

STRATEGI STRING OF PEARLS MENINGKATKAN EKONOMI PAKISTAN MELALUI CHINA-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR (CPEC) TAHUN 2013

Risdiyanti

Jurusan Hubungan Internasional
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Yogyakarta
Email: risdihzt@gmail.com

Ryan Rizqullah

Jurusan Hubungan Internasional
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Yogyakarta

Rangga Maulana

Jurusan Ilmu Hubungan Internasional
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Yogyakarta

ABSTRAK

Artikel ini akan menyajikan strategi geopolitik China yaitu *string of pearls* dalam melihat kerjasama internasional China dan Pakistan. Kedua negara ini membentuk kerjasama untuk mewujudkan beberapa proyek di bawah kerangka kerjasama China-Pakistan *Economic Corridor* (CPEC). Tulisan ini menggunakan perspektif Liberalisme yaitu Teori Kerjasama Internasional, serta membedah strategi geopolitik China dengan konsep *string of pearls* sebagai latar belakang kerjasama internasional yang terjalin. CPEC sebagai alat mewujudkan dan menunjukkan pengaruh geopolitik China. Kerjasama China dan Pakistan ini mampu meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan realisasi proyek infrastruktur dan sektor energi di Pakistan.

Kata kunci: China, Pakistan, CPEC, Kerjasama Internasional, *String of Pearls*.

ABSTRACT

This article will present China's geopolitical strategy, namely the string of pearls in looking at international cooperation between China and Pakistan. The two countries formed cooperation to realize several projects under the framework of the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC). This paper uses the perspective of Liberalism, namely International Cooperation Theory, as well as dissects China's geopolitical strategy with the concept of string of pearls as the background for established international cooperation. CPEC as a tool to realize and demonstrate China's geopolitical influence. This cooperation between China and Pakistan is able to increase economic growth and the realization of infrastructure projects and the energy sector in Pakistan.

Keywords: *China, Pakistan, CPEC, International Cooperation, String of Pearls.*

PENDAHULUAN

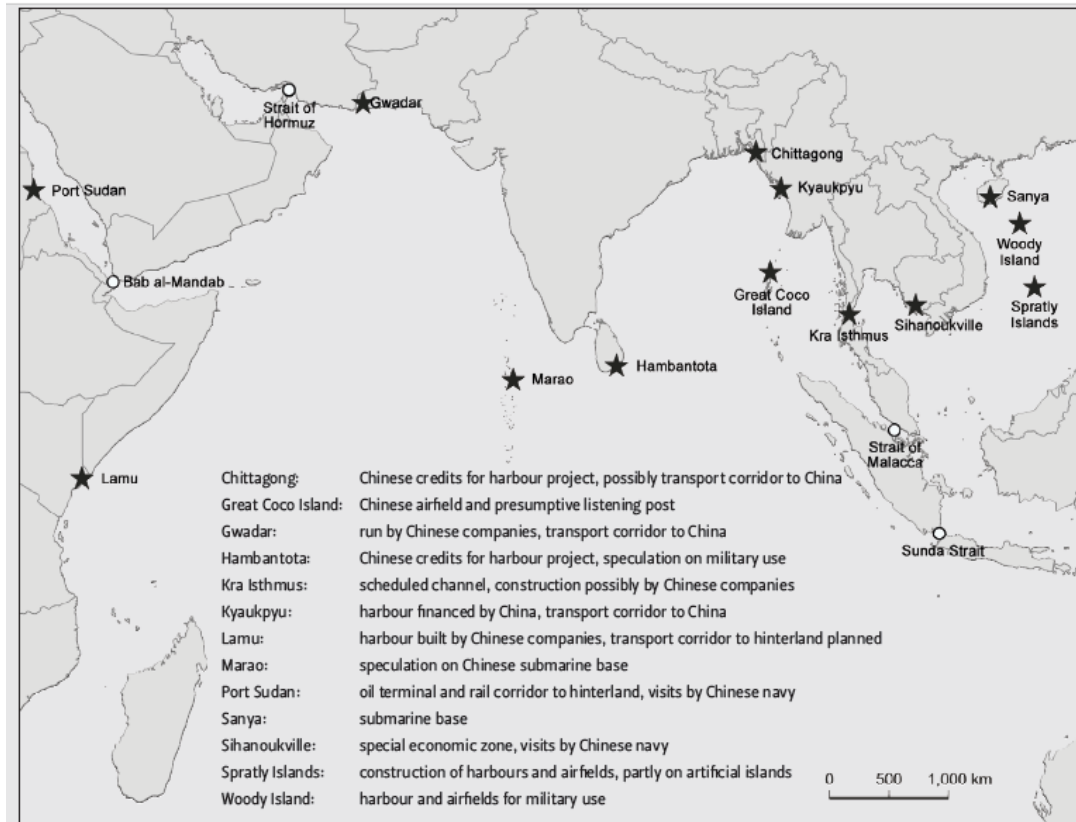
Geopolitik dalam hubungan internasional merupakan pandangan dunia tentang kekuasaan, ilmu tentang kekuasaan dan untuk kekuasaan (Dugin, 1999). Geopolitik adalah disiplin politik, baik secara aktual maupun alternatif, dan seluruh sejarah geopolitik membuktikan bahwa geopolitik terlibat secara eksklusif oleh negara yang secara aktif berpartisipasi dalam lingkungan internasional. Geopolitik sangat berguna untuk menganalisis sejarah politik, sejarah diplomasi, dan perencanaan strategis. Geopolitik dalam hubungan internasional bersinggungan dengan sosiologi, ilmu politik, etnologi, strategi militer, diplomasi, sejarah agama-agama, dan lain-lain. Secara tidak langsung, tetapi kadang-kadang sangat jelas, juga berhubungan dengan ekonomi, sampai-sampai beberapa pelajar geopolitik menyarankan untuk mendirikan ilmu baru, geoekonomi. Bagaimanapun, dalam beberapa aspek metode geopolitik, daya tarik terhadap realitas ekonomi diperlukan.

Geopolitik dalam kawasan Asia Selatan memiliki aktor utama yaitu India dan China dan memiliki ambisi untuk menjadi kekuatan besar. Ekonomi China berkembang pesat dengan meningkatnya anggaran militer serta memiliki kemampuan bersaing dengan negara-negara lain di kawasan ini. China berbagi perbatasan darat dengan negara-negara di kawasan Asia Selatan yaitu India, Nepal, Pakistan, Bhutan dan Afghanistan. Kedekatan dalam lingkup geopolitik ini menyebabkan kebijakan China memberikan dampak signifikan di kawasan Asia Selatan. Keterlibatan China di kawasan

Asia Selatan mempertimbangkan upaya China untuk mengidentifikasi hubungan baik dengan negara-negara Asia Selatan, China ingin meningkatkan hubungan bilateral dan mewujudkan investasi China di negara-negara Samudera Hindia.

China meningkatkan perannya di tingkat regional dan global merupakan bagian dari strategi geopolitik China yang disebut sebagai *string of pearls*. Hal ini bermula pada tahun 2010 ketika China menjadi konsumen energi utama dunia dengan impor minyak yang terus meningkat. Sekitar 50% dari minyak yang diimpor China berasal dari kawasan Teluk Perisa, sehingga China memiliki tujuan yang jelas untuk mengamankan transportasi laut melalui Samudera Hindia (Scholvin, 2016). Untuk dapat beroperasi di Samudera Hindia, China dengan demikian mulai membangun dan meningkatkan infrastruktur pelabuhan di negara sekitar Samudera Hindia, mulai dari Kamboja, Myanmar, hingga ke Pakistan. Pelabuhan paling terkenal dalam strategi *string of pearls* China adalah Gwadar di Pakistan dan Kyaukpyu di Myanmar yang menghubungkan China melalui jalur darat, termasuk jaringan pipa. Pelabuhan-pelabuhan ini dapat dilihat pada Gambar 1.1 berikut. Jaringan pipa China secara strategis penting sebab mengurangi waktu transportasi dari pemasok minyak Timur Tengah ke China secara signifikan. Hal ini juga dilakukan China untuk menghindari pelabuhan *chokepoints* Asia Tenggara.

GAMBAR 1.1
STRATEGI *STRING OF PEARLS* CHINA



Sumber: Scholvin. (2016). Geopolitics: an overview of concepts and empirical examples from international relations. *FIIA Working Paper*. The Finnish Institute of International Affairs.

Liberalisme memiliki perspektif bahwa tindakan China terhadap negara-negara di kawasan Samudera Hindia sebagai strategi mewujudkan kerjasama dan menjalin hubungan yang baik dengan negara sekitarnya. Institusionalisme neoliberal menantang pandangan realis/neorealis yang lebih pesimistis bahwa kerjasama antar negara adalah fenomena sementara, didorong oleh kepentingan negara sendiri. Tantangan ini yang membuka bidang studi baru tentang kerjasama sebagai kegiatan vital, serta lebih menarik perhatian lembaga dari para sarjana realis (Jervis dalam O'Neill, 2004). Norma dan gagasan transnasional merupakan hubungan penting dalam menghasilkan kerjasama yang langgeng. Hal ini dihasilkan oleh kerjasama dan ditransmisikan ke politik domestik. Kerjasama internasional China dengan Pakistan berangkat dari penekanan pada kapasitas material yaitu kekayaan dan kekuatan ekonomi yang menentukan sifat dan tingkat kerjasama internasional.

Kebijakan China dalam menetapkan strategi *string of pearls* menjadi landasan kerjasama dan kepentingan bersama terutama bagi Pakistan. Pakistan merupakan salah satu penerima dan mitra bagi kerjasama pembangunan China yang mampu mengubah nasib Pakistan di skala nasional, regional dan global. China secara besar-besaran membiayai negara-negara berkembang untuk memperbaiki kondisi ekonomi mereka yang stagnan. Pertumbuhan ekonomi yang stabil di dalam negeri telah memberikan peran yang lebih besar bagi China untuk bekerjasama dengan masyarakat global dan memimpin kekuatan ekonomi dunia (Asif, 2021). Pendekatan China terhadap Pakistan didasarkan untuk mempromosikan komunitas global dengan masa depan bersama untuk membantu kemanusiaan, baik di tingkat domestik maupun internasional. Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, maka didapatkan rumusan masalah yaitu *bagaimana strategi string of pearls dapat meningkatkan ekonomi Pakistan melalui China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) tahun 2013?*

KERANGKA PEMIKIRAN

Teori Kerjasama Internasional (Milner, 1992)

Kerjasama internasional telah dilakukan sejak lama bahkan pada masa sebelum Thucydides mengemukakan pembahasannya mengenai diplomasi pada dua ribu tahun yang lalu. Kegiatan ini dilakukan oleh berbagai aktor mulai dari aktor negara yang melakukannya demi kepentingan negaranya baik aktor individu yang melakukannya demi keuntungan dirinya sendiri. Meskipun begitu, kerjasama internasional memiliki konsep yang sama bagi setiap aktor, yaitu sebuah hubungan yang dilakukan oleh negara dengan negara lainnya yang memiliki tujuan untuk memenuhi kepentingan negaranya. Kerjasama yang terjadi di berbagai bidang baik itu bidang politik, sosial dan sebagainya, berpedoman kepada kebijakkan politik luar negeri yang dimiliki oleh negara masing-masing (Ikbal, 2014).

Walaupun kerjasama internasional dilakukan diantara beberapa negara, akan tetapi tujuan dan keuntungan dari aktor-aktor tidak selalu sama. Setiap aktor membantu yang lain untuk mewujudkan tujuan-tujuan kerjasama tersebut dengan melakukan penyesuaian kebijakkan yang digunakan untuk mendapatkan keuntungan

masing-masing aktor (Milner, 1992). Melalui definisi dari teori kerjasama internasional tersebut, akan dijelaskan strategi dari *String of Pearls* China di Pakistan yang dilakukan melalui proyek *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC) 2013. Melalui *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC), China dan Pakistan bertekad untuk meningkatkan interaksi dibidang sosio-ekonomi, industri, energi, dan perdagangan yang akan memberikan kesempatan kedua negara untuk meningkatkan keberadaannya di dunia.

China berinvestasi untuk membangun infrastruktur di Pakistan, seperti jalan raya, jalur kereta api, jalur laut, pipa energi dan listrik. Kerjasama internasional yang dilakukan kedua negara tersebut melalui CPEC akan memberikan keuntungan yang besar bagi negaranya. Pakistan akan mengalami peningkatan kestabilan dan perkembangan ekonomi. Sedangkan, China akan mendapatkan akses terhadap jalur yang menghubungkannya dengan Timur Tengah hingga seluruh dunia. Jika diteliti melalui teori kerjasama internasional tersebut, China dan Pakistan melakukan kerjasama ini untuk mewujudkan kepentingan dari masing-masing negara. Walaupun tujuan yang dimiliki sedikit berbeda, akan tetapi pada akhir dari proyek ini, kedua negara akan mendapatkan keuntungan yang besar yang diinginkan oleh masing-masing negara melalui kerjasama ini.

METODE PENELITIAN

Penulisan ini menggunakan teknik deskriptif eksplanatif untuk menerangkan mengapa sesuatu bisa terjadi dengan menghimpun fakta-fakta yang dilakukan secara sistematis, sehingga dapat memperlihatkan hubungan-hubungan yang ada antara fakta yang satu dengan yang lainnya. Analisis data dalam penelitian kualitatif akan berjalan seiring dengan bagian lain dari pengembangan penelitian kualitatif, yaitu pengumpulan data dan penulisan temuan (Creswell, 2014). Data dalam penulisan ini menggunakan data yang bersifat kualitatif dan menggunakan data primer maupun sekunder yang dikumpulkan melalui studi kepustakaan (*library research*).

PEMBAHASAN

CPEC merupakan kerangka konektivitas regional antara dua negara yaitu China dan Pakistan. CPEC tidak hanya menguntungkan China dan Pakistan tetapi akan berdampak positif bagi negara-negara dalam kawasan Asia Selatan dan Timur Tengah yaitu, Iran, Afghanistan, dan India. Peningkatan geopolitik dengan perbaikan sistem transportasi jalan raya, kereta api dan pelabuhan dengan pertukaran sumber daya manusia, aktivitas volume perdagangan dan bisnis yang lebih tinggi, peningkatan kerjasama akan menghasilkan kawasan yang terhubung dengan baik dan terintegrasi dari tujuan bersama.

Program CPEC memiliki komponen strategis dan ekonomi. Pakistan harus memanfaatkan keuntungan ekonomi melalui CPEC tidak hanya untuk mengembangkan infrastrukturnya dan mengatasi krisis energi dan kekurangan air, tetapi juga untuk meningkatkan sumber daya manusia dan hubungan regional. Tujuan program CPEC tidak hanya pembangunan ekonomi dan keuangan, tetapi juga menciptakan pembangunan berkelanjutan. Kemajuan jangka panjang bagi Pakistan akan tergantung pada proyek yang telah dan akan diluncurkan di bawah kerangka kerjasama CPEC. Ada beberapa bidang yang harus menjadi perhatian Pakistan dalam program CPEC yaitu kontrak kerjasama, biaya pemeliharaan infrastruktur, kesempatan kerja bagi sumber daya manusia Pakistan, dan benturan budaya. Zona industri yang diusulkan di sepanjang rute koridor harus terbuka untuk industrialis China dan Pakistan, serta investor dari Asia Timur, Amerika Latin, dan seluruh dunia. Untuk menghasilkan pendapatan, sumber daya harus dimobilisasi secara kompetitif. Analisis pada pembahasan akan dibagi menjadi dua poin utama yaitu pengaruh CPEC 2013 terhadap pertumbuhan ekonomi Pakistan dan implementasi CPEC di Pakistan.

Kerjasama China-Pakistan melalui Strategi *String of Pearls*

Diplomasi *soft power* China telah meningkatkan eksistensinya di kawasan Asia, khususnya Asia Selatan. Kehadiran China di Samudera Hindia penting bagi kehadiran Angkatan laut China dan hal ini yang disebut sebagai *string of pearls* China. Strategi ini berlaku untuk jaringan militer dan komersial China dari daratan China ke Pelabuhan Sudan. Rute laut ini terhubung dengan beberapa daerah seperti Selat Malak, Hormuz dan Maladewa, Pakistan, Srilanka, Bangladesh dan Maladewa. Konsep *string of pearls*

memiliki strategi dengan meningkatkan kepedulian yang sah terhadap Samudera Hindia, khususnya dalam perhitungan keamanan di Pakistan dan negara-negara besar lainnya. Politisi China setuju bahwa China harus lebih jauh mengeksploitasi dirinya sebagai kekuatan global di luar negeri untuk keamanan kepentingan geopolitik dan spasial strategisnya yang meningkat.¹

Keuntungan China di Samudera Hindia terutama mencakup pelabuhan komersial dan stasiun pengisian bahan bakar China yang beroperasi bersama dengan pemerintah pusat di China yang dimiliki dan dikendalikan oleh perusahaan China. Dua proyek utama adalah pusat pelayaran komersial yang dibiayai China di Hambantota, Srilanka dan pelabuhan laut dalam di Gwadar, Pakistan. India khawatir terhadap strategi *string of pearls* bagi prospek masa depan India. Perhatian lain dari Pemerintah India adalah Pelabuhan Gwadar yang terhubung dengan Laut Arab melalui rute Karakoram, yang melihat pelabuhan tersebut sebagai bukti nyata keterlibatan China dan Pakistan dengan keamanan India dan ekspektasi ekonominya.

Meski demikian, belum ada tanda nyata bahwa setiap *'pearl'* saja secara kuat menunjukkan strategi China untuk kekuatan militer, hal ini didorong oleh ketidakpercayaan China terhadap India dan dominasi laut Amerika. China masih akan tetap mempertahankan kehadiran angkatan lautnya di wilayah Samudera Hindia yang tentu saja akan memiliki konsekuensi keamanan yang signifikan bagi India. India kedepannya mungkin harus mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk melindungi kepentingan negaranya pada saat yang tepat.

Pengaruh CPEC 2013 terhadap Pertumbuhan Ekonomi Pakistan

Globalisasi memberikan dua tantangan utama kepada negara, yaitu terorisme dan korupsi. Fenomena globalisasi menciptakan dunia yang saling terhubung dengan cara yang kompleks dan melalui cara yang rumit. Situasi ini menyebabkan logistik global telah meningkat sebagai alat negara untuk berpartisipasi dan kemajuan regional mewujudkan kerjasama internasional. Kerjasama internasional mewujudkan integrasi ekonomi melalui sistem koridor ekonomi transnasional, bertujuan untuk meningkatkan

¹ Neeraj Shingh Manhas. (2020). China's Policy of 'String of Pearls'. *International Journal of Social Impact*. Volume 5, Issue 3.

kemajuan pembangunan dengan menggabungkan daerah-daerah terbelakang menjadi pusat industri modern dan meningkatkan pendekatan *markets* melalui penggabungan hubungan lintas batas.

Koridor ekonomi adalah jaringan infrastruktur dalam wilayah geografis tertentu yang dirancang untuk merangsang pembangunan ekonomi. Koridor dapat dikembangkan di dalam suatu negara, antar negara atau wilayah yang berbeda. Koridor sudah ada di Asia, Afrika dan beberapa daerah lainnya. *Asian Development Bank* (ADB), yang pertama kali menggunakan istilah tersebut pada tahun 1998, mendefinisikan koridor ekonomi sebagai jaringan atau koneksi penting antara agen ekonomi di sepanjang geografi yang ditentukan, yang menghubungkan sisi penawaran dan permintaan pasar (Brunner. 2013) sebagai koridor ekonomi dan tujuan sejak awal adalah untuk mencapai kombinasi infrastruktur, layanan transportasi dan logistik, instrumen kelembagaan, dan keterlibatan masyarakat yang menghasilkan pengembangan potensi ekonomi yang belum terealisasi secara luas. (Hope & Cox. 2015).

Pemerintah Pakistan setuju untuk bekerjasama dalam semua aspek koridor ekonomi ketika Perdana Menteri Nawaz Sharif menandatangani *Memorandum of Understanding* (MoU) di China pada Juli 2013 (Tehsin, 2017). China dan Pakistan kemudian membentuk *Joint Cooperation Committee* (JCC) yang merupakan badan utama CPEC dan semua keputusan dibuat dengan persetujuan JCC. Pertemuan JCC diadakan dua kali dalam setahun. Pertemuan pertama JCC diadakan pada 27 Agustus 2013 di Islamabad. Kemudian, pertemuan ketiga JCC diadakan di Beijing, China pada 27 Agustus 2014 dengan topik *Early Harvest Projects* (EHPs) program CPEC diidentifikasi sebesar 44miliar USD dalam sektor energi dan infrastruktur.

Komponen pertama CPEC adalah proyek terkait energi, termasuk energi angin, batu bara, surya, proyek energi hydel, bendungan dan stasiun energi. Dari total portofolio CPEC, 71% terdiri dari komponen energi di mana transmisi listrik secara keseluruhan adalah 7%, IPP Batubara 41%, pertambangan batu bara 6%, pembangkit listrik tenaga air 13%, dan IPP angin dan surya 4% (Zia, 2020). Komponen kedua CPEC adalah proyek industri dan zona ekonomi, ketiga merupakan proyek infrastruktur untuk

saling terhubung melalui jalan raya dan rel kereta api yang dibangun di sepanjang Kashgar-Gwadar. Biaya awal proyek ini diperkirakan 46miliar USD, dinaikan menjadi 55miliar USD sebab penambahan beberapa proyek baru CPEC. Proyek CPEC akan diselesaikan dalam empat fase yaitu EHP pada 2018, jangka pendek pada 2020, jangka menengah pada 2025, dan proyek jangka panjang pada 2030 (Tehsin, 2017).

Sejauh ini 20.000 pekerjaan diciptakan untuk warga negara Pakistan, pertumbuhan berkelanjutan dalam produksi industri baja dan semen Pakistan dan peluang bagi pengusaha baru untuk mendirikan bisnis. Pada tahun 2015-2016, total konsumsi semen adalah 27juta ton, pada 2016-2017 naik menjadi 29,1juta ton (Wasim, 2018). Pemerintah Pakistan pada tahun 2018 membentuk *Technical Education and Vocational Training Authority* (TEVTA) untuk memenuhi kebutuhan tenaga kerja terampil yang dibutuhkan China.

Pakistan di bawah kerjasama internasional CPEC mengharapkan peningkatan perdagangan bilateral melalui konektivitas regional. Saat ini volume perdagangan kedua negara sekitar 12miliar USD per tahun. Pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan tidak mungkin terjadi kecuali ada faktor tambahan dari penanaman modal asing langsung atau *foreign direct investment* (FDI) dalam pembangunan infrastruktur dasar dan kemajuan teknologi yang futuristic. Melalui CPEC, China mengusulkan rencana untuk membantu Pakistan dalam mengembangkan infrastruktur fisik dan keamanan energinya.

Beberapa analisis memberikan pernyataan bahwa CPEC merupakan inti dari kebijakan konektivitas regional yang disebut sebagai kebijakan *one belt one road*. CPEC terbukti menjadi *game-changer* untuk Pakistan dan kawasan Asia Selatan dan akan menjadi jembatan antara tiga pertumbuhan kawasan yaitu Asia Selatan, Timur Tengah, dan China. Pembangunan CPEC adalah cara yang baik untuk mengatasi terorisme dengan meningkatkan pertahanan dan keamanan secara signifikan dan pembentukan divisi keamanan khusus yang terdiri dari 15.000 profesional. Hal ini mencakup 9.000 profesional pertahanan dan 6.000 angkatan bersenjata sipil.

Ekonomi Pakistan terus mempertahankan momentum pertumbuhannya dengan GDP riil tumbuh sebesar 4,71 persen pada tahun fiskal 2016 yang merupakan tertinggi

dalam delapan tahun sebelumnya. Pertumbuhan ekonomi ini dipercepat dengan dukungan reformasi ekonomi, harga minyak yang rendah, dan peningkatan keamanan. Pakistan sedang menjalani proses liberalisasi ekonomi, termasuk privatisasi perusahaan pemerintah, yang bertujuan untuk menarik investasi asing dan mengurangi defisit anggaran. Pada Oktober 2016, kepala IMF Christine Lagarde mengkonfirmasi penilaian ekonomi bahwa Pakistan keluar dari krisis ekonomi.

Kerjasama industri merupakan bidang penting CPEC. Hal ini sangat penting untuk meningkatkan kerjasama ekonomi dan perluasan ruang untuk kerjasama industri antara China dan Pakistan. Baik China maupun Pakistan akan terus berkomunikasi satu sama lain tentang pendalaman kerja sama industri, dan diharapkan dapat mengidentifikasi serangkaian proyek yang saling menguntungkan yang dapat menghasilkan manfaat ekonomi dan sosial yang menguntungkan.

Kemungkinan *trade-off* di tengah kemajuan ekonomi dan ketidakberpihakan menghasilkan subjek argumentatif dalam diskusi mengenai "koridor ekonomi" sebagai perangkat pertumbuhan yang berkelanjutan. Sebagaimana dinyatakan, asimilasi dan akumulasi aktivitas keuangan yang berkelanjutan memiliki kemampuan untuk membangun platform bagi pertumbuhan hasil kumulatif. Namun pertumbuhan ekonomi mungkin juga mencakup konsekuensi merugikan dari disparitas yang berdekatan dan marginalisasi kelompok-kelompok tertentu karena beberapa alasan. Pertama, karena lebih dari fokus yang diperlukan pada pembangunan infrastruktur dan tindakan ekstra di wilayah yang dipilih, tanda-tanda tangensial di dalam ekonomi yang lebih luas dapat muncul. Kedua, perbedaan yang berdekatan juga dapat muncul di wilayah koridor yang dipilih karena prioritas investasi yang dipandu oleh permintaan pasar. Fokus pembangunan di sub-kawasan yang lebih dekat dengan jalur bisnis dan dengan manfaat spasial lebih lanjut mungkin dapat menghasilkan kawasan ekonomi. Tugas yang diperlukan adalah untuk merencanakan dan melaksanakan program koridor untuk mencapai hasil yang menguntungkan dari pembangunan inklusif yang sesuai dengan koherensi komersial dan sosial.

Skema perbaikan infrastruktur yang dirancang dengan baik dapat memainkan peran penting dalam mencapai target ini. Secara khusus, jalan raya regional yang

terhubung dengan baik ke infrastruktur pengumpan pedesaan dan peningkatan infrastruktur pedesaan dapat membantu dalam menyebarkan kegiatan ekonomi dari dalam koridor. Namun demikian, tidak dapat dijamin bahwa seluruh wilayah perbatasan dan masyarakat yang terpinggirkan akan memperoleh manfaat yang sama dari asimilasi regional melalui infrastruktur saja. Situasi yang meyakinkan untuk memadukan pembangunan infrastruktur bersama dengan partisipasi inklusif dan kebijakan pertumbuhan yang berpusat pada masyarakat yang mencakup keterlibatan antusias masyarakat lokal dan pemangku kepentingan.

Bagi China, di antara keuntungan lainnya, CPEC akan menghasilkan koridor transit yang jauh lebih hemat biaya dan aman antara Xinjiang dan Timur Tengah dan Afrika daripada saat ini. Namun, untuk mengubah koridor transit ini menjadi koridor ekonomi, selain visi dan kepemimpinan, diperlukan empat hal lagi: (1) keberadaan kota, kawasan, dan wilayah yang memiliki potensi ekonomi asli; (2) penelitian inovatif untuk mengidentifikasi peluang bisnis dan kebutuhan infrastruktur; (3) rencana, kebijakan, dan peraturan untuk menarik investasi asli dalam klaster yang kompetitif secara internasional; dan yang terpenting (4) komitmen berkelanjutan dari pemerintah, investor swasta, dan pemangku kepentingan lainnya.

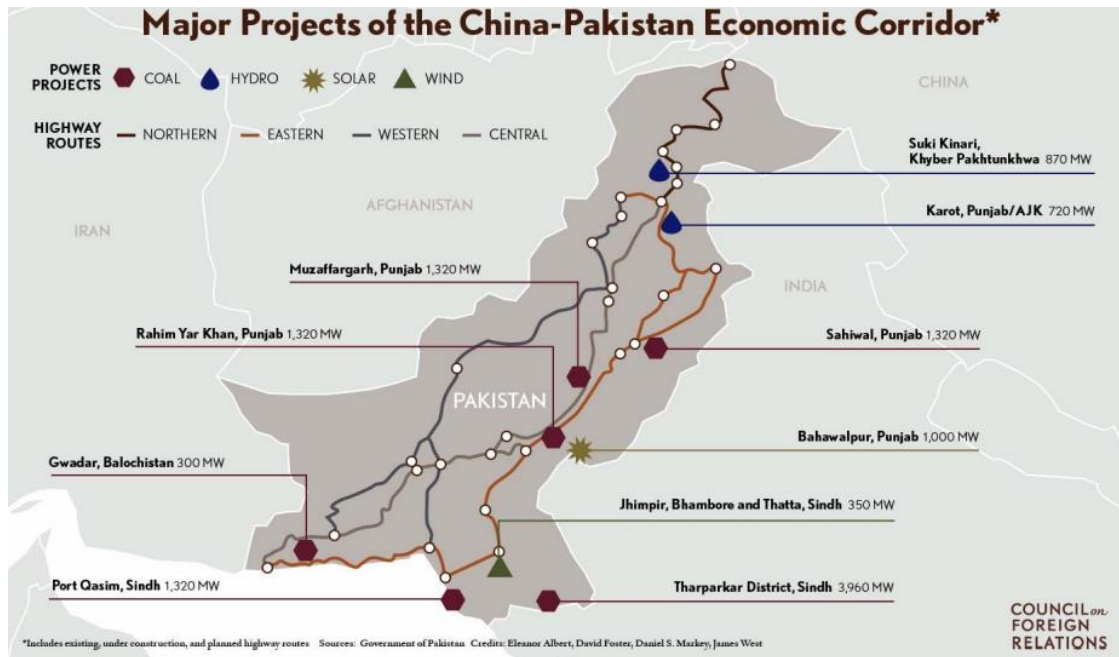
Dukungan kebijakan konvensional untuk memasukkan negara-negara berkembang ke dalam ekonomi dunia sebagian besar terkonsentrasi (jika tidak seluruhnya) pada penghapusan hambatan perdagangan (Krueger, 1997). Diasumsikan bahwa ekonomi pasti akan menghasilkan pertumbuhan bisnis, dan merangsang pembangunan tambahan jika dibuka untuk bisnis dan investasi. Ketika hambatan perdagangan dihancurkan secara signifikan melalui perbaikan individu dan bersama, menjadi jelas bahwa tanpa menyeimbangkan infrastruktur yang terkait dengan bisnis, kemampuan teknologi untuk memproduksi dan memasok produk sambil mempertahankan ukuran kualitas, dan tanpa menghilangkan beberapa hambatan lain untuk alokasi sumber daya dan bisnis, liberalisasi perdagangan saja tidak akan memberikan hasil yang diharapkan (Bougheas, dkk, 1991). Perubahan dasar pemikiran kebijakan ini memberikan motivasi bagi semakin diterimanya "koridor ekonomi" sebagai sarana pertumbuhan perdagangan dan industri.

Implementasi CPEC di Pakistan

Portofolio infrastruktur CPEC mencakup proyek jalan raya, kereta api, dan *optical fibre* yang masing-masing bernilai 3miliar USD, 8,6miliar USD, dan 44juta USD. Proyek infrastruktur diprioritaskan untuk perbaikan infrastruktur serta konektivitas *optical fibre* antara China (di Khunjrab) dan Pakistan (di Islamabad) diharapkan memberikan kapasitas tambahan konektivitas yang diperkirakan lebih besar dari yang digunakan Pakistan sebelumnya. Bagi China, CPEC merupakan komponen integral dari inisiatif geopolitik yang mempromosikan ekonomi dan konektivitas regional serta memperkuat statusnya sebagai pemain global dalam urusan luar negeri. Motivasi China untuk berinvestasi di Pakistan didasarkan pada prospek ekonomi dan kerjasama dalam hubungannya dengan kepentingan keamanan.

Hubungan dekat Pakistan dengan China dimulai pada tahun 1951 ketika hubungan diplomatik resmi didirikan antara kedua negara. Pertumbuhan ekonomi di Pakistan telah tertahan secara historis karena konflik beberapa dekade, masalah manajemen makro dan krisis ekonomi serta energi. Untuk memanfaatkan kekurangan Pakistan dan mengatasi sektor energi yang lumpuh, China melalui investasi asing langsung yang diperlukan secara signifikan untuk membuka banyak peluang bagi Pakistan. Dalam lingkungan geopolitik saat ini, Pakistan juga memiliki hubungan yang sulit dengan masing-masing dari tetangganya. Ada permusuhan dengan India, defisit kepercayaan dengan Afghanistan dan perselisihan dengan Iran tentang masalah keamanan internal. Adanya program dan proyek CPEC diharapkan mampu membawa Pakistan ke arah yang lebih baik.

GAMBAR 1.2 PROYEK BESAR CPEC



Sumber: Markey, D. (2016). Behind China's Gambit in Pakistan. *Expert Brief, Council on Foreign Relations*. <https://www.cfr.org/pakistan/behind-chinas-gambit-pakistan/p37855>

1. Projects in Gwadar Port & City

Proyek Gwadar merupakan pelabuhan dan proyek zona industri atau ekonomi khusus. Maksud dari proyek zona industri atau zona ekonomi khusus ini yaitu memiliki tujuan agar konektivitas regional terpromosikan di kawasan Eurasia. Proyek zona ekonomi khusus ini memberikan dampak peningkatan perekonomian di wilayah tertentu di Pakistan. Pembangunan Pelabuhan Gwadar menjadi salah satu implementasi dari proyek utama zona industri atau zona ekonomi khusus. Pelabuhan Gwadar menjadi salah satu pusat pertumbuhan ekonomi sekaligus memiliki dampak semakin meningkatnya konektivitas regional di kawasan Eurasia. Pelabuhan Gwadar terletak di provinsi Balochistan, Pakistan, tepatnya di pesisir barat daya Balochistan. Pelabuhan Gwadar berada dibawah kontrol administratif Menteri Maritim Pakistan dan kontrol operasional *China Overseas Port Holding Company*.

Letak Pelabuhan Gwadar yang strategis secara geopolitik, tepatnya 400km dari Selat Hormus dan dekat dengan Laut Arab serta 72km berbatasan dengan Iran dan berhubungan langsung dengan Asia Tengah dan Tiongkok dimanfaatkan oleh Pakistan sebagai pusat perputaran dan pertumbuhan

ekonomi. Dengan letaknya yang strategis sehingga dimanfaatkan oleh Pakistan dalam sektor perekonomian diharapkan dapat memberikan dampak yang signifikan bagi perekonomian Pakistan. Pelabuhan Gwadar menjadi kunci pengembangan dan pertumbuhan ekonomi Pakistan yang memberikan dampak langsung bagi GDP Pakistan. Sektor perdagangan Pakistan sebagian besar pendistribusiannya melalui jalur laut sehingga Pelabuhan Gwadar memiliki peranan penting bagi perekonomian Pakistan.²

Selain dimanfaatkan oleh Pakistan, Pelabuhan Gwadar memiliki peran dan manfaat dalam membantu pertumbuhan ekonomi bagi China. Peran dan pemanfaatannya dilakukan China dalam mendistribusikan barang serta komoditasnya ke kawasan Timur Tengah dan sebaliknya melalui Pelabuhan Gwadar karena letaknya yang strategis dengan jarak 15.858km dari Urumchi dan via Shanghai.³ Proyek Gwadar dalam CPEC (*China Pakistan Economic Corridor*) memiliki beberapa proyek di dalamnya, baik proyek yang sudah terlaksana, dalam pembangunan, hingga dalam tahapan perencanaan, hal ini dapat dilihat pada Tabel 1.1 berikut.

TABEL 1.1
PROYEK PELABUHAN DAN KOTA GWADAR

No	Nama Proyek	Estimasi Biaya (US\$ M)	Status
1.	Development of Port and Free Zone	300	Terlaksana
2.	Gwadar Smart Port City Master Plan	4	Terlaksana
3.	Pak-China Technical and Vocational Institute at Gwadar	10	Terlaksana
4.	Gwadar Eastbay Expressway	179	Terlaksana
5.	New Gwadar International Airport	230	Dalam konstruksi pembangunan

² Addafi Aryaguna dan Reni W. (2021). "Memanfaatkan One Belt One Road: Kepentingan Ekonomi Pakistan dalam China-Pakistan Economic Corridor Tahun 2015-2020". *Journal of International Relations*, Vol. 7, No. 2, hal 92.

³ International Monetary Institute of the RUC. (2019). "*Internationalization of The RMB Currency Strategy in the "Belt and Road" Construction*". New York: Taylor & Francis. Hal 145.

6.	Necessary facilities of fresh water treatment, water supply and distribution	11.390	Dalam konstruksi pembangunan
7.	Pak-China Friendship Hospital	100	Dalam konstruksi pembangunan
8.	300MW Coal-Fired Power Project at Gwadar	542.32	Dalam konstruksi pembangunan
9.	1.2 MGD Desalination Plant	12.7	Dalam konstruksi pembangunan
10.	5 MGD Water Desalination Plant Gwadar	5000	Dalam konstruksi pembangunan
11.	Construction of Breakwaters	123	Dalam perencanaan
12.	Dredging of berthing areas & channels	27	Dalam perencanaan
13.	Fish Landing Jetty and Fisherman Boat Making Industry on West Bay	Belum diputuskan	Dalam perencanaan
14.	Gwadar Smart Environment Sanitation System and Landfill Project	Belum diputuskan	Dalam perencanaan

Sumber: CPEC. (2022). *CPEC Gwadar Port Projects*. Diakses melalui www.cpec.gov.pk

2. Roadway Projects

Jalan raya merupakan salah satu infrastruktur yang penting dalam berbagai segi, baik segi transportasi, ekonomi, maupun strategis. Maka, Pembangunan jalan raya di Pakistan menjadi salah satu proyek penting yang dilakukan untuk mewujudkan tujuan dari CPEC yang merupakan sebuah inisiatif dari program *One Belt One Road*. Infrastruktur jalan raya ini akan menghubungkan provinsi barat China yaitu Xinjiang dengan Gwadar di Pakistan. Infrastruktur ini akan meningkatkan aliran dari perdagangan dan bisnis, serta pergerakan sumber daya yang lebih efisien diantara kedua negara. Untuk membangun infrastruktur-infrastruktur jalan raya tersebut diperkirakan dibutuhkan sebanyak 3miliar USD.

Pada tahun 2018-2023, proyek-proyek CPEC akan dibangun dan diselesaikan secara urut prioritas. Untuk proyek pembangunan infrastruktur jalan raya, CPEC telah menyelesaikan sebanyak 3 infrastruktur jalan raya, yaitu:

- KKH *phase* II (bagian Havelia - Thakot) yang memiliki panjang hingga 120km dengan biaya 1,315juta USD.
- Peshawar - Karachi *Motorway* (Bagian Multan-Sukkur) sepanjang 392km dengan biaya 2,889juta USD.
- Hakla - D.I Khan *Motorway* sepanjang 297km dengan biaya 122,18juta USD.

Selain itu, CPEC sedang melakukan pembangunan terhadap 5 proyek infrastruktur jalan raya lainnya. Proyek tersebut adalah Zhob-Quetta (N-50), Jalan Khuzdar-Basima (N-30), Jalan Hoshab-Awaran (M-8), Jalan alternatif Shandur-Chitral, dan Jalan Nokundi-Mashkhel. CPEC juga memiliki proyek-proyek jalan raya jangka panjang, seperti Jalan Mirpur-Muzaffarabad-Mahsera sepanjang 200km dan Jalan Mashkhel-Pangur sepanjang 200km. Salah satu proyek infrastruktur terbesar yang telah dibangun hingga sekarang di CPEC adalah Jalan Peshawar-Karachi. Jalan tersebut diselesaikan pada tahun 2019 yang memiliki panjang sebesar 392km. Proyek ini telah meningkatkan keadaan lalu lintas di Pakistan dan menyebabkan pergerakan barang, jasa, dan sumber daya menjadi lebih efisien. Perjalanan diantara Peshawar dan Karachi yang semula memakan waktu sebanyak 10 jam berubah menjadi 4 jam saja. Selain itu, dalam pembangunan untuk meningkatkan kualitas jalan raya ini, infrastruktur ini menggunakan program-program software dan hardware yang menjadikannya sebagai salah satu jalan raya terkemuka di dunia.

3. *Railway Projects*

Pembangunan infrastruktur jalur kereta juga menjadi salah satu proyek yang ada di CPEC. Sama seperti pada proyek-proyek infrastruktur lainnya. Proyek infrastruktur jalur kereta ini juga bertujuan untuk meningkatkan dan mengoptimalkan efisiensi dari perdagangan dan bisnis, serta pergerakan

barang, jasa, dan sumber daya antar kota di Pakistan maupun antar negara yaitu China dan Pakistan. Diperkirakan dibutuhkan sebesar 8.6miliar USD untuk membangun proyek-proyek infrastruktur jalur kereta tersebut.

CPEC ini telah menyelesaikan satu proyek jalur kereta yaitu Jalur Kereta Metro Oranye-Lahore yang memerlukan biaya sebesar 162,6juta USD dengan panjang 27km. Selain itu, CPEC memiliki beberapa proyek infrastruktur jalur kereta api lagi. Salah satu diantaranya yaitu proyek peningkatan jalur utama kereta api yang merupakan proyek infrastruktur terbesar di CPEC. Proyek ini diperkirakan membutuhkan dana sebesar 6,8miliar USD. Akan tetapi, proyek ini mengalami kendala yang dapat membuat proyek ini disampingkan. Kendala tersebut terjadi dikarenakan adanya pertentangan terhadap biaya kelayakan yang terjadi diantara Pakistan dan Beijing. Menurut *National Engineering Services Pakistan* (NESPAK), diperkirakan biaya fase pertama dari skema ini memerlukan 3,4miliar USD. Sedangkan menurut *China Railway Eryuan Engineering Group Co Limited* (CREEC), biaya dari fase pertama ini diperkirakan sebesar 4miliar USD yang 627juta USD lebih tinggi dari perkiraan NESPAK. Selain itu, untuk proyek infrastruktur jalur kereta, CPEC mempunyai proyek jangka panjang, yaitu Jalur Lingkar Karachi sepanjang 43km, *Mass Transit Quetta* dan *Mass Transit* wilayah Peshawar.

4. Energy Sector Projects

Nominal proyek CPEC terdapat investasi sebesar US\$46 miliar, dan sebesar US\$35 miliar menjadi anggaran proyek dalam sektor energi. Proyek CPEC dalam sektor energi menjadi upaya Pakistan agar mendapatkan sumber energi akibat krisis energi yang ditimbulkan pasca perang dan konflik. Dampak dari krisis energi yang timbul menyebabkan pertumbuhan ekonomi tahunan Pakistan turun sebesar 2-2,5% dalam rentang waktu 2008 hingga 2017. Dan dalam periode waktu tersebut, Pemerintah Pakistan telah menggunakan 10% dari PDB negaranya untuk menutupi kerugian dalam sektor energi. Selain itu,

selama krisis energi Pakistan selalu dihadapkan dengan pemadaman listrik selama 12 jam perharinya.⁴

Proyek CPEC dalam sektor energi dilakukan dengan pengembangan dan pendistribusian sumber daya energi seperti, gas bumi, pembangkit listrik, batu bara dan sumber energi lainnya. Implementasi atas permasalahan krisis energi Pakistan, terdapat proyek pembangunan pembangkit listrik tenaga batu bara dan air guna menghasilkan 17.000 megawatt listrik dengan harapan dapat meningkatkan produksi listrik di Pakistan sebanyak dua kali lipat pada tahun 2030 mendatang.⁵ Dalam proyek CPEC juga terdapat pembangunan pipa minyak oleh China di Gwardar yang membentang hingga wilayah China bagian barat. Pembangunan pipa minyak dilakukan sebagai strategi *back-up* China yang mengandalkan distribusi minyak bumi dari kawasan Timur Tengah ke negaranya melalui jalur laut. Proyek energi dalam CPEC memiliki banyak proyek yang telah dijalankan, merangkum data dari website resmi CPEC berikut data proyek beserta besaran dana.

TABEL 1.2
PROYEK SEKTOR ENERGI

No	Nama Proyek	Estimasi Biaya (US\$ M)	Status
1.	1320MW Sahiwal Coal-fired Power Plant	1912.2	Terlaksana
2.	1320MW Coal-fired Power Plant at Port Qasim Karachi	1912.2	Terlaksana
3.	1320MW China Hub Coal Power Project, Hub Balochistan	1912.2	Terlaksana
4.	660MW Engro Thar Coal Power Project	995.4	Terlaksana
5.	1000MW Quaid-e-Azam Solar Park (Bahawalpur)	520/781	Terlaksana

⁴ Nadeem Ul Haque. (2017). "Krisis Energi Berkepanjangan Pakistan". Diakses melalui <https://www.project-syndicate.org/commentary/pakistan-energy-crisis-reform-by-nadeem-ul-haque-2017-06/indonesian> pada 20 Juni 2022.

⁵ Veeramalla Anjaiah. (2021). "CPEC, Pengubah Permainan atau Cara China untuk Menjajah Pakistan?". Diakses melalui https://www.kompasiana.com/anjaiah/6039bcddd541df2fa1282562/cpec-pengubah-permainan-atau-cara-china-untuk-menjajah-pakistan?page=all&page_images=1 pada 20 Juni 2022.

6.	50MW Hydro China Dawood Wind Farm, Gharo, Thatta	112.65	Terlaksana
7.	100MW UEP Wind Farm, Jhimpir, Thatta	250	Terlaksana
8.	50MW Sachal Wind Farm, Jhimpir, Thatta	134	Terlaksana
9.	100MW Three Gorges Second and Third Wind Power Project	150	Terlaksana
10.	Matiari to Lahore \pm 660 KV HVDC Transmission Line Project	1658.34	Terlaksana
11.	1320 SSRL Thar Coal Block-I 7.8 mtpa & Power Plant (2 \times 660MW) (Shanghai Electric)	1912.12	Dalam konstruksi pembangunan
12.	330MW HUBCO Thar Coal Power Project (Thar Energy)	497.70	Dalam konstruksi pembangunan
13.	330MW HUBCO ThalNova Thar Coal Power Project	497.70	Dalam konstruksi pembangunan
14.	884MW Suki Kinari Hydropower Project, KP	2000	Dalam konstruksi pembangunan
15.	720MW Karot Hydropower Project, AJK/Punjab	1,720	Dalam konstruksi pembangunan
16.	300MW Coal-Fired Power Project at Gwadar	542.32	Dalam konstruksi pembangunan
17.	1124MW Kohala Hydropower Project, AJK	2,400	Dalam pertimbangan
18.	700.7MW Azad Pattan Hydropower Project, AJK/Punjab	1,600	Dalam pertimbangan
19.	1320 MW Thar Mine Mouth Oracle Power Plant & surface mine	1912.2	Dalam pertimbangan
20.	50MW Cacho Wind Power Project	Belum ditentukan	Dalam pertimbangan
21.	50MW Western Energy (Pvt.) Ltd. Wind Power Project	Belum ditentukan	Dalam pertimbangan

Sumber: CPEC. (2022). *CPEC Energy Project*. Diakses melalui www.cpec.gov.pk

PENUTUP

Kerjasama internasional China dengan Pakistan melalui program CPEC menguntungkan kedua negara. Transparansi finansial proyek oleh kedua negara merupakan faktor utama keberhasilan proyek CPEC. Penelitian artikel ini telah menunjukkan bahwa ada banyak proyek yang menguntungkan bagi pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kualitas hidup sumber daya manusia di Pakistan. China mengharapkan peningkatan perdagangannya di seluruh dunia melalui program CPEC dengan pengembangan pelabuhan Gwadar dengan perjalanan perdagangan 12.000km yang ada akan berkurang menjadi 3.000km dalam kawasan ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Anjaiah, Veeramalla. (2021). CPEC, Pengubah Permainan atau Cara China untuk Menjajah Pakistan? Retrieved from https://www.kompasiana.com/anjaiah/-6039bcddd541df2fa1282562/cpec-pengubah-permainan-atau-cara-china-untuk-menjajah-pakistan?page=all&page_images=1
- Aryaguna, A. (2021). Memanfaatkan One Belt One Road: Kepentingan Ekonomi Pakistan dalam China-Pakistan Economic Corridor Tahun 2015-2020. *Journal of International Relations*. Volume 7, Nomor 2.
- Asif, F. (2021). China's International Development Cooperation and Pakistan. Retrieved from China Focus: <http://www.cnfocus.com/china-s-international-development-cooperation-and-pakistan/>
- Creswell, John W. (2014). *Research design: qualitative, quantitative, and mixed methods approach – 4th ed.* United Kingdom: SAGE Publications Ltd.
- Dai, Xinyuan. (2017). International Cooperation Theory and International Institutions. Retrieved from Oxford Research Encyclopaedias.
- Dugin, Alexander. (1999). *Foundations of Geopolitics: The Geopolitical Future of Russia: English Translation*. Russia: Arktogeta.
- Farooq, Abbad. (2020). Revisiting CPEC: A Corridor of Opportunities. *Journal of Social and Political Sciences*. Vol.3, No.1, 235-242.
- Haque, N. (2017). Krisis Energi Berkepanjangan Pakistan. Retrieved from <https://www.project-syndicate.org/commentary/pakistan-energy-crisis-reform-by-nadeem-ul-haque-2017-06/indonesian>

- International Monetary Institute of the RUC. (2019). *International of the RMB Currency Strategy in the "Belt and Road" Construction*. New York: Taylor & Francis.
- Khan, Navid. (2018). China Pakistan Economic Corridor (CPEC): Regional Development, Employment Opportunities and Policy Challenges. *Global Political Review*. Volume 3 Number 1.
- Manhas, Neeraj S. (2020). China's Policy of 'String of Pearls'. *International Journal of Social Impact*. Volume 5, Issue 3, DIP: 18.02.003/20200503.
- Milner, Helen. (1992). International Theories of Cooperation Among Nations: Strengths and Weakness. *World Politics Journal*.
- O'Neill, K. (2004). Actors, Norms, and Impact: Recent International Cooperation Theory and the Influence of the Agent-Structure Debate. *Annual Review of Political Science*. Vol. 7:149-175.
- Rifaat, H. (2016). The China-Pakistan Economic Corridor: Strategic Rationales, External Perspectives and Challenges to Effective Implementation. *The Stimson Center*.
- Scholvin. (2016). Geopolitics: an overview of concepts and empirical examples from international relations. *FIIA Working Paper*. The Finnish Institute of International Affairs.
- Siitonen, L. (1990). *Political Theories of Development Cooperation – A Study of Theories of International Cooperation*. United Nations University: World Institute for Development Economic Research.
- Tehsin, M. (2017). CPEC and Sustainable Economic Growth for Pakistan. Retrieved from University of the Punjab: <http://pu.edu.pk/images/journal/studies/PDF-FILES/Article-6 v18 2 Dec17.pdf>
- Wasim, S. (2018). Analysis of CPEC Projects and Effect on Construction Sector of Pakistan. *International Journal of Social Sciences, Humanities and Education*. Volume 2, Number 3.
- Zia, M. (2020). China-Pakistan Economic Corridor: A Flagship and Exemplary Project of the "Belt and Road Initiative". *International Journal of Management Sciences and Business Research*. Volume 9, Issue 12.