

BAB III

CHINA PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR (CPEC)

Koridor ekonomi merupakan salah satu bentuk dari kerjasama regional yang menjadi alat pembangunan penting di suatu kawasan. Adanya koridor ekonomi dapat membantu pembangunan di kawasan yang dilewati sepanjang koridor tersebut. Tidak hanya bagi negara yang dilewati koridor tersebut, namun juga negara lain di sekitar koridor akan merasakan dampak pembangunan koridor ekonomi. Di dalam koridor ekonomi ini, tidak hanya mengenai urusan transportasi barang maupun jasa, namun juga urusan integrasi ekonomi, struktur ekonomi, dan hubungan antar pelaku ekonomi di sekitar kawasan koridor tersebut (Samosir, 2017, p. 5).

Begitu juga dengan koridor ekonomi yang dibuat antara China dan Pakistan yang sering disebut sebagai *China Pakistan Economic Corridor* (CPEC). CPEC ini adalah koridor ekonomi China dan Pakistan yang menghubungkan Provinsi Xinjiang, China dengan Pelabuhan Gwadar, Provinsi Balochistan, Pakistan. Untuk memahami tentang CPEC secara mendalam, maka di bab ketiga ini akan membahas mengenai sejarah pembentukan CPEC, proyek CPEC, manfaat CPEC bagi China dan Pakistan, serta CPEC sebagai ancaman bagi India.

A. Sejarah Pembentukan *China Pakistan Economic Corridor*

Semua negara di dunia pasti memiliki hubungan dengan negara lain secara bilateral, regional maupun multilateral. Hubungan bilateral adalah hubungan yang dilakukan oleh dua negara. Hubungan regional adalah hubungan yang dilakukan oleh lebih dari dua negara di suatu kawasan tertentu. Kemudian hubungan multilateral adalah hubungan antara lebih dari dua negara di luar wilayah kawasannya. Hubungan yang dilakukan semata-mata untuk

mencapai kepentingan nasionalnya masing-masing. Baik dari kepentingan ekonomi, politik, maupun keamanan. Begitu pula dengan China dan Pakistan, kedua negara ini memiliki hubungan bilateral yang cukup baik.

Hubungan bilateral China dan Pakistan telah ada sejak tahun 1950. Pakistan termasuk dalam negara yang mengakui kepemimpinan China sejak awal termasuk ketika adanya perlakuan China terhadap Taiwan, namun Pakistan tetap mengakui China sebagai negara komunis. Hal ini dilakukan Pakistan untuk menghormati kebijakan *One China Policy* yang telah dibuat oleh China. Hubungan kedua negara pun terus berlanjut hingga pada tanggal 21 Maret 1951 kedua negara menandatangani hubungan diplomatik (Udiana, 2018, p. 37).

Hubungan kedua negara semakin menguat terutama sejak Pakistan memiliki konflik dengan India. Sadar bahwa India semakin mendekati diri kepada Amerika Serikat guna menambah kekuatannya, maka Pakistan pun tak kalah pintar yaitu dengan mendekati diri dengan China yang merupakan tetangga dekatnya sendiri. Bagi China, kedekatannya dengan Pakistan sangat bermanfaat karena mereka memiliki perselisihan yang sama dengan India. Hal ini karena China juga memiliki masalah perbatasan dengan India yang sewaktu-waktu dapat menjadi sumbu perselisihan di antara mereka. Selain itu dengan menjalin hubungan yang erat dengan Pakistan, maka China semakin dapat melebarkan pengaruhnya di kawasan Asia Selatan. Terutama untuk memberikan pengaruh dalam hal ekonomi dan politik. Bahkan dengan begitu, China dapat mengurangi dominasi Amerika Serikat yang selama ini cukup besar di kawasan tersebut (Udiana, 2018, p. 37).

Dengan semakin kuatnya hubungan antara China dan Pakistan, membuat mereka semakin banyak menjalin kerjasama salah satunya kerjasama dalam bidang ekonomi. Dalam bidang ekonomi, kedua negara pada tahun 1950,

berencana untuk membangun suatu koridor ekonomi yang membentang antara kedua negara dari pelabuhan di Pakistan tepatnya di Laut Arab hingga perbatasan dengan China. Berkat rencana ini, pada tahun 1959 kedua negara memulai pembangunan Jalan Raya Karakoram. Kemudian Pakistan dan China berencana menghidupkan kembali Pelabuhan Gwadar pada tahun 1990 dan pembangunannya dimulai pada tahun 2002 dan selesai empat tahun kemudian yaitu tahun 2006. Dikarenakan adanya instabilitas politik di dalam pemerintahan Pakistan, maka perbaikan dan perluasan Pelabuhan Gwadar tersebut sempat dihentikan (Samosir, 2017, p. 5).

Hubungan bilateral China dan Pakistan kembali hangat pada tahun 2013 tepatnya pada tanggal 22 dan 23 Mei ketika Perdana Menteri Republik Rakyat China Li Keqiang berkunjung ke Pakistan. Beliau mengusulkan untuk membangun koridor ekonomi yang nantinya akan menghubungkan wilayah China dengan Pakistan. Koridor ini dimulai dari Provinsi Xinjiang, China menuju Provinsi Balochistan, Pakistan yang tepatnya berhenti di Pelabuhan Gwadar. Kunjungan ini mendapatkan respon positif dari Presiden Pakistan Mamnun Hussain yang kemudian melakukan kunjungan balasan pada bulan Februari 2014. Dalam kunjungan ini, kedua pemimpin negara kembali melakukan pembahasan mengenai rancangan pembangunan koridor ekonomi yang akan dilakukan oleh kedua negara. (Ranjan, 2015, p. 1)

Dua bulan paska pertemuan itu tepatnya bulan April, Perdana Menteri Republik Rakyat China Li Keqiang dan Perdana Menteri Pakistan Nawaz Sharif melakukan pertemuan lanjutan guna membahas secara keseluruhan proyek koridor ekonomi ini. Kemudian dilanjutkan dengan pengumuman China yang berniat membiayai proyek koridor ekonomi ini senilai US\$ 46 Milyar. Namun baru-baru ini diperkirakan proyek CPEC ini menelan biaya sekitar US\$ 62 Milyar (Epochtimes.id, 2018). Pembiayaan proyek CPEC ini akan

diatur oleh lembaga keuangan yang bernama AIIB atau *Asian Infrastructure Investment Bank*. Pengumuman ini dikeluarkan China pada bulan November 2014. Paska pengumuman ini, Presiden Republik Rakyat China Xi Jinping melakukan kunjungan ke Pakistan sekaligus menandatangani nota kesepakatan sebanyak 51 MoU pada tanggal 20-21 April 2015. Momen inilah yang menjadi penanda secara resmi dibentuknya koridor ekonomi antara China dan Pakistan yang sering disebut sebagai *China Pakistan Economic Corridor* (CPEC) (Udiana, 2018, p. 5).

B. Proyek *China Pakistan Economic Corridor*

Pelaksanaan proyek CPEC dibagi menjadi tiga tahapan waktu yaitu proyek jangka pendek yang selesai tahun 2017, jangka menengah yang selesai tahun 2025, dan jangka panjang yang selesai 2030 (Samosir, 2017, p. 6). Di dalam proyek besar CPEC ini ada empat proyek utama. Proyek-proyek tersebut adalah energi, infrastruktur transportasi, zona ekonomi khusus, dan Pelabuhan Gwadar. Keempat komponen utama inilah yang akan menjadi acuan dalam pembangunan proyek CPEC. Pada kenyataannya, proyek Pelabuhan Gwadar juga dapat dikatakan sebagai proyek zona ekonomi khusus karena Pelabuhan Gwadar dinilai dapat menjadi tempat untuk melakukan perdagangan maupun kegiatan ekonomi lainnya. Oleh karena itu dapat dikatakan bahwa proyek CPEC ini memiliki tiga proyek utama yaitu proyek energi, infrastruktur, dan Pelabuhan Gwadar. Berikut adalah rincian proyek dalam CPEC beserta perkiraan dana dan waktu untuk menyelesaikannya.

1. Proyek Energi

Sekitar US\$ 33 Milyar atau kira-kira 72 % dari total proyek CPEC yang jumlahnya US\$ 46 Milyar digunakan untuk investasi dalam bidang energi. Sejak Pakistan mengalami masa-masa perang dan perselisihan, sumber energi Pakistan mengalami krisis yang serius. Bahkan dampak yang paling serius adalah Pakistan mengalami penurunan GDP

sebesar 2-2,5 %. Maka dari itu proyek CPEC ini membantu Pakistan mendapatkan sumber energi untuk negaranya (Samosir, 2017, p. 6).

Kegiatan yang dilakukan dalam sektor energi adalah tentang pengembangan sumber daya energi dan pendistribusiannya seperti gas bumi, pembangkit listrik, batu bara, dan sumber daya energi lainnya. Nantinya akan di bangun jalur pipa untuk mengalirkan sumber-sumber energi seperti gas alam cair atau *Liquid Natural Gas* yang sering disebut sebagai LNG. Jalur pipa ini akan membentang dari Iran ke kota Nawabshah (Sindh) dan Gwadar di Provinsi Balochistan, yang bernilai US\$ 2,5 Milyar (Rifaat & Maini, 2016, p. 3). Jalur pipa antara Iran dan Pakistan juga akan dilanjutkan ke wilayah China bagian barat. Selain itu juga akan dibangun jalur pipa yang sejalan dengan jalur kereta dan jalur kendaraan cepat yang akan menyalurkan minyak dari Timur Tengah ke wilayah China bagian Barat melalui Pelabuhan Gwadar (Ranjan, 2015, p. 9). Berikut adalah tabel proyek energi dalam CPEC beserta estimasi dana dan tenggat waktu yang diakses dari website resmi CPEC (CPEC Secretariat: Ministry of Planning, 2017).

Tabel 3.1 CPEC Proyek Energi			
No	Project Name	Estimated Cost (US\$ M)	Commercial Operation Date (COD)
1	2×660MW Coal-fired Power Plants at Port Qasim Karachi	1912.2	2017
2	Suki Kinari Hydropower Station, Naran, Khyber Pukhtunkhwa	1707	2022

3	Sahiwal 2x660MW Coal-fired Power Plant, Punjab	1912.2	2017
4	Engro Thar Block II 2x330MW Coal fired Power Plant TEL 1x330MW Mine Mouth Lignite Fired Power Project at Thar Block-II, Sindh, Pakistan	995.4 497.7 497.7	2019
	Surface mine in block II of Thar Coal field, 3.8 million tons/year	1,470	2018
5	Hydro China Dawood Wind Farm(Gharo, Thatta)	112.65	2017
6	300MW Imported Coal Based Power Project at Gwadar, Pakistan	<i>Yet to be determined</i>	LoI in July 2018
7	Quaid-e-Azam 1000MW Solar Park (Bahawalpur) Quaid-e-Azam	1,302	2016
8	UEP Wind Farm (Jhimpir, Thatta)	250	2017
9	Sachal Wind Farm (Jhimpir, Thatta)	134	2017
10	SSRL Thar Coal Block-I 6.8 mtpa &SEC Mine	1912.12 +	2018/2019

	Mouth Power Plant(2×660MW) (Shinghai)	1,300	
11	Karot Hydropower Station	1698.26	2021
12	Three Gorges Second Wind Power Project Three Gorges Third Wind Power Project	150	2018
13	CPHGC 1,320MW Coal-fired Power Plant, Hub,Balochistan	1912.2	2019
14	Matiari to Lahore ±660kV HVDC Transmission Line Project	1658.34	2021
	Matiari (Port Qasim) — Faisalabad Transmission Line Project	1,500	2018/2019
15	Thar Mine Mouth Oracle Power Plant (1320MW) & surface mine	<i>Yet to be determined</i>	<i>in LoI process</i>
16	Kohala Hydel Project, AJK	2364.05	2025
17	Rahimyar khan imported fuel Power Plant 1320 MW	1,600	<i>in LoI process</i>
18	Cacho 50MW Wind Power Project	-	<i>in LoI process</i>
19	Western Energy (Pvt.) Ltd. 50MW Wind Power	-	<i>in LoI</i>

	Project		<i>process</i>
20	Phandar Hydropower Station	-	<i>under rivew</i>
21	Gilgit KIU Hydropower	-	<i>under rivew</i>

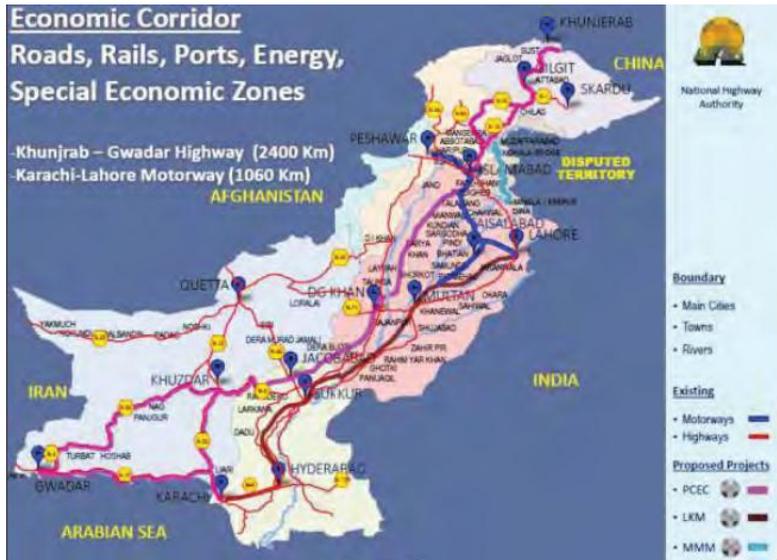
Sumber: CPEC Secretariat: Ministry of Planning, Development and Reform. (2017)

2. Proyek Infrastruktur

Kemudian proyek kedua yang juga tidak kalah penting adalah pembangunan infrastruktur transportasi. Jalur transportasi adalah hal yang sangat vital bagi sebuah pembangunan. Mengingat dengan adanya jalur transportasi yang baik, maka distribusi barang maupun jasa dapat berjalan dengan lancar. Sehingga kegiatan ekonomi maupun kegiatan yang lain turut terbantu dengan adanya perbaikan infrastruktur. Pembangunan dan perbaikan infrastruktur transportasi diantaranya adalah pembangunan jalan raya, jalan tol, dan jalur kereta api. Pembangunan komponen infrastruktur transportasi ini senilai US\$ 11 Milyar atau setara dengan 24 % dari total nilai proyek CPEC (Samosir, 2017, p. 7). Dalam proyek ini dibangun jalan raya sejauh 1.100 km yang menghubungkan kota Karachi (Sindh) dengan kota Lahore (Punjab). Perlu diketahui bahwa proyek CPEC bukanlah suatu proyek yang hanya membangun satu jalur utama saja, tetapi juga ada banyak jalur. Selain proyek jalan Karanchi-Lahore ada juga proyek jalur cepat atau *expressway* Kashgar-Gwadar. Selain membangun, ada juga infrastruktur jalan yang sudah ada untuk diperbaiki, salah satunya adalah jalan raya Karakom dan jalur kereta Kashgar-Gwadar (Ranjan, 2015, pp. 5-8).

Untuk membiayai pembangunan infrastruktur dalam proyek CPEC ini, maka ada beberapa bank yang memberikan pinjaman konsesi bersubsidi diantaranya adalah Bank EXIM, Bank Pembangunan Tiongkok, dan Bank Industri dan Komersial Tiongkok (Samosir, 2017, p. 7). Berikut adalah

gambar peta pembangunan infrastruktur transportasi dalam proyek CPEC dan tabel estimasi dana dan waktu pembangunan proyek infrastruktur.



Gambar 3.4 Peta *China Pakistan Economic Corridor* (CPEC)

Sumber: Alok Ranjan. (2015. hlm. 4)

Tabel 3.2 CPEC Proyek Infrastruktur

Tabel 3.2 CPEC Proyek Infrastruktur				
No	Project Name	Length (KM)	Estimated Cost(US\$ M)	Commercial Operation Date (COD)
Road				
1	KKH Phase II (Thakot -	118	1,315	2020

	Havelian Section)			
2	Peshawar-Karachi Motorway (Multan-Sukkur Section)	392	2,889	2019
3	Khuzdar-Basima Road N-30 (110 km)	110	19.19 Billion Rupee	2017
4	Upgradation of D.I.Khan (Yarik) - Zhob, N-50 Phase-I (210 km)	210	195	<i>in process</i>
5	KKH Thakot-Raikot N35 remaining portion (136 Km)	136	Rs. 8.15 Billion	<i>in LoI process</i>
<i>Rail Sector Projects</i>				
6	Expansion and reconstruction of existing Line ML-1	1,830	8,172	2022
7	Havelian Dry port (450 M. Twenty-Foot Equivalent Units)		65	<i>in LoI process</i>

8	Capacity Development of Pakistan Railways			<i>in process</i>
---	---	--	--	-------------------

Sumber: CPEC Secretariat: Ministry of Planning, Development and Reform. (2017)

3. Proyek Pelabuhan Gwadar

Proyek berikutnya adalah pembangunan Pelabuhan Gwadar yang sekaligus merupakan proyek zona industri atau zona ekonomi khusus. Pembuatan zona ekonomi khusus ini bertujuan untuk mempromosikan konektivitas regional di benua Eurasia. Dengan adanya zona ekonomi khusus ini dapat membantu meningkatkan pertumbuhan ekonomi di wilayah tertentu di Pakistan. Salah satu contoh proyek komponen utama zona ekonomi khusus ini juga merupakan komponen keempat dalam proyek CPEC adalah pembangunan Pelabuhan Gwadar. Pelabuhan Gwadar ini terletak di kota terbesar kedua di Pakistan yaitu di Provinsi Balochistan. Dengan pembangunan dan perbaikan Pelabuhan Gwadar diharapkan dapat membantu pertumbuhan ekonomi Pakistan secara signifikan. Karena telah diketahui bahwa letak Pelabuhan Gwadar yang dekat dengan Laut Arab tepatnya yaitu 400 km dari Selat Hormus dan 72 km dari perbatasan dengan Iran, maka akan menjadi salah satu pelabuhan tersibuk di dunia. Selain itu pelabuhan ini nantinya akan membantu distribusi barang dari China ke wilayah Timur Tengah atau sebaliknya. Di Pelabuhan Gwadar ini nantinya akan dijadikan zona perdagangan bebas. Sama halnya seperti Hongkong dan Shanghai, pemerintah juga akan memberikan fasilitas dan kebijakan yang mendukung perdagangan bebas ini. Dalam pembuatan kebijakan ini pemerintah akan melibatkan Komisi dan Reformasi Pembangunan Nasional dan Perencana terbaik dari China dalam membahas kebijakan yang berorientasi pada pasar di kawasan Pelabuhan Gwadar ini supaya sejalan dengan proyek CPEC yang berbasis ekonomi (Samosir, 2017, p. 7).

Berikut adalah tabel proyek pelabuhan Gwadar beserta estimasi dana dan waktunya.

Tabel 3.3 CPEC Proyek Pelabuhan Gwadar			
No	Project Name	Estimated Cost (US\$ M)	Date of Completion
1	Gwadar East-Bay Expressway	168	2020
2	New Gwadar International Airport	230.00	<i>Yet to be determined</i>
3	Construction of Breakwaters	123	<i>Yet to be determined</i>
4	Dredging of berthing areas & channels	27	<i>Yet to be determined</i>
5	Development of Free Zone	32	<i>Yet to be determined</i>
6	Necessary facilities of fresh water treatment, water supply and distribution	130.00	<i>Yet to be determined</i>
7	Pak China Friendship Hospital	100	<i>in LoI process</i>
8	Pak-China Technical and Vocational Institute at Gwadar	10.00	<i>in LoI process</i>
9	Gwadar Smart Port City Master Plan	4	2019

10	Bao Steel Park, petrochemicals, stainless steel and other industries in Gwadar	<i>Yet to be determined</i>	<i>Yet to be determined</i>
11	Development of Gwadar University (Social Sector Development)	<i>Yet to be determined</i>	<i>Yet to be determined</i>
12	Gwadar Livelihood Project	<i>Yet to be determined</i>	<i>Yet to be determined</i>

Sumber: CPEC Secretariat: Ministry of Planning, Development and Reform. (2017)

C. Manfaat *China Pakistan Economic Corridor* bagi China dan Pakistan

Pada dasarnya pembangunan proyek *China Pakistan Economic Corridor* tentu membawa manfaat bagi negara yang bersangkutan yaitu China dan Pakistan. Alasannya adalah ketika suatu negara akan melakukan politik luar negeri tentunya tidak terlepas dari pertimbangan untung rugi bagi negaranya sendiri. Secara umum, manfaat atau keuntungan dengan dibangunnya proyek CPEC ini adalah untuk menguatkan hubungan bilateral antar kedua negara. Serta meningkatkan intensitas kegiatan ekonomi yaitu ekspor-impor antar kedua negara. Namun di luar alasan tersebut, masing-masing negara dalam hal ini China dan Pakistan memiliki alasan sendiri sesuai kepentingan nasionalnya. Oleh karena itu dalam sub-bab ini akan membahas lebih dalam tentang manfaat yang diperoleh bagi kedua negara serta negara lain dengan adanya pembangunan proyek CPEC ini.

1. Manfaat *China Pakistan Economic Corridor* bagi China

Pembangunan proyek *China Pakistan Economic Corridor* membawa manfaat bagi China dalam segi ekonomi maupun politik. Manfaat atau keuntungan yang akan didapat oleh China dengan adanya proyek CPEC ini adalah China dapat mempersingkat jarak ekspor-impor barang dagangannya, mewujudkan mega proyeknya yang bernama *One Belt One Road* (OBOR), mengurangi kesenjangan ekonomi antar provinsi di China, mendapatkan *channel* baru untuk sumber energi, dan terakhir China dapat mengurangi hegemoni Amerika Serikat di kawasan Asia.

China adalah negara yang terkenal dengan tingginya intensitas ekspor-impor. Banyak sekali produk-produk China yang dijual di berbagai belahan dunia, baik di Asia, Afrika, maupun di benua Eropa. Saat ini China membutuhkan sumber energi yang banyak untuk mendukung kepentingan nasionalnya. Oleh karena itu China mencari ke berbagai penjuru dunia untuk mendapatkan sumber energi yang dibutuhkan oleh negaranya. Termasuk mengimpor energi dari kawasan Timur Tengah dan Afrika (Samosir, 2017, p. 9). Untuk mendapatkan energi dari kawasan tersebut biasanya China melewati Selat Malaka. Namun karena banyaknya kapal-kapal yang membawa barang-barang ekspor-impor di kawasan tersebut menjadikan kawasan Selat Malaka ini menjadi Selat tersibuk dan terpadat di dunia. Di selat ini juga sering terjadi perompakan oleh bajak laut, sehingga kawasan ini menjadi tidak aman bagi jalur peredaran barang dagangan dari dan ke China. Bahkan Selat Malaka menjadi tempat untuk memperebutkan pengaruh hegemoni dengan Amerika Serikat. Oleh karena itu dengan adanya proyek CPEC, China dapat mempersingkat rute jarak dan waktu untuk mendistribusikan barang dagangannya.

China membutuhkan waktu 2 – 3 bulan untuk mendistribusikan barang dagangannya melalui Selat Malaka.

Sedangkan jarak yang ditempuh China dari Shanghai ke Eropa sekitar 30.570 km, dari Shanghai ke Timur Tengah sekitar 18.000 km, dan dari Shanghai ke Pakistan sendiri harus menempuh jarak 17.000 km. Maka dengan adanya proyek CPEC yang menghubungkan China di Provinsi Xinjiang dengan Pakistan di Pelabuhan Gwadar akan memberikan akses terefektif bagi China untuk mendistribusikan barangnya ke negara di kawasan Timur Tengah, Eropa, Afrika dan berlaku pula sebaliknya. Pelabuhan Gwadar menjadi kunci bagi China untuk mendistribusikan barang impor-ekspornya. Letaknya yang dekat dengan Laut Arab, Selat Hormus, dan Iran membuat pendistribusian produk barang dan jasa China menjadi terjamin. Dengan adanya proyek CPEC, terutama pelabuhan Gwadar ini China dapat membuat rute yang jauh menjadi lebih pendek dari rute jalur ketika melalui Selat Malaka ke Selat Persia yang kira-kira menghabiskan 12.900 km (Samosir, 2017, pp. 9-10).

Adanya proyek CPEC ini juga dapat mengurangi kesenjangan ekonomi dan sosial antar wilayah provinsi di China. Selama ini wilayah timur dan barat China mengalami kesenjangan sosial maupun ekonomi. Wilayah barat terutama di Provinsi Shanghai dan kota-kota lain yang dipadati dengan bangunan-bangunan tinggi memiliki peradaban yang lebih tinggi dari pada wilayah timur China. Wilayah timur China yang berupa pegunungan dan pedalaman seperti di Provinsi Xinjiang terlihat jauh berbeda. Hal ini membuat jarak tercipta antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah. Maka dari itu, dengan adanya CPEC yang bermuara di Provinsi Xinjiang, diharapkan dapat memperbaiki kehidupan ekonomi dan sosial penduduk di wilayah timur dan dapat membantu memulihkan hubungan yang baik antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah (Shulin, 2015, p. 168).

Selain itu keberadaan proyek CPEC ini dapat memberikan rasa aman terhadap pendistribusian sumber energi yang dibeli China dari kawasan Timur Tengah, Eropa, maupun

Afrika. Terutama sumber energi yang sekarang ini sedang dibutuhkan China yaitu gas alam dan minyak bumi. Selain dapat menjamin pendistribusian sumber energi yang dibutuhkan negaranya, keberadaan proyek CPEC ini juga dapat membantu China mendapatkan *channel* sumber energi baru dari berbagai belahan dunia. Oleh karena itu, proyek CPEC ini sangat membantu China dalam hal memasok sumber energi (Shulin, 2015, p. 168).

Pada dasarnya proyek CPEC adalah bagian dari mega proyek China yang bernama *One Belt One Road* atau yang lebih dikenal dengan nama OBOR. Mega proyek OBOR pertama kali dideklarasikan Presiden Xi Jinping ketika beliau sedang mengunjungi seminar di Astana, Kazakhstan pada tahun 2013 (Sari R. , 2017, p. 14). Mega proyek OBOR pada intinya adalah pembangunan jalur sutra yang dulu pernah ada pada masa Kekaisaran China. Pada waktu itu China membuat jalur perdagangan yang menghubungkan China dengan wilayah di sisi timur China guna mendistribusikan barangnya. Barang atau produk yang dijual China pada waktu itu adalah rempah-rempah, teh, pernak-pernik, pembedaan, porselin, dan kain sutra. Maka dari itu jalur tersebut diberi nama jalur sutra. Selain mendistribusikan barang dari China ke wilayah lain di dunia barat termasuk Asia Tengah, Asia Barat, Asia Selatan, Eropa, bahkan Afrika, jalur sutra juga mendistribusikan barang dari wilayah tersebut memasuki China. Barang-barang tersebut adalah anggur, kacang kenari, wortel, merica, bayam, mentimun, dan berbagai barang lain yang menjual keperluan sehari-hari masyarakat China pada waktu itu. Di jalur sutra ini tidak hanya terjadi aktivitas ekonomi berupa jual beli barang saja, namun juga terjadi aktivitas yang lain seperti pertukaran budaya antar satu daerah dengan daerah lain. Namun sayangnya jalur sutra lama tersebut mulai menurun ketika ditemukannya rute maritim. Pada zaman dulu unta dan manusia hanya bisa mengangkut barang-barang kecil, namun sekarang dunia membutuhkan alat yang dapat membawa barang-barang besar seperti mobil, motor, dan truk yang hanya

dapat dibawa dengan kapal. Hal itulah yang menyebabkan turunnya peran jalur sutra lama (Shulin, 2015, pp. 169-170).

Kini di bawah pemerintahan Xi Jinping, China ingin menghidupkan kembali jalur sutra yang pernah ramai tersebut. Namun jalur sutra yang dibangun kini lebih banyak rutenya dan melibatkan lebih banyak negara. Jalur sutra *modern* ini tidak hanya menghubungkan China dengan wilayah di sisi timurnya saja, namun juga ke wilayah lain seperti kawasan Eropa Timur, Benua Afrika, dan kawasan Asia lain yang dulu belum sempat terjamah jalur sutra lama. Jalur sutra *modern* atau OBOR memiliki dua jalur. Jalur laut yang diberi nama *One Road: The 21st Century Maritime Road*. Jalur laut ini menghubungkan China dengan wilayah Eropa, Asia Selatan, Asia Tenggara, Timur Tengah, dan Afrika yang dimulai dari pantai Timur China. Kemudian melewati Laut China Selatan, Samudra Hindia, dan Mediterania. Tujuan dari dibuatnya jalur laut ini supaya memberikan akses jalur terefektif menggunakan kapal yang melalui pelabuhan-pelabuhan di berbagai belahan dunia (Samosir, 2017, p. 11).

Kemudian jalur yang kedua adalah jalur darat yang disebut sebagai *One Belt: The Silk Road Economic Belt*. Jalur darat ini terbagi menjadi dua jalur lagi. Jalur pertama menghubungkan wilayah Asia dengan Eropa yang dilakukan pembangunan jembatan diantaranya. Jalur ini bermula dari pantai di China bagian timur menuju Eropa bagian barat. Kemudian jalur yang kedua yaitu menghubungkan China dengan wilayah Asia Selatan, Asia Tengah, Asia Tenggara, dan Rusia. Di jalur ini dibangunlah koridor-koridor ekonomi yang dapat membantu terwujudnya mega proyek OBOR (Samosir, 2017, p. 10). CPEC merupakan salah satu koridor ekonomi di dalam proyek OBOR dari jalur darat yang menghubungkan China di wilayah Asia Selatan. CPEC menjadi *flagship* atau kapal pemimpin bagi proyek OBOR. Dengan dibangunnya koridor China dengan Pakistan maka akan membantu terwujudnya mega proyek China OBOR.

Jika dilihat dari sisi politik, pembangunan proyek CPEC sangat bermanfaat bagi China. Dengan adanya proyek dengan Pakistan, membantu China masuk ke wilayah Asia Selatan. Yang selama ini juga menjadi basis Amerika Serikat terutama hubungannya dengan Amerika Serikat dan India. Masuknya China di wilayah Asia Selatan ini dapat mengurangi dominasi hegemoni Amerika Serikat di kawasan ini.

2. Manfaat *China Pakistan Economic Corridor* bagi Pakistan

Selain memberikan manfaat bagi China, pembangunan CPEC ini juga bermanfaat bagi negara mitra yaitu Pakistan. Manfaat yang didapatkan Pakistan dari pembangunan proyek ini diantaranya adalah perbaikan infrastruktur di Pakistan, membantu Pakistan dalam hal keamanan terutama di wilayah perbatasan yang rawan konflik dengan India, dan menjadikan Pelabuhan Gwadar sebagai salah satu pelabuhan terpenting di dunia.

Di antara manfaat-manfaat yang telah disebutkan di atas, manfaat yang jelas dapat dilihat dengan mata adalah adanya pembangunan dan perbaikan infrastruktur di Pakistan. Salah satunya yaitu pembangunan jalan raya, jalan tol, dan jalur pipa untuk pendistribusian gas alam dan minyak bumi. Selain itu ada juga perbaikan infrastruktur seperti perbaikan Pelabuhan Gwadar, Jalan Raya Karakoram, perbaikan jalur kereta api, dan perbaikan infrastruktur lainnya. Dengan semakin baiknya infrastruktur di Pakistan, maka kegiatan ekonomi seperti pendistribusian barang dapat terjamin. Perekonomian Pakistan dapat meningkat seiring banyaknya kegiatan perdagangan di negaranya. Pembangunan jalur pipa yang mengangkut gas alam dan minyak bumi dari Gwadar dan Iran ke Kashgar, China dapat membantu Pakistan dalam menanggulangi krisis energi di negaranya terutama paska Pakistan kalah perang melawan India (Ranjan, 2015, p. 12).

Selain itu, manfaat pembangunan koridor ekonomi dengan China bagi Pakistan adalah pembangunan proyek ini dapat membantu Pakistan dari segi keamanan yaitu menangkal serangan India karena masalah konflik perbatasan yang telah ada sejak zaman dahulu. Dengan adanya pembangunan proyek CPEC, China akan mendatangkan warga negaranya untuk membangun berbagai infrastruktur yang ada di sana. Untuk menjamin keamanan warga negaranya, China akan mendatangkan pasukan keamanannya. Dengan masuknya pasukan keamanan China ke Pakistan, hal ini dapat dimanfaatkan Pakistan untuk menangkal agresi militer India terutama dalam hal konflik perbatasan di wilayah Kashmir (Goswami, 2017, p. 39).

Seperti yang disampaikan oleh Perdana Menteri Pakistan Nawaz Sharif ketika melakukan kunjungan ke Tajikistan. Beliau mengatakan bahwa pembangunan proyek CPEC sangat berarti bagi Pakistan (Shulin, 2015, p. 167). Terutama pembangunan Pelabuhan Gwadar, karena Pelabuhan Gwadar ini adalah salah satu alat penghubung Asia Tengah dengan dunia luar terutama melalui akses laut. Beliau juga mengatakan bahwa adanya proyek CPEC akan membuat Pakistan menjadi pusat transit perdagangan dunia dengan kombinasi populasi yang mencapai tiga milyar. Harapannya Pelabuhan Gwadar akan menjadi sebuah penghubung ekonomi yang penting dan menjadi pelabuhan paling utama di Laut Arab (Shulin, 2015, p. 167). Selain itu, manfaat yang juga didapatkan Pakistan dengan adanya proyek CPEC ini adalah China dapat membantu Pakistan dalam hal ekonomi, sehingga Pakistan tidak lagi bergantung pada bantuan Amerika Serikat. Kita tahu bahwa Amerika Serikat dalam perihal konflik antara India dan Pakistan lebih memilih untuk berpihak kepada India. Sehingga membuat Pakistan lebih dekat dengan China untuk saat ini (Goswami, 2017, p. 39).

D. *China Pakistan Economic Corridor* sebagai Ancaman Bagi India

China dan Pakistan sebenarnya ingin negara lain seperti India, Iran, Afghanistan, dan Rusia turut serta dalam proyek ini. Hal ini karena proyek tersebut bukan hanya menghubungkan China dan Pakistan saja tetapi juga menghubungkan China dengan negara-negara di Asia Tengah dan negara-negara di benua Eropa dan Afrika. Sehingga negara-negara tersebut juga dapat turut serta memanfaatkan keberadaan jalur ini untuk mendistribusikan barangnya. Namun sayangnya, India merasa bahwa proyek ini justru merugikan India bahkan mengancam keutuhan wilayahnya. Hal ini terkait dengan masalah Kashmir yang sejak dulu menjadi salah satu sumbu yang dapat menyebabkan perang antara India dan Pakistan.

Seperti yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya bahwa India memiliki sejarah hubungan yang kurang baik dengan Pakistan dan China. India memiliki konflik dengan kedua negara yang sewaktu-waktu dapat pecah menjadi sebuah perang. Dengan Pakistan, India memiliki konflik yang sudah terjadi sejak kedua negara baru merdeka dari Inggris. Konflik ini mengenai wilayah Kashmir yang diperebutkan kedua negara yang bahkan sempat terjadi perang akibat perselisihan ini. Perbedaan agama yang cukup mencolok di antara kedua negara juga menambah panasnya hubungan bilateral India dan Pakistan. Sedangkan dengan China, India juga memiliki hubungan yang kurang baik terkait masalah perbatasan. Terkadang tentara masing-masing wilayah perbatasan kedua negara harus tetap terjaga demi menciptakan rasa aman.

Dari sisi ekonomi, India juga sedang bersaing dengan China guna memperebutkan gelar macan Asia. Seperti yang kita ketahui, kedua negara baik China atau India sedang berusaha menjadi pemimpin ekonomi tertinggi di Asia bahkan di dunia internasional. Kedua negara saling memperebutkan

pasar dan pengaruh di Asia bahkan di dunia. Oleh karena itu, hubungan India dan China terkadang berada dalam masa tegang, meskipun terkadang mereka juga melakukan kerjasama baik dalam ekonomi, militer, maupun dalam bidang lain.

Keberadaan koridor ekonomi antara China dan Pakistan justru menambah buruk hubungan India dengan China dan Pakistan. Seperti yang telah disebutkan di atas bahwa proyek CPEC ini melewati wilayah Kashmir yang merupakan wilayah sengketa antara India dengan Pakistan. Oleh karena itu, India merasa terganggu dengan adanya pembangunan jalur koridor ekonomi ini karena dinilai telah melewati batas wilayahnya. Bagi India keutuhan wilayah adalah hal yang amat penting sehingga dengan keberadaan jalur ini maka keamanan wilayahnya terutama keamanan dalam hal menjaga teritorinya dapat terancam. Hal ini disampaikan India lewat Sekretaris Luar Negeri India Sujatha Singh bahwa, *'We have raised this issue and raised our concerns not only in this time, we have made them know earlier. They had noted concern.'* (Ranjan, 2015, p. 14). *Concern* atau fokus yang India maksud adalah masalah jalur CPEC yang melewati wilayah Kashmir tersebut. Sehingga India merasa bahwa CPEC ini akan merugikan negaranya.

Sebelum China mengajukan proposal CPEC kepada Pakistan, China terlebih dahulu memberikan proposal koridor *Bangladesh China India Myanmar Economic Corridor* (BCIMEC) yang juga merupakan salah satu koridor ekonomi dalam proyek OBOR. India pun tertarik dan bahkan sudah ikut dalam lembaga keuangan yang membiayai proyek OBOR ini yaitu lembaga keuangan AIIB. Namun setelah mengetahui proyek CPEC ini mengganggu keutuhan wilayahnya, India secara tegas menolak untuk ikut dalam mega proyek OBOR yang diinisiasi oleh China ini. Bahkan dua bulan paska China mengumumkan untuk melakukan investasi dalam proyek CPEC ini, tepatnya pada bulan Juni 2015, Perdana Menteri

India Narendra Modi mengatakan bahwa proyek CPEC ini *unacceptable* atau tidak dapat diterima. Pada tanggal 17 Januari 2017, beliau juga menyampaikan pidatonya dalam sebuah seminar yang mengatakan bahwa dengan menghormati kedaulatan negara-negara yang terlibat, maka konektivitas koridor regional dapat memenuhi janjinya dan menghindari adanya perbedaan dan perselisihan. Maksudnya adalah India akan turut serta dalam koridor regional baik CPEC maupun BCIMEC apabila koridor tersebut dapat menghormati kedaulatan negaranya sehingga dapat meminimalisir dan menghindari perbedaan dan perselisihan (Shah, 2017). Dua hari setelah itu, Sekretaris Luar Negeri India Subrahmanyam Jaishankar mengatakan bahwa,

“Kami berharap mereka dapat menghormati kedaulatan orang lain. CPEC telah melewati wilayah yang kita anggap sebagai wilayah kita. Tentu saja orang-orang akan mengerti mengapa India merespon demikian” (Shah, 2017).

Hal ini seolah menegaskan kembali bahwa bagi India, persoalan kedaulatan dalam hal ini keutuhan wilayah adalah hal yang sangat penting. Sehingga apapun yang dapat mengganggu keutuhan wilayahnya maka India akan menilai hal tersebut sebagai ancaman.

Selain itu keberadaan Pelabuhan Gwadar di Pakistan juga menambah kekhawatiran India terhadap proyek CPEC. Proyek Pelabuhan Gwadar yang juga merupakan salah satu komponen utama proyek CPEC ini membuat India merasa perlu untuk memperhatikannya. Hal ini karena Pelabuhan Gwadar yang disebut sebagai *String of Pearls* China akan menjadi pelabuhan yang sangat penting bagi China dan Pakistan. Karena akan menghubungkan mereka dengan wilayah timur Laut Arab sehingga menjadi pelabuhan tersibuk di dunia. India takut apabila pelabuhan ini menjadi basis terdepan bagi angkatan laut China. Sehingga dapat

mengancam keamanan energi dan ekonomi India, yang dua pertiga impor minyak bumi India melewati wilayah ini. Oleh karena itu India merasa khawatir dengan proyek CPEC ini (Shah, 2017).

Selain itu, kekhawatiran India akan proyek CPEC ini bertambah karena pembangunan infrastruktur di dalam proyek ini tentu akan mendatangkan para pekerja asal China. Maka dengan semakin banyaknya warga negara China yang datang ke Pakistan, maka China perlu mendatangkan tentara keamanannya guna melindungi warga negaranya. Kedatangan tentara keamanan China ke Pakistan ini dimanfaatkan oleh Pakistan untuk menjadi '*a safe cover*' atau pelindung dari serangan India (Goswami, 2017, p. 39). Hal ini tentu menambah kekhawatiran India, terutama di wilayah yang dilewati jalur CPEC ini dan juga dinilai melewati batas wilayah India. Oleh sebab alasan-alasan tersebut, India merasa keberadaan proyek CPEC ini mengancam kedaulatan India.