagai Silk Road baru, merupakan salah satu upaya infrastruktur paling ambisius yang pernah diusulkan. Diprakarsai pada tahun 2013 di bawah bimbingan Presiden Xi Jinping, serangkaian besar upaya pembangunan dan investasi ini pada awalnya dirancang untuk membangun infrastruktur fisik yang menghubungkan Asia Timur dan Eropa (McBride et al. 2023). Sebagai negara Asia Tengah, Kazakhstan berada di garis depan dalam kerja sama multilateral ini. Kazakhstan telah secara aktif merangkul konsep Silk Road Economic Belt (SREB) dengan menyelaraskan strategi Nurly Zhol nasionalnya, yang diumumkan oleh Presiden Nursultan Nazarbayev pada bulan November 2014, dengan visi China (Lain 2018). Strategi ini mengalokasikan paket stimulus ekonomi senilai \$9 miliar untuk tahun 2015-2019, yang mencerminkan tujuan Belt and Road Initiative (BRI) China. Fokusnya adalah pada pengembangan transportasi, logistik, industri, energi, perumahan, infrastruktur utilitas, pendidikan, dan mendukung usaha kecil dan menengah. Nurly Zhol juga berusaha menarik investor di luar China, sejalan dengan retorika BRI yang lebih luas, meskipun implementasi praktisnya mungkin berbeda (Tian 2018).

Jika melihat keadaan konektivitas antara Kazakhstan dan Eropa beberapa dekade lalu, tentunya dapat dikatakan bahwa konektivitas yang ada sudah banyak menghasilkan banyak manfaat bagi kedua kawasan ini. Akan tetapi, jalur yang sudah ada masih jauh dari kata “efektif” yang seharusnya menjadi tolok ukur keberhasilan dari konektivitas itu sendiri (Fritz 2019). Permasalahan ini tidak luput dari kondisi infrastruktur yang tidak memadai, keterbatasan muatan, biaya yang relatif mahal, dan juga kondisi geopolitik yang bergejolak seringkali tidak menguntungkan bagi negara-negara di kawasan Asia tengah (Pomfret 2020). Realitas geopolitik menimbulkan tantangan besar dalam meningkatkan konektivitas antara Kazakhstan dan Eropa. Untuk mengatasi tantangan-tantangan ini diperlukan penguatan dialog regional, negosiasi perjanjian perdagangan multilateral, diversifikasi jalur perdagangan, dan peningkatan praktik tata kelola yang baik dalam proyek infrastruktur (Baniya et al. 2019).

Ketika proyek infrastruktur BRI memfasilitasi konektivitas lintas batas dan efisiensi logistik yang lebih lancar, negara-negara pengeksport mempunyai posisi yang lebih baik untuk memanfaatkan perluasan akses pasar dan penyederhanaan jalur perdagangan (AIIB 2018). Selain itu, penekanan BRI pada kerja sama perdagangan dan investasi menumbuhkan lingkungan yang kondusif bagi berkembangnya industri berorientasi ekspor, yang memperoleh manfaat dari peningkatan mekanisme perdagangan dan kerangka kebijakan yang mendukung. Intinya, BRI bertindak sebagai saluran untuk membina hubungan yang saling menguntungkan antara pembangunan infrastruktur dan promosi ekspor, mendorong integrasi perdagangan global dan kesejahteraan ekonomi (Alon et al. 2018).

Dengan itu, BRI telah membuktikan melalui fasilitas pengembangan koridor transportasi penting, seperti jalan raya dan jalur kereta api, yang menghubungkan China dengan Eropa melalui Asia Tengah. Pembangunan infrastruktur ini telah meningkatkan rute perdagangan dan merangsang kegiatan ekonomi di negara-negara yang berpartisipasi. Keterlibatan aktif Kazakhstan dalam BRI kemungkinan besar telah berkontribusi pada pertumbuhan ekonominya dengan menarik investasi, mempromosikan perdagangan, dan mendorong konektivitas regional. Terlepas dari sifat ambisi BRI yang terus berkembang, elemen yang konsisten dari pendekatan Beijing adalah memobilisasi perusahaan-perusahaan China dan modal publik dan swasta untuk melayani kepentingan geo-ekonomi China di luar negeri. Strategi ini bertujuan untuk meningkatkan jejak dan pengaruh global Beijing. BRI, dengan memperluas kapitalisme negara China secara internasional, merupakan bentuk unik dari perdagangan yang saat ini tidak dapat ditiru oleh negara lain (IISS 2022). Dengan demikian, terdapat risiko bahwa pembangunan infrastruktur dan ekonomi di sekitar Asia Tengah hanya akan menguntungkan China.

Namun, potensi peningkatan konektivitas transportasi, peningkatan peluang perdagangan, pendapatan biaya transit, serta pengembangan dan ekspor sumber daya alam membuat prospeknya menarik bagi semua negara di kawasan ini (Amijonov et al. 2019). Pengejaran konektivitas darat China ke Eropa dan perluasan akses pasar sangat bergantung pada keberhasilannya di Asia Tengah, dengan fokus khusus pada Kazakhstan-negara terbesar ke-9 yang membentang di bentangan Eurasia yang luas (Hongjian 2016). Kazakhstan memiliki arti penting secara geopolitik dan merupakan pemasok sumber daya energi yang substansial bagi China, dengan setidaknya 20% investasi dalam produksi minyaknya berasal dari China (Tengri News 2013). Selain itu, sejak terlibat dalam Inisiatif Sabuk dan Jalan (BRI), Kazakhstan telah mengalami peningkatan signifikan dalam konektivitas ekspor dengan Eropa, khususnya melalui pembangunan jalur kereta api Kazakhstan-Turkmenistan-Iran. Kereta api ini, yang merupakan komponen penting dari proyek infrastruktur BRI, telah secara signifikan mengurangi waktu transportasi barang yang melakukan perjalanan antara Kazakhstan dan Eropa (Capitabio 2017).

Melalui beberapa penelitian terdahulu seperti yang ditulis oleh Zakirullah Zaki, Guiliang Tian, dan Mohammad Yunes Amini (2023) dalam penelitiannya yang berjudul 'Literature Review on Belt and Road Initiative's Integration for Trade Connectivity of Afghanistan' menemukan bahwa Pemerintah Afghanistan melihat BRI sebagai peluang besar untuk mengubah perekonomiannya yang bergantung pada bantuan menjadi perekonomian yang mandiri, stabil, dan dapat diandalkan. Penelitian ini melihat potensi keuntungan ekonomi BRI dalam meningkatkan

konektivitas perdagangan di Afghanistan. Faktor-faktor tersebut meliputi Penanaman Modal Asing, Produk Domestik Bruto, Transportasi, efektivitas logistik, budaya, Stabilitas Jarak Kelembagaan, dan Keamanan.

Selain itu penelitian yang ditulis oleh Naam Foo, Hooi Hooi Lean, dan Ruhul Salim (2019) pada *‘The impact of China’s One Belt One Road initiative on international trade in the ASEAN region’* menemukan bahwa koefisien dummy OBOR adalah positif dan signifikan secara statistik, yang berarti bahwa kebijakan ini menguntungkan negara-negara ASEAN dan China dalam hal peningkatan arus perdagangan antar negara-negara tersebut. Selain itu, koefisien variabel kontrol lainnya, seperti kesamaan bahasa, kesamaan perbatasan, dan jarak, memiliki tanda yang diharapkan, dan semuanya signifikan secara statistik. Dengan demikian, inisiatif kebijakan OBOR dapat menjadi mekanisme yang menjanjikan untuk fasilitasi perdagangan di negara-negara tersebut di tahun-tahun mendatang.

Kebaruan dari penelitian ini terletak pada upaya peneliti untuk mengeksplorasi apakah dampak pembangunan infrastruktur atas program BRI di Kazakhstan terhadap konektivitas ekspor ke Eropa setelah 10 tahun terus positif atau malah sebaliknya. Penelitian ini juga mengasumsikan bahwa Kazakhstan akan menggunakan BRI sebagai sarana untuk memicu pertumbuhan di negara tersebut dan memperkuat posisinya di Asia Tengah, mengingat Kazakhstan sering terbelah di antara dua kekuatan (China dan Rusia), pembangunan yang akan dibawa oleh BRI dapat membantu Kazakhstan untuk tetap mandiri sebagai negara yang terkurung daratan. Meneliti implikasi peran *Belt Road Initiative* terhadap suatu negara sangatlah luas. Maka dari itu, peneliti memfokuskan penelitian ini terhadap dampak pembangunan infrastruktur dalam program BRI di Kazakhstan dalam membangun sebuah konektivitas untuk membuka pintu perdagangan internasional, terutama ke kawasan Eropa. Hal ini memberikan kesempatan bagi penulis untuk menyusun penelitian ini, yang berfungsi sebagai referensi bagi peneliti masa depan yang tertarik untuk membahas BRI dan ekonomi Kazakhstan.

## Metode Penelitian

Berangkat dari rumusan masalah melalui penekanan kata “bagaimana” implikasi Belt Road Initiative di Kazakhstan terhadap konektivitas ekspor ke Eropa mempengaruhi perekonomian Kazakhstan melalui program ini maka peneliti akan menggunakan pendekatan deskriptif. Menurut (Kim et al. 2017), Penelitian deskriptif kualitatif merupakan penelitian yang menghasilkan data tentang siapa, apa, dan di mana peristiwa atau pengalaman dari perspektif yang subjektif. Perspektif penelitian

deskriptif mewakili pola interdependensi atas China dan Kazakhstan yang saling menguntungkan. Dimana, sikap yang diambil Kazakhstan dalam merespons inisiasi transformatif yang diciptakan negara China ini menaruh harapan besar bahwa bekerja sama secara kooperatif dengan China, akan membawa perkembangan yang lebih menguntungkan bagi Kazakhstan.

Melalui penelitian kualitatif deskriptif, peneliti akan mencoba untuk menginterpretasikan program pembangunan infrastruktur pada realisasi kebijakan BRI, di mana pada penelitian ini akan mengkhususkan dampaknya pada sektor pembangunan infrastruktur dalam mewujudkan efisiensi konektivitas ekspor ke Eropa. Aktivitas ini kemudian akan dianalisis secara interpretatif terkait implikasi Belt Road Initiative di Kazakhstan sebagai alat konektivitas ekspor Kazakhstan ke Eropa dengan memfokuskan pada sektor ekonominya.

## **Landasan Konseptual**

### **Konektivitas**

Rodrigue, Comtois, & Slack (2016) dalam bukunya yang berjudul “Geography of Transport System” menyatakan bahwa konektivitas merupakan sebuah hubungan antara node atau titik yang dihubungkan oleh link atau garis. Secara harfiah konektivitas dapat diartikan sebagai sebuah keterhubungan. Kata ini telah hadir sejak tahun 1890, tetapi seiring dengan perkembangan zaman, pengertian ini kian berubah. Misalnya, pada abad ke-20 konsep ini sering dikaitkan dalam beberapa bidang sains seperti telekomunikasi yang membahas tentang konektivitas internet. Namun, baru pada tahun 2010-an konektivitas menjadi kata kunci dalam diplomasi, integrasi ekonomi, dan hubungan internasional (Gaens et al. 2023). Selain itu, konektivitas dapat didefinisikan juga sebagai kemampuan berhubungan dengan kemampuan dan kemudahan dalam mencapai tujuan (Ds) dari titik asal potensial (Os) dan sebaliknya. Ini menangkap bagaimana mereka terhubung, baik secara spasial maupun temporal. Semakin banyak destinasi yang dapat diakses, semakin besar potensi penyediaan layanan transportasi antar destinasi tersebut—dan semakin sering layanan transportasi ke destinasi tersebut, semakin besar pula tingkat konektivitasnya. Namun, nilai (dampak sisi permintaan) konektivitas dipengaruhi oleh karakteristik lain, seperti kepentingan relatif dari destinasi yang dilayani dan biaya untuk mengakses destinasi tersebut. Tidaklah mudah untuk menggabungkan semua faktor ini ke dalam satu definisi (Oxera 2010).

Dalam perdebatan akademis, khususnya di bidang hubungan internasional, memperluas konektivitas adalah hal yang penting karena setidaknya ada empat alasan. Pertama dan terpenting, meskipun ada di mana-mana, konsep ini masih kurang dalam teorinya. Implikasinya, berbagai manifestasi konektivitas dalam arena global, dan implikasinya terhadap kerja sama dan persaingan internasional, belum dipahami dengan baik (Gaens et al. 2023). Kedua, fokus pada konektivitas memungkinkan kita untuk mengatasi perdebatan yang seringkali tidak informatif mengenai keseimbangan kemampuan daya dan polaritas sistem (Layne 2011). Ketiga, dengan terciptanya konektivitas, berbagai aktor dapat ikut serta atau keluar dari berbagai komponen tatanan internasional dan regional, sehingga menciptakan peluang untuk meningkatkan konvergensi dan divergensi (Gaens et al. 2023). Keempat, konektivitas mempunyai implikasi terhadap bagaimana kawasan dibangun dan bagaimana kawasan tersebut dikonseptualisasikan. Setelah regionalisasi yang berpusat pada perdagangan, regionalisme neoliberal yang berorientasi politik, dan fase yang ditandai dengan kerja sama transregional yang proaktif (Söderbaum & Van Langenhove 2005).

Pada tingkat yang lebih empiris dan praktis, konektivitas memainkan peran penting dalam mengatasi kebutuhan global yang terus berlanjut akan investasi infrastruktur, dalam meningkatkan perdagangan dan investasi, dan dalam mendekatkan masyarakat di dunia (World Economic Forum 2022). Sebagai contoh, Di Asia, China telah mengambil peran utama dalam memajukan konektivitas. Inisiatif Belt-and-Road China, yang diadopsi pada tahun 2013 dan diluncurkan pada tahun 2014, telah menjadi ciri utama upaya Beijing untuk berinvestasi dalam proyek infrastruktur berskala besar dari Asia hingga Eropa, termasuk melalui jembatan darat dan koridor transportasi laut. Ini mencakup Jalur Sutra Ekonomi, yang membentang dari China hingga Eropa, dan Jalur Sutra Maritim mempromosikan rute pelayaran dari China ke Eropa, melalui Asia Tenggara, India, dan Afrika. Hal ini telah mendorong negara-negara lain dan organisasi regional untuk merancang strategi konektivitas mereka sendiri, yang idealnya memberikan peluang kerja sama dan mengarah pada kemitraan dan “aliansi infrastruktur” (Gaens et al. 2023).

## **Hasil dan Diskusi**

Kesulitan-kesulitan yang dihadapi negara-negara yang terkurung daratan diakui dalam pembentukan Kantor Perwakilan Tinggi PBB untuk Negara-negara Tertinggal, Negara-Negara Berkembang yang Terkurung Daratan dan Negara-Negara Berkembang Pulau-Pulau Kecil (UN-OHRLLS) pada tahun 2001 dan diadopsi oleh Majelis Umum PBB mengenai Almaty Programme of Action (APoA): Mengatasi Kebutuhan Khusus Negara-negara Berkembang yang Terkurung Daratan dalam Kerangka Kerja Global Baru untuk Kerjasama Transportasi Transit untuk Negara-Negara

Berkembang yang Terkurung Daratan dan Transit Negara Berkembang pada tahun 2003” (Pomfret 2021). Indikator awal manfaat kerja sama ini adalah pembangunan jaringan pipa dari Turkmenistan ke Tiongkok melalui Uzbekistan dan Kazakhstan antara tahun 2006 dan 2009, yang memberikan hasil yang saling menguntungkan bagi keempat negara. Jaringan Distribusi Utara (Northern Distribution Network), yang digunakan Amerika untuk menyediakan pasukannya di Afghanistan setelah tahun 2009, juga mendorong kerja sama antar negara-negara Asia Tengah (Yuldasheva 2013). Namun, di luar inisiatif kerja sama ini, kerja sama masih terbatas, dan hubungan pribadi di antara presiden-presiden otokratis jarang hangat (Pomfret 2021).

Keinginan kuat Kazakhstan dalam menciptakan modernisasi tercermin sejak kemerdekaannya atas Rusia. Tidak hanya dari segi infrastruktur tetapi juga dari keberhasilan ekonominya. Sejalan dengan itu, pengertian modernisasi menekankan bahwa masyarakat tradisional akan mengalami transformasi menuju masyarakat yang lebih modern melalui serangkaian proses yang meliputi industrialisasi, urbanisasi, sekularisasi, dan pembentukan lembaga-lembaga modern seperti pemerintahan yang efisien, sistem hukum yang adil, dan pasar ekonomi yang berkembang. Sehingga, Pemerintah Kazakhstan telah menetapkan modernisasi sebagai tujuan nasionalnya. Bentuk modernisasi yang ingin diwujudkan oleh Kazakhstan adalah sebuah modernisasi yang akan berdampak pada kultur, modernisasi sosial, modernisasi politik, dan modernisasi ekonomi (Capitabio 2017). Dalam merealisasikan hal tersebut, pemerintah kazakhstan juga telah mengupayakan berbagai macam cara untuk mencapai tujuannya. Sejak pemerintahan Nursultan Nazarbayev banyak terobosan-terobosan ambisius Kazakhstan untuk mencapai kejayaan emas dalam beberapa tahun mendatang. Untuk memperkuat identitas negaranya juga, Presiden Nazarbayev melalui situs resmi Presiden Kazakhstan menerbitkan sebuah artikel yang berjudul “*Course towards the future: modernization of Kazakhstan’s identity*” menyebutkan bahwa modernisasi yang dilakukan oleh Kazakhstan telah berlangsung setelah kemerdekaannya dari Rusia. Ia juga menyebutkan bahwa Kazakhstan bersedia untuk beradaptasi dengan globalisasi. Tujuannya bukan hanya untuk memperkuat identitas negaranya saja, tetapi juga untuk mensejahterakan warga negaranya. Tentunya hal itu dapat terwujud tidak hanya dengan memanfaatkan sumber daya alam yang dimilikinya tetapi juga dengan reformasi kultur budaya dan Kazakhstan, serta peningkatan kualitas pendidikan dan digitalisasi yang telah berlangsung selama beberapa tahun kebelakang (Akorda 2017).

Selain itu, Presiden Nursultan Nazarbayev dalam mewujudkan modernisasi ekonomi dan politik juga telah dengan hati-hati mengatasi ketidakpastian dalam transformasi ini di Asia Tengah. Dalam transformasi ini juga Kazakhstan mencoba menyeimbangkan kepentingan beberapa dominasi negara yang berbatasan langsung dengan letak geografisnya. Seperti, Rusia, saudara besar Kazakhstan di Utara, dan China, bintang ekonomi yang sedang naik daun di Timur, dan juga beberapa negara yang berbatasan langsung dengan Kazakhstan. Dimana saat ini juga China Dipandang sebagai pengaruh ekonomi terbesar dunia. Dari tindakan penyeimbangan ini lahirlah kebijakan luar negeri multi-vektor negara tersebut yang berupaya untuk mendiversifikasi mitra politik dan ekonomi Kazakhstan untuk menghindari ketergantungan berlebihan pada salah satu dari mereka. Sejalan dengan hal ini, visi Presiden Nazarbayev tentang Kazakhstan sebagai pusat logistik antara Timur dan Barat menempatkan negara yang menggunakan lokasi geografis strategisnya di daratan Eurasia antara China dan Uni Eropa (EU) untuk berdagang dengan banyak negara, sekaligus menjadi bagiannya. perjanjian perdagangan regional, seperti Customs Union (CU) dengan Rusia dan Belarus (Satke & Galdini 2015).

Pada awal abad ke-21, beberapa jalur kereta api secara fisik menghubungkan Tiongkok dan Eropa, namun tidak ada yang dianggap mampu bersaing dengan angkutan laut. Jalur yang paling menonjol, Kereta Api TransSiberia, tidak banyak digunakan untuk lalu lintas internasional setelah perpecahan Tiongkok-Soviet tahun 1960 (Pomfret 2020). Jalur kereta api antara Kazakhstan dan Xinjiang, yang selesai dibangun pada tahun 1990, sebagian besar membawa batu bara, baja, bijih besi, dan mineral Kazakh lainnya ke Tiongkok sebagai imbalan atas barang-barang manufaktur Tiongkok. Setelah jalur kereta api Turkmenistan-Iran dibuka pada tahun 1997, jalur di selatan Laut Kaspia dari Turkmenistan melalui Iran dan Turki ke Eropa ditampilkan di peta PBB sebagai jalur utama TransAsia tetapi tidak digunakan sebagai jalur penghubung Tiongkok-Eropa; memang, jalur tersebut beroperasi jauh di bawah kapasitasnya karena operasi perubahan ukuran yang rumit di perbatasan Turkmenistan-Iran, peraturan yang berlebihan untuk transit di Turkmenistan dan Uzbekistan, dan pemeliharaan jalur yang buruk di Iran bagian barat dan Turki bagian timur (Kalyuzhnova & Pomfret, 2021). Sebagai program bantuan utamanya ke Asia Tengah selama tahun 1990an, EU mempromosikan rute dari Asia Tengah melintasi Laut Kaspia ke Baku dan kemudian melintasi Laut Hitam dari Georgia ke Eropa, namun terjadi perubahan moda (rel-laut-rel-laut- rel) membuat rute ini tidak menarik secara komersial (Pomfret 2021).

Disisi lain, kestabilan geopolitik dikawasan tersebut menjadi sebuah hambatan besar dalam memperlancar konektivitas antara Kazakhstan dan Eropa. Ketidakstabilan regional, persaingan kepentingan antara negara-negara besar, masalah keamanan, dan sanksi dapat mengganggu arus



arus perdagangan dan investasi pada proyek-proyek infrastruktur penting. Misalnya, sejarah ketegangan antara Rusia dan beberapa negara Eropa, atau potensi kerusuhan di Asia Tengah, dapat mengganggu jalur perdagangan yang sudah ada. Selain itu, persaingan geopolitik antara Amerika Serikat, Tiongkok, dan Rusia dapat menyebabkan konflik kebijakan dan prioritas perdagangan terkait pembangunan infrastruktur, sehingga menghambat upaya menuju konektivitas yang lancar (Eurasian Development Bank, 2021). Masalah keamanan terkait terorisme, serangan siber, dan sengketa perbatasan juga dapat memperketat kontrol perbatasan dan meningkatkan birokrasi, sehingga menghambat pergerakan barang dan manusia (Nurimbetov 2021). Pembatasan dan sanksi perdagangan yang diberlakukan karena ketegangan geopolitik semakin memperumit masalah dan menambah hambatan bagi arus perdagangan antara Kazakhstan dan Eropa. Ketergantungan Kazakhstan yang besar pada jalur transportasi Rusia membuatnya rentan terhadap ketegangan politik antara Rusia dan Eropa. Diversifikasi pilihan konektivitas sangat penting untuk memitigasi risiko ini (Fritz 2019).

### **BRI di Kazakhstan**

Kazakhstan telah menjadi salah satu pemasok energi paling signifikan bagi China sejak kemerdekaannya; negara ini menawarkan sumber daya minyak Kaspia yang berlimpah melalui pengembangan kolaboratif skala besar dan merupakan mitra penting. Kazakhstan juga melayani negara-negara Asia Tengah lainnya sebagai tujuan transit penting untuk gas alam, misalnya, dari Turkmenistan ke arah timur menuju China. Saat ini, pengaruh Beijing bersifat multidimensi di seluruh republik Asia Tengah; dengan kata lain, di Asia Tengah, khususnya di Kazakhstan, China adalah donor keuangan, investor infrastruktur, mitra perdagangan dan ekonomi yang penting, dan pemasok barang-barang konsumsi. Selain itu, China merupakan pemberi dana yang signifikan bagi sektor bisnis yang dinamis dan sumber tenaga kerja, termasuk spesialis dan pekerja yang dipekerjakan dalam proyek infrastruktur (Sadovskaya 2016). China telah mengambil posisi penting di Kazakhstan sejak tahun 1991 sebagai mitra penting. Kazakhstan, bersama empat negara Asia Tengah lainnya, khususnya dalam dekade terakhir, sedang mendekati fase kritis dalam sejarahnya, di mana perekonomian mereka dibentuk menuju kehadiran ekonomi China dibandingkan dengan Rusia (ÇeliK 2023).

Kekayaan sumber daya alam yang dimiliki Kazakhstan serta letaknya yang strategis menjadikan negara ini menjadi sebuah mitra transit utama bagi China. Selain itu, posisi China yang kerap menggantikan kedudukan Rusia di Kazakhstan menjadikan China sebagai bintang utama mitra perdagangan negara tersebut (Vakulchuk & Overland 2019). Tidak hanya di Kazakhstan, tetapi juga di kawasan Asia tengah, China memperkuat

eksistensinya di kawasan tersebut terutama sejak tahun 2008 hingga 2018. Hal tersebut juga disebabkan oleh kesadaran China atas seberapa terputusnya hubungan internal di kawasan ini dan menerapkan pendekatan bilateral dalam hubungannya dengan pemerintah-pemerintah di Asia Tengah sejak akhir tahun 1990an dan seterusnya. China telah bertindak dengan sabar dan pragmatis dan seiring berjalannya waktu telah berhasil membangun hubungan kerja dengan kelima negara di kawasan tersebut, terutama di Kazakhstan. Sejak China mengusulkan inisiatif ini, Kazakhstan memberikan tanggapan positif, memberikann dukungan kuat terhadap pembentukan bank investasi infrastruktur Asia dan Dana Jalur Sutra, dan pertukaran politik antara China dan Kazakhstan menjadi lebih sering. China telah menyatakan dukungan kuat terhadap rencana '*Bright Road*' Kazakhstan (Kazakh: *Nurly Zhol*) (Reeves 2018).

Sejalan dengan itu, melalui temuan atas program Belt Road Initiative di Kazakhstan dalam meningkatkan konektivitas, terdapat 14 proyek yang terdapat dalam program Nurly Zhol-nya. Sehingga, dapat dinyatakan bahwa pembangunan infrastruktur transportasi ini memiliki total anggaran sebesar USD 15,7 miliar, enam jalan raya (USD 10,3 miliar), tiga jalur kereta api (USD 1,6 miliar) dan tiga pelabuhan (USD 0,5 miliar) menambah prestise upaya di Khorgos (USD 281 juta). Selain itu, Kazakhstan juga telah menginvestasikan dana nasional yang besar melalui Nurly Zhol dalam upaya ini (Aitzhanova 2019). Meskipun basis data CADGAT mencakup jalan raya Eropa Timur-China Timur, pendanaannya – sebesar USD 6,6 miliar – sebagian besar disediakan oleh bank multilateral, termasuk Bank Dunia dan ADB, dan dilengkapi dengan dana publik Kazakhstan, karena jalan raya tersebut merupakan bagian dari Nurly Zhol 2014 -2019 (Pieper 2020). Terakhir, dua proyek, senilai total hampir 3 miliar, direncanakan untuk transportasi umum di Almaty (metro) dan Nur-Sultan (light rail transit). Namun, keduanya terdaftar oleh pemerintah di antara 29 proyek yang “sedang dipertimbangkan” (Masanov 2019).

### **BRI dalam Membangun Konektivitas di Kazakhstan**

Kebijakan ekonomi Kazakhstan mempunyai dua tujuan utama: perluasan basis industri dan pembangunan serta pembangunan infrastruktur. Hal ini didasarkan pada rencana diversifikasi perekonomian, dengan tujuan mengembangkan sektor-sektor yang memiliki potensi pembangunan tertinggi dilihat dari lokasi geografis negara serta risiko geopolitik di wilayah tersebut. Kazakhstan, sebagai negara besar dengan cadangan bahan bakar fosil dan mineral lainnya yang besar, tidak memiliki akses ke laut lepas. Oleh karena itu, mereka sangat menekankan potensi transitnya. Negara ini adalah salah satu mitra utama China dalam membangun Jalur Sutra Baru (BRI) dan berupaya mengambil alih setidaknya sepersepuluh lalu lintas kargo antara UE dan China. Hal ini juga akan meningkatkan

pentingnya perdagangan dan kerja sama ekonomi dengan negara-negara Eropa.

Peran penting Kazakhstan di BRI terletak pada dryport Khorgos. Pembangunan pelabuhan kering ini juga membuat kawasan ini menjadi sebuah zona khusus ekonomi. Khorgos berkontribusi besar dalam dalam proses perpindahan barang dari China ke Eropa yang melintasi Kazakhstan. Dryport ini terletak 6 kilometer dari stasiun Altynkol, perbatasan China dan Kazakhstan (Tekir 2022). Selain itu, pelabuhan kering ini juga tergabung dengan jalan layang Eropa Barat-China Barat, yang juga jalan layang terpanjang yang mencapai 8.445 kilometer (SEZ “Khorgos - Eastern Gate” n.d.). Pelabuhan kering Khorgos juga memiliki peran yang sangat penting atas fungsinya terhadap moda transportasi barang-barang dari China menuju Rusia dan Eropa karena memiliki 2 jenis jalur kereta api yang berbeda. Dimana, ukuran rel kereta api China menggunakan standar internasional (1,435 mm). Sedangkan rel kereta api yang digunakan Rusia ukurannya lebih besar, 1524 mm (Marco Hernandez n.d.). Sebagai bekas anggota blok Soviet, Kazakhstan menggunakan ukuran Rusia yang lebih luas yang berarti setiap kali kargo masuk atau keluar dari China, maka ia harus dipindahkan ke gerbong yang berbeda. Proses melelahkan yang sama juga perlu dilakukan di kota kecil Siemianówka di Polandia di perbatasan Belarus untuk kereta api yang memasuki Eropa. Dengan adanya fasilitas ini, Khorgos dapat memproses pemindahan tersebut. Inilah yang membuat pembangunan di Khorgos sangat penting.

Melalui program BRI dan Nuly Zhol, Kazakhstan memiliki tiga pelabuhan utama yang dapat menghubungkan China dengan Eropa. Pelabuhan kering Khorgos, Pelabuhan Aktau, dan Pelabuhan Kuryk, merupakan salah satu bentuk keberhasilan program inisiatif yang ambisius ini. Dengan ini, Kazakhstan juga telah memberikan fasilitas perdagangan yang dapat bersaing dengan negara-negara BRI lainnya. Karena, selain mementingkan jumlah arus barang yang melewati Kazakhstan, pemerintah juga membangun sebuah kota yang dapat dikunjungi oleh para wisatawan maupun para pekerja. Dengan terciptanya konektivitas ini juga mengakibatkan pengiriman barang dari China menuju Eropa bisa terbilang lebih efisien, baik dari segi waktu maupun biaya. Tentunya, hal ini dapat menarik para perusahaan untuk mengirim barang melalui Kazakhstan. Hal tersebut juga dinyatakan oleh Bank Dunia yang mengungkapkan bahwa perbaikan jalan yang selesai pada tahun 2018 telah mengurangi waktu perjalanan dan biaya transportasi. Pada bulan Juni 2018, biaya transportasi antara Khorgos dan Almaty telah menurun dari US\$0,26 menjadi US\$0,24 per kendaraan-kilometer, dan waktu perjalanan telah berkurang sebesar 40 persen, dari lima jam menjadi

tiga jam (World Bank 2019). Pengurangan biaya transportasi dan waktu perjalanan diperkirakan akan terjadi memicu peningkatan perdagangan di tahun-tahun mendatang.

**Tabel 1. Total Kontainer yang Melintasi Pelabuhan di Kazakhstan**

Tahun	Khorgos	Kuryk	Aktau
2013	2.700	10.00	180.000
2014	12.000	15.000	210.000
2015	26.000	22.000	240.000
2016	50.000	30.000	270.000
2017	80.000	38.000	300.000
2018	110.000	45.000	330.000
2019	130.000	52.000	360.000
2020	90.000	35.000	280.000
2021	120.000	42.000	320.000
2022	160.000	50.000	350.000
2023 (Kuartal Pertama)	80.000	25.000	175.000

Sumber: Olahan Penulis

Melalui tabel diatas dapat dibuktikan bahwa pembangunan Pelabuhan Khorgos, Pelabuhan Kuryk, dan Pelabuhan Aktau di Kazakhstan telah memberikan dampak signifikan terhadap konektivitas regional. Pelabuhan-pelabuhan ini menjadi gerbang penting bagi perdagangan dan pergerakan barang antar negara, memperkuat hubungan ekonomi dan mendorong kerjasama di kawasan. Untuk sampai ke Eropa dari China, proses pemindahan barang ini dapat melalui pelabuhan-pelabuhan yang ada di Kazakhstan. Dapat dilihat dari data tersebut bahwa sejak adanya BRI di Kazakhstan volume kontainer yang melalui Kazakhstan menunjukkan kenaikan yang signifikan, walaupun sempat turun di tahun 2020 akibat adanya pandemi Covid-19. Akan tetapi, dengan adanya fasilitas yang ditawarkan oleh setiap pelabuhan seperti kecepatan waktu pengiriman,

biaya transportasi, dan waktu tunggu menjadikan pelabuhan-pelabuhan ini menjadi opsi utama untuk mengirim barang dari Cina ke Eropa. Setelah pandemi Covid-19 pun terus menunjukkan peningkatan yang positif, bahkan di pelabuhan Khorgos dapat dikatakan peningkatannya lebih baik daripada sebelum pandemi Covid-19.

Oleh karena itu, telah terbukti bahwa penyelesaian proyek transportasi BRI diperkirakan akan menurunkan waktu pengiriman rata-rata di Kazakhstan antara 4,4 dan 8,3 persen (Baniya et al. 2019). Melalui pembangunan infrastruktur dibawah program BRI ini juga telah terbukti bahwa peningkatan kapasitas transit dapat mengurangi estimasi waktu pengiriman. Disebutkan dalam data World Bank bahwa pengiriman yang melalui Kazakhstan dan di proses di setiap pusat transitnya akan mempersingkat waktu selama satu hari. Waktu pengiriman mempengaruhi arus perdagangan seperti halnya tarif dan biaya pengangkutan. Oleh karena itu, pengurangan waktu pengiriman, baik melalui perbaikan infrastruktur transportasi dan/atau efisiensi penyeberangan perbatasan, juga akan menurunkan biaya perdagangan. Namun penurunan waktu pengiriman yang sama di dua negara dapat menghasilkan besaran penurunan biaya perdagangan yang berbeda karena beberapa barang lebih sensitif terhadap waktu dibandingkan barang lainnya dan komposisi perdagangan barang-barang tersebut mungkin berbeda secara substansial antara kedua negara. Pengurangan waktu pengiriman Kazakh sebesar 8,3 persen karena proyek transportasi BRI diperkirakan akan menurunkan biaya perdagangan tertimbang ekspor Kazakhstan sebesar 2,5 persen (World Bank 2019).

Sehingga, peningkatan konektivitas telah menyebabkan peningkatan volume perdagangan dan diversifikasi barang yang diperdagangkan. Lokasi strategis Kazakhstan sebagai pusat transit penting semakin diperkuat dengan BRI, menjadikannya pintu gerbang yang menarik bagi negara-negara Eropa yang ingin mengakses pasar di Asia dan sebaliknya. Hal ini menyebabkan penguatan perjanjian perdagangan antara Kazakhstan dan berbagai negara Eropa, menciptakan peluang baru untuk hubungan perdagangan yang saling menguntungkan. Selain itu, BRI telah memfasilitasi modernisasi dan perluasan fasilitas logistik Kazakhstan, memungkinkan penanganan dan transshipment barang dengan tujuan Eropa menjadi lebih efisien. Hal ini tidak hanya mempercepat pergerakan barang tetapi juga meningkatkan keandalan dan prediktabilitas perdagangan antara Kazakhstan dan Eropa secara keseluruhan.

## **Ekspor Kazakhstan ke Eropa Setelah Kehadiran BRI**

Dampak BRI terhadap ekspor Kazakhstan sangat besar. Penyelesaian proyek transportasi BRI di kawasan *Central Asia-Caucasus* (CAC) dan di seluruh dunia diperkirakan akan meningkatkan ekspor sebesar 3,7 persen, lebih tinggi dari rata-rata 70 negara yang memiliki perkiraan serupa (Baniya, et al., 2019). Selain itu, proyek pembangunan infrastruktur transportasi BRI dibarengi dengan reformasi fasilitas perdagangan dan logistik yang menjadi sebuah alat konektivitas akan memberikan dampak positif yang dapat berimbas pada sektor ekspor yang akan meningkat empat kali lipat atau peningkatan tersebut tercatat mencapai 16 persen. Hal tersebut merupakan sebuah realisasi dampak positif dari waktu pengiriman yang lebih singkat terhadap ekspor lebih besar bagi barang-barang konsumen yang lebih bergantung pada permintaan eksternal yang sensitif terhadap waktu dan untuk barang-barang manufaktur yang bergantung pada input impor yang sensitif terhadap waktu untuk produksinya. Baniya, S. Rocha, N., dan Ruta, M., (2018) menemukan variasi yang cukup besar dalam respons ekspor terhadap pengurangan waktu pengiriman di 15 kelompok ekspor negara-negara BRI dengan beberapa ekspor jauh lebih responsif dibandingkan ekspor lainnya. Daftar tersebut mencakup kelompok produk berikut dalam urutan respons ekspor terhadap waktu pengiriman: produk kayu, produk kaca, produk nabati, produk mineral, kulit mentah, kulit dan kulit, produk hewani (misalnya daging), bahan kimia, logam, tekstil, mesin listrik, peralatan transportasi dan produk alas kaki.

Selain itu, temuan lain yang dinyatakan oleh Maliszewska dan Van der Mensbrugge (2019) dengan menggunakan model CGE yang lebih kaya, yaitu pengurangan biaya input impor yang disebabkan oleh BRI menghasilkan realokasi spesialisasi antar negara, untuk memperkirakan dampaknya dan menemukan bahwa persentase peningkatan volume ekspor terbesar terjadi pada sektor manufaktur. barang-barang yang sensitif terhadap waktu dalam ekspor Asia Tengah. Perkiraan spesifik negara untuk Kazakhstan menunjukkan bahwa ekspor pertaniannya dapat meningkat lebih dari 22 persen, makanan olahan sebesar hampir 17 persen, produk logam sebesar 11 persen dan produk kayu sebesar 8 persen; bahkan ekspor mesin transportasi bisa meningkat 50 persen. Batubara, minyak dan gas memiliki tingkat respons yang paling rendah terhadap BRI, sementara kelompok lainnya berada di antara kedua kelompok tersebut. Selanjutnya, sejak 2014 Kazakhstan telah meningkatkan jumlah barang yang menunjukkan keunggulan komparatif, termasuk logam dan pertanian. Selain itu, mesin pertanian dan barang-barang transportasi seperti gerbong kereta api dan kendaraan bermotor juga berpotensi untuk diekspor (IMF 2018).

### Grafik 1 Peningkatan Ekspor Kazakhstan dalam Bidang Non-oil Pada Tahun

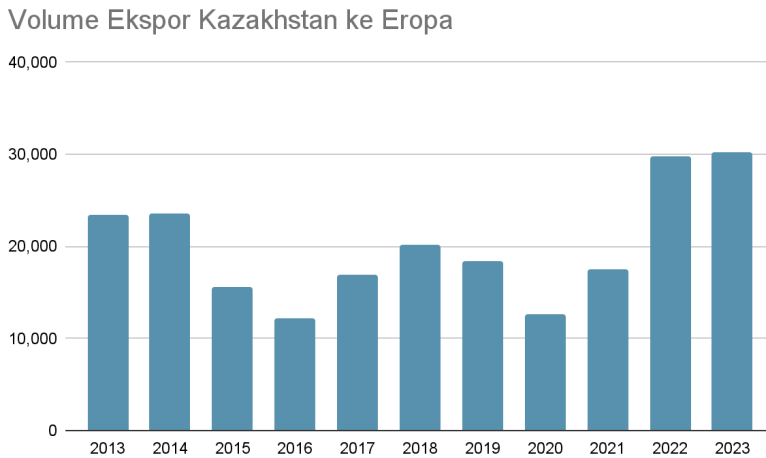
Export Groups	Percent change from baseline	Export Groups	Percent change From baseline
Transport Equipment	53.1	Machinery	2.5
Agriculture	22.6	Chemical, Rubber, Plastics	2.3
Processed Foods	16.9	Wearing Apparel	1.8
Metal Products	11.0	Leather goods	1.7
Wood Products	7.9	Textiles	1.5
Manufactures n.e.s	6.6		

Sumber: Maliszewska and Van der Mensbrugge (2019)

Penguatan konektivitas antara Kazakhstan dan Eropa melalui proyek-proyek Belt and Road Initiative telah membuka mata Kazakhstan untuk melakukan diversifikasi komoditas Ekspornya. Terlebih, Kazakhstan juga bercermin pada posisi geopolitiknya yang terletak diantara tiga kekuatan global yang akan berimbas pada ketahanan nasionalnya. Akibat gejolak yang timbul pada saat perang Russia-Ukraina pada tahun 2015-2016 semakin menyakinkan Kazakhstan untuk mengurangi ketergantungan pada minyak dan gas bumi untuk dapat meminimalisir dampak dari fluktuasi harga minyak global dan tetap mempertahankan ketahanan ekonominya dalam sektor ekspor. Sehingga, untuk saat ini Kazakhstan tidak hanya mengekspor minyak ke negara lain tetapi juga mulai memasarkan komoditas keunggulan komparatif lainnya. Pertama, peran sektor pertambangan terus berkembang dengan meningkatnya ekspor mineral dan logam.

Kazakhstan, sebagai pemimpin global dalam produksi uranium, memasok bahan bakar penting ini untuk pembangkit nuklir di Eropa. Selain itu, tembaga, ferrochrome, dan timah juga menjadi komoditas ekspor penting, di mana industri metalurgi Kazakhstan yang kuat memainkan peran fundamental. Kedua, sektor pertanian kian menunjukkan potensinya. Kazakhstan, dengan potensi agrikultur yang besar, meningkatkan ekspor gandum dan produk biji-bijian lainnya ke pasar Eropa. Hal ini didorong oleh investasi dalam infrastruktur dan teknologi pertanian, serta kebijakan pemerintah yang mendukung peningkatan produksi dan ekspor. Ketiga, diversifikasi ekspor juga merambah ke manufaktur dan produk-produk bernilai tambah. Meskipun masih dalam tahap awal, Kazakhstan mulai mengekspor produk-produk seperti kaca, paduan nikel, lokomotif listrik, dan konduktor ke Eropa. Hal ini menunjukkan tekad Kazakhstan untuk meningkatkan nilai tambah produk ekspornya dan beralih dari ketergantungan pada komoditas mentah.

## Grafik 2. Total Volume Ekspor Kazakhstan ke Eropa (juta Euro)



Sumber: European Commission (2024)

Melalui gambar tersebut, menunjukkan bahwa sejak kehadiran BRI di Kazakhstan pada tahun 2013 hingga saat ini tetap memperlihatkan grafik ekspor Kazakshtan ke Eropa yang fluktuatif Hal ini menunjukkan bahwa BRI, dengan fokusnya pada infrastruktur dan konektivitas, tidak secara langsung meningkatkan volume atau nilai ekspor Kazakhstan ke Eropa. Beberapa faktor lain yang berkontribusi terhadap fluktuasi ini juga dikarenakan adanya ketegangan geopolitik di wilayah tersebut, seperti konflik di Ukraina, dapat mengganggu arus perdagangan dan berdampak negatif pada ekspor Kazakhstan. Selain itu, harga minyak dan gas bumi, yang merupakan komoditas ekspor utama Kazakhstan, mengalami fluktuasi yang signifikan selama periode ini. Hal ini berdampak langsung pada pendapatan ekspor Kazakhstan dan, karenanya, kemampuannya untuk mengekspor ke Eropa. Faktor lain yang juga sangat berpengaruh adalah kebijakan perdagangan dan bea cukai di Eropa dapat memengaruhi daya saing produk Kazakhstan di pasar tersebut. Ketegangan geopolitik di wilayah tersebut, seperti konflik di Ukraina, dapat mengganggu arus perdagangan dan berdampak negatif pada ekspor Kazakhstan.



## **Kesimpulan**

Penelitian ini mengeksplorasi implikasi Inisiatif Sabuk dan Jalan (BRI) China terhadap konektivitas ekspor Kazakhstan ke Eropa. Melalui analisis terperinci dan data empiris, studi ini menggarisbawahi dampak transformatif proyek infrastruktur BRI terhadap lanskap ekonomi dan dinamika ekspor Kazakhstan. Kazakhstan, karena lokasinya yang strategis dan sumber daya alamnya yang kaya, telah menjadi titik fokus inisiatif ini. Studi ini dimulai dengan menetapkan konteks BRI, menekankan tujuan dan motivasi di balik investasi ekstensif China dalam proyek-proyek infrastruktur di seluruh negara yang berpartisipasi, khususnya Kazakhstan, sebelum BRI, infrastruktur Kazakhstan relatif terbelakang, sehingga menghambat potensi perdagangannya. Inisiatif Sabuk dan Jalan (BRI) China telah meningkatkan konektivitas Kazakhstan ke Eropa melalui proyek infrastruktur seperti Khorgos Gateway dan pelabuhan Aktau. Hal ini menghasilkan peningkatan volume ekspor, terutama ke Eropa, dengan mengurangi biaya transportasi dan waktu transit. Diversifikasi ekonomi pun terjadi, mengurangi ketergantungan pada sektor tradisional seperti minyak dan gas. Namun, terdapat beberapa tantangan, seperti ketidakstabilan politik, konflik regional, dan ketergantungan ekonomi pada China. Diperlukan kerja sama dan peningkatan kapasitas untuk memastikan keberlanjutan manfaat BRI.

## Referensi

### Buku atau Artikel dalam Buku

- Amijonov, F et al., 2019. BRI in Central Asia: Rail and Road Connectivity Projects. OSCE Academy in Bishkek.
- Alon, I et al. Introduction. In W. Zhang, I. Alon, & C. Lattemann (Eds.), *China's Belt and Road Initiative: Changing the Rules of Globalization* (pp. 1–13). Springer International Publishing
- Pomfret, Richard, 2021. The economic integration of Europe. Harvard University Press.
- Vakulchuk, R dan Overland, I, 2019. *China's Belt and Road Initiative through the lens of Central Asia*. In F. M. Cheung & Y. Hong (Eds.), *Regional connection under the Belt and Road Initiative: the prospects for economic and financial cooperation* (pp. 115–133). Routledge.

### Artikel Jurnal

- Foo, Nam et al., 2020. “The impact of China’s one belt one road initiative on international trade in the ASEAN region. *The North American Journal of Economics and Finance*, 52.
- Gaens, B et al., 2023. “Introduction to the Special Issue: Theory and Practice of Connectivity in the Indo-Pacific—Spheres, Logics, and Regional Dynamics”. *East Asia*, 40(3): 195–207.
- Lain, Sarah, 2018. “The Potential and Pitfalls of Connectivity along the Silk Road Economic Belt”, *China's Belt and Road Initiative and Its Impact in Central Asia*, 1–10.
- Layne, C, 2011. “The unipolar exit: beyond the *Pax Americana*”. *Cambridge Review of International Affairs*, 24(2): 149–164.
- Pieper, M., 2021. “The linchpin of Eurasia: Kazakhstan and the Eurasian economic union between Russia’s defensive regionalism and China’s new Silk Roads”. *International Politics*, 58(3):462–482.
- Pomfret, Richard, 2019. “The Eurasian Landbridge and China’s Belt and Road Initiative: Demand, supply of services and public policy, *The World Economy*, 42(6): 1642-1653.
- Pomfret, Richard, 2022. The European Union and Central Asia: Economic development and trade. *Australian and New Zealand Journal of European Studies*, 14(2): 50–61.

Reeves, J, 2018. "Imperialism and the Middle Kingdom: the Xi Jinping administration's peripheral diplomacy with developing states". *Third World Quarterly*, 39(5): 976–998

Zaki, Z et al., 2023. "Literature Review on Belt and Road Initiative's Integration for Trade Connectivity of Afghanistan". *Open Journal of Business and Management*, 11(06): 3287–3312.

### **Laporan Penelitian**

Baniya, Suprabha et al., 2019. "Trade Effects of The New Silk Road: A Gravity Analysis", *Policy Research Working Paper 8694*. World Bank Group.

Kalyuzhnova, Yelena dan Pomfret, Richard, 2021. "Trade Corridors in The Caspian Region: Present and Future", *Working Paper No. 1266*. Asian Development Bank Institute. <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/705216/adbi-wp1266.pdf>

Surname, Firstname, 20xx. "Judul Laporan", Tipe Laporan. Kota Penerbitan: Penerbit.

### **Publikasi Daring**

AIIB, 2018. 'Focus on Cooperation and Connectivity at AIIB Annual Meeting in Luxembourg [2019 Annual Meeting]. Asian Infrastructure Investment Bank, 28 December 11 [Daring]. Tersedia dalam <https://www.aiib.org/en/news-events/news/2018/Focus-on-Cooperation-and-Connectivity-at-AIIB-Annual-Meeting-in-Luxembourg.html>

Akorda, 2017. "Course towards the future: modernization of Kazakhstan's identity" . *Official website of the President of the Republic of Kazakhstan* [Daring]. Tersedia dalam [https://www.akorda.kz/en/events/akorda\\_news/press\\_conferences/course-towards-the-future-modernization-of-kazakhstans-identity](https://www.akorda.kz/en/events/akorda_news/press_conferences/course-towards-the-future-modernization-of-kazakhstans-identity)

Capitabio, I, 2017. "Kazakhstan is riding the wave of modernization through opportunities and challenges". *Vocal Europe*, 25 Juni 2017 [Daring]. Tersedia dalam <https://www.vocaleurope.eu/kazakhstan-is-riding-the-wave-of-modernization/>

Masanov, Y, 2019. "Metro in Almaty and Astana LRT: what is actually included in the list of 55 Kazakh-Chinese Projects". *Informburo*, 13 September 2019 [Daring]. Tersedia dalam <https://informburo.kz/stati/metro-v-almaty-i-astana-lrt-cto-na-samom-dele-vhodit-v-spisok-55-kazahstansko-kitayskih-proektov.html>

- McBride, James et al., 2023. "China's Massive Belt and Road Initiative" [Daring]. *Council on Foreign Relations*. Tersedia dalam <https://www.cfr.org/backgroundunder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>.
- Oxera, 2010. "Understanding the Theory of International Connectivity". Oxera [Daring]. Tersedia dalam <https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/03/Theory-of-international-connectivity.pdf>
- Pomfret, Richard, 2020. "The EU Looking East: Where does the neighbourhood end, and how do EU-China economic relations affect the answer?", *University of Adelaide* [Daring]. Tersedia dalam <https://iit.adelaide.edu.au/ua/media/957/r.p-looking-east-where-does-the-neighbourhood-end.pdf>