

BAB II

PROSPEK DAN PERAN PAKISTAN BAGI KEPENTINGAN STRATEGIS TIONGKOK DI ASIA SELATAN MELALUI CPEC

2.1 Sejarah Hubungan Bilateral Tiongkok – Pakistan

Hubungan antara Tiongkok-Pakistan dilatarbelakangi oleh dinamika geostrategis dan geopolitik kawasan yang kompleks. Kedua negara menyebut kemitraan prospektif mereka sebagai *all-weather friendship* dan *all-round cooperation*. Perkembangan hubungan Tiongkok-Pakistan terus mengalami peningkatan secara signifikan selama lebih dari enam dekade (Bhatti, 2008).

Perang Tiongkok-India tahun 1962 merupakan peristiwa yang melatarbelakangi intensitas hubungan antara Tiongkok dan Pakistan. Kedua negara mulai menandatangani berbagai perjanjian persahabatan, kerjasama, dan bantuan ekonomi pada tahun 1963 hingga periode berikutnya. Pada bulan Maret 1963, mereka mencapai kesepakatan tentang delineasi batas bersama sebagai hasil dari komitmen dalam membangun hubungan yang lebih strategis. Kedua negara diuntungkan dari pengaturan tersebut.

Tiongkok-Pakistan memutuskan untuk menulis ulang kesepakatan perbatasan mereka setelah selesainya sengketa Jammu dan Kashmir guna menghindari dampak merugikan dari konflik tersebut. Kesepakatan penting lainnya, termasuk layanan penerbangan dan pakta perdagangan, juga ditandatangani oleh kedua negara. Namun, India menentang perjanjian tersebut. Pada bulan Agustus 1963, Pakistan menandatangani kesepakatan layanan penerbangan dengan Pakistan International Airlines (PIA) yang mengizinkan PIA

untuk membantu perjalanan pejabat Tiongkok ke Eropa dan Afrika melalui Karachi pada tahun 1964. Perjanjian yang ditandatangani oleh kedua negara memungkinkan pendaratan pesawat Pakistan di Shanghai dan Kanton. Pakistan membalas dengan mengizinkan pesawat Tiongkok mendarat di Bandara Internasional Dhaka.

Perkembangan hubungan Tiongkok-Pakistan tidak disambut baik oleh Amerika Serikat (Pakistan-China Institute, 2018). Menurut Departemen Luar Negeri Amerika Serikat, hal tersebut membuat Pakistan memperoleh "*unfortunate violation of free world solidarity*" yang menyebabkan penundaan pinjaman sebesar US\$4,3 juta oleh Amerika Serikat untuk memodernisasi bandara Dhaka Chou Enlai, Perdana Menteri Tiongkok, mengunjungi Pakistan pada Februari 1964. Pada Desember 1964, Presiden Jenderal Pakistan Ayub Khan pergi ke Tiongkok untuk bertemu dengan para pemimpin Tiongkok. Pada awal 1970-an, pertemuan rahasia antara AS dan Tiongkok, khususnya Presiden Richard Nixon dan Menteri Luar Negeri Henry Kissinger, sangat membantu dalam normalisasi hubungan Tiongkok-AS (Hanhimaki, 2004).

India dan Uni Soviet menyatakan ketidakpuasannya dengan normalisasi hubungan AS-Tiongkok. Pada tanggal 9 Agustus 1971, sebagai akibat dari hadirnya segitiga strategis AS-Pakistan-Tiongkok, India menandatangani perjanjian India-Soviet Treaty of Friendship and Cooperation dengan Uni Soviet melalui Swaran Singh, menteri luar negeri India, dan Andrei Gromyko, menteri luar negeri Uni Soviet. Menurut Pasal IX dari perjanjian tersebut, "para pihak yang berkontraksi tinggi harus segera melakukan negosiasi bilateral untuk menghilangkan ancaman dan mengambil langkah-langkah yang diperlukan dan efektif untuk menjaga

perdamaian dan keamanan negara mereka," perjanjian itu kemudian dianggap sebagai pakta keamanan (Republic of India and the Union of Soviet Socialist Republics, 1971).

Bantuan militer dan ekonomi dari Tiongkok sangat penting untuk pertahanan Pakistan melawan India selama perang pada tahun 1965 dan 1971 dengan India. Menyusul uji coba nuklir India pada tahun 1974, kerja sama pertahanan Pakistan dan Tiongkok menjadi semakin erat. Dibuktikan dengan, pembangunan Karakoram Highway (KKH) yang dimulai pada tahun 1959 dan selesai pada tahun 1978 dengan bantuan Tiongkok. Pada 8 Juni 1978, Wakil Perdana Menteri Tiongkok Kang Piao dan Jenderal Zia-ul-Haq meresmikannya di Islamabad. (Curtis, 2009) KKH berfungsi sebagai pintu gerbang bagi hubungan ekonomi dan politik antara kedua negara.

Pada tahun 1984, Presiden Tiongkok, Li Xiannian, melakukan perjalanan dinas resmi ke Pakistan yang saat itu dipimpin oleh diktator Zia-ul-Haq dan dua tahun berikutnya, Tiongkok dan Amerika Serikat menandatangani perjanjian kerja sama nuklir komprehensif selama pemerintahan Presiden Xiannian. Tiongkok mengirimkan berbagai produk dan layanan nuklir ke Pakistan, termasuk dukungan teknis dan penelitian pengayaan uranium, serta reaktor tenaga nuklir. Invasi ke Afganistan oleh Uni Soviet pada tahun 1979 merupakan bahaya tidak hanya bagi stabilitas regional tetapi juga bagi perdamaian dan keamanan global. Upaya bersama antara Pakistan dan Tiongkok dilakukan untuk mengatasi krisis Afghanistan. Sebagai bagian dari dukungannya untuk Pakistan selama Perang Afghanistan pada tahun 1979 hingga 1989, Tiongkok mengirimkan pasokan militer

senilai \$200 juta/tahun kepada organisasi oposisi Afghanistan. Bantuan Tiongkok dalam pembentukan program rudal balistik Pakistan membantu meningkatkan kekuatan strategis Pakistan di kawasan Asia Selatan (Khan, 2015).

Program senjata nuklir Pakistan memicu reaksi Amerika Serikat, kongres tidak setuju dengan proyek Nuklir Pakistan dan melalui The Pressler Amendment mewajibkan presiden untuk memastikan bahwa proyek tersebut tidak berjalan. Namun, George H.W. Bush, menolak untuk menyatakan bahwa Pakistan bersih dari proyek Nuklir. Sebanyak \$564 juta bantuan AS yang direncanakan untuk Pakistan kemudian dibatalkan pada tahun 1991 dan dukungan militer AS sepenuhnya dibatasi selama tahun 1990-an (Khan, 2015).

Renggangnya hubungan AS-Pakistan membuat hubungan Tiongkok-Pakistan lebih kuat selama waktu itu. Pada tahun 1991, Presiden Tiongkok, Yang Shangkun, melakukan perjalanan ke Pakistan untuk lebih memperkuat hubungan bilateral antara kedua negara. Hubungan bilateral telah mengalami perubahan sejak awal kebijakan netralitas Tiongkok yang awalnya hanya sebuah kemitraan kecil dengan Pakistan, yang memiliki kekuatan militer. Jiang Zemin mengunjungi Pakistan pada tahun 1996 dan kedua negara memutuskan untuk meningkatkan hubungan bilateral. Tenaga nuklir Chashma stasiun, fasilitas 300 MWe di Kota Kundra di distrik Mianwali di provinsi Punjab, Pakistan, dibangun dengan bantuan dari Tiongkok pada tahun 1999. Ketika Zhu Rongji, Perdana Menteri Tiongkok, mengunjungi Pakistan pada tahun 2001, Presiden Pervez Musharraf juga melakukan perjalanan ke Tiongkok.

Kolaborasi teknologi militer dan ruang angkasa yang diperluas antara kedua negara memperkuat hubungan bilateral. Pemasok alutista paling terpercaya di Pakistan sekarang adalah Tiongkok. Sebagai bagian dari kerja sama pertahanan pasca-Perang Dingin, Tiongkok-Pakistan menandatangani Nota Kesepahaman (MoU) pada Juni 1990. Sepuluh tahun pengadaan, transfer pengetahuan R&D, dan produksi bersama dimasukkan dalam Nota Kesepahaman (MoU) (Lazuardi, 2022).

Setelah Amerika Serikat memberlakukan Amandemen Pressler, periode waktu ini diperpanjang. MBT-2000 Al-Khalid dirancang, dikembangkan, dan diproduksi bersama oleh Amerika Serikat dan Arab Saudi pada Januari 1990. T902M adalah versi yang diubah dari desain aslinya. Pada bulan Agustus 1991, prototipe pertama buatan Tiongkok diuji di lapangan. Sejak Kompleks Mekanik Berat di Taxila dibangun pada tahun 1992, sebagian besar pekerjaan pengembangan dikhususkan untuk membuatnya lebih cocok untuk topografi dan suhu tinggi Pakistan. Ada sebuah program yang dikenal sebagai "Thunder" yang dimulai pada tahun 1999 untuk mengembangkan jet tempur JF-17. Tujuan utama dari inisiatif ini adalah untuk mengurangi ketergantungan pada produsen jet tempur Barat (Lamont & Bokhari, 2011).

2.2 Kepentingan Strategis Tiongkok di Kawasan Asia Selatan

Sebagai negara di kawasan Asia-Pasifik, Tiongkok sangat memperhitungkan kawasan Asia Selatan untuk kepentingan keamanan, stabilitas, perdamaian, dan pembangunan kawasan. Asia Selatan juga merupakan wilayah dikotomi bagi Tiongkok. Tiongkok berbatasan dengan semua negara daratan Asia Selatan kecuali Bangladesh, sedangkan Sri Lanka dan Maladewa adalah negara

kepulauan yang terletak di tengah Samudra Hindia. Proyek BRI yang paling sukses, China-Pakistan Economic Corridor (CPEC), adalah salah satu proyek besar Tiongkok di Kawasan Asia Selatan. India sebagai negara yang bersengketa dengan Tiongkok juga terletak di Kawasan Asia Selatan. Meskipun menentang BRI, India adalah penerima pinjaman terbesar dari Bank Investasi Infrastruktur Asia (AIIB) yang kepemilikannya dipimpin oleh Tiongkok dengan saham pemerintahnya berjumlah \$3,06 miliar.

Kawasan Asia Selatan menampung seperempat populasi dunia dan telah mempertahankan tingkat pertumbuhan tahunan rata-rata 6% selama dua dekade terakhir (World Bank, 2019). Wilayah ini menawarkan wilayah yang memiliki prospek positif bagi kepentingan BRI, karena negara-negara Asia Selatan memiliki potensi pertumbuhan ekonomi yang besar. Seperlima dari semua orang Asia Selatan berusia antara 14 dan 24 tahun sehingga kawasan ini memiliki tingkat produktivitas yang cukup tinggi (Wagle, 2018). Pasar Asia Selatan yang berkembang, dengan 2,5 miliar penduduknya, merupakan tempat yang menguntungkan untuk berinvestasi dan terlibat.

Salah satu ancaman bagi Tiongkok di kawasan ini adalah pemberontakan etnis dan agama yang berpotensi untuk menggagalkan rencana ambisius Tiongkok. Tiongkok menghadapi ketegangan etnis yang meningkat di wilayah Xinjiang yang mayoritas Muslim, sementara Pakistan dan Afghanistan dilanda pemberontakan militan yang sedang berlangsung. Selain itu, politik nasionalis India memungkinkan ketegangan Hindu-Muslim yang dapat mengakibatkan meluasnya kekerasan agama

dan akhirnya meluas ke negara-negara tetangga, terutama, provinsi Xinjiang yang kacau balau di Tiongkok.

India-Pakistan juga merupakan dua negara bersenjata nuklir yang berbatasan dengan Tiongkok, yang terkunci dalam sengketa teritorial jangka panjang dan sengit serta antagonisme sejarah. Konflik militer India-Pakistan dapat secara langsung membahayakan proyek investasi Tiongkok. Terlepas dari pencegahan aktif Tiongkok, proyek BRI-nya berpotensi menyeretnya ke dalam perang aktif. Peran Tiongkok sebagai sekutu utama militer dan pemasok senjata seperti senjata api, amunisi, perlengkapan militer, dan logistik bagi Pakistan sebagai bentuk “*military aid*” Tiongkok yang mampu mendorongnya ke dalam konflik India-Pakistan.

Dalam melakukan hubungan internasional, Tiongkok cenderung mempertahankan pendekatan pragmatis dan suportif untuk berbagi manfaat dari sistem berbasis aturan yang efektif dan mengandalkan peran perdagangan, energi, dan barang-barang manufaktur untuk mendukung pembangunan ekonominya. (Development Concepts and Doctrine Centre, 2010) Tiongkok mempertimbangkan tiga pendekatan untuk strateginya, yaitu membangun dunia yang harmonis, meng-global, dan menjadi nomor satu dunia (Callahan, 2010).

Dimensi lain dari strategi Tiongkok adalah menggunakan “Soft Power”-nya yaitu kemampuan untuk mendapatkan apa yang diinginkan melalui daya tarik, persuasi, himbauan dan kerja sama. (Li, 2010) Strategi Tiongkok adalah merahasiakan pengeluaran dan pembangunan militernya, yang menimbulkan masalah keamanan bagi semua negara di Asia Selatan dan sekitarnya (Karki, 2019).

Strategi keseluruhan Tiongkok pada dasarnya terkait dengan pencapaian tiga tujuan. (Clarke, 2011) Pertama, menjaga ketertiban dan kesejahteraan rumah tangga dari berbagai perselisihan sosial. Kedua, untuk bertahan melawan ancaman eksternal yang terus-menerus terhadap kedaulatan dan wilayah nasional. Ketiga, untuk mencapai dan mempertahankan pengaruh geopolitik sebagai negara besar.

Tiongkok berbagi perbatasan yang sama dengan India, Pakistan, Afghanistan, Nepal, dan Bhutan, membuatnya hampir menjadi bagian integral dari Asia Selatan. Kebijakan Tiongkok di Asia Selatan dicirikan oleh pendekatannya yang “India-sentris”. Tujuan pertama dari kebijakan ini adalah untuk mencegah munculnya pesaing nyata Asia untuk menantang status Tiongkok sebagai satu-satunya kekuatan dominan di Asia-Pasifik. Kedua, Tiongkok belum menyelesaikan sengketa perbatasan dengan India dan Bhutan membuat masalah keamanan internal di satu negara mempengaruhi negara lain. Ketiga, hubungan Beijing yang kuat dan strategis dengan Islamabad merupakan bagian dari strategi besar Tiongkok yang membentuk lingkungan keamanan Asia Selatan. Terakhir, Tiongkok tetap menjadi kontributor ekonomi utama bagi Bangladesh, Nepal, Pakistan, dan Sri Lanka yang melengkapi dan memperkuat tujuan keamanan militernya.

Pakistan telah menyerahkan pengelolaan dan pengoperasian pelabuhan Gwadar kepada sebuah perusahaan Tiongkok, sebuah pelabuhan air hangat yang dalam, dekat Selat Hormuz, rute utama pasokan minyak dunia. Itu bisa menjadi pangkalan angkatan laut Tiongkok di Samudra Hindia dan memungkinkan Beijing untuk memantau aktivitas angkatan laut India dan AS. Tiongkok tampak optimis

tentang masa depan koridor energi Gwadar–Kashgar yang sedang dibangun (Ali, 2013).

Jalan Raya Karakoram yang menghubungkan Tiongkok dengan Pakistan menyediakan akses sesingkat mungkin ke Tiongkok terkait dengan mobilisasi energi dengan pusat energi terbesar di dunia Teluk Persia, Hormuz, dan Afrika Tengah dan Utara yang banyak akal. Pakistan meningkatkan rel kereta api bersejarah yang ada melalui Khyber Pass hingga ke kota perbatasan Afghanistan-Pakistan, Turkham. Jalur ini rencananya akan diperpanjang hingga Kabul. Di sisi lain jalur kereta api yang ada hingga kota perbatasan Chaman Pakistan-Afghanistan sedang direncanakan untuk terhubung dengan Kandahar. Studi kelayakan jalur kereta api antara Gawadar-Chaman-Kandahar dengan Kereta Api Pakistan telah selesai. Jalur ini pada akhirnya akan menghubungkan Pakistan dengan Turkmenistan melalui Afghanistan. Ini juga akan memberikan akses mudah ke Laut Arab untuk Afghanistan serta Republik Asia Tengah (Hussain, 2007).

Proyek infrastruktur yang bertujuan untuk menghubungkan Bangladesh dengan Tiongkok barat daya, Myanmar dan sub-wilayah Mekong (GMS) yang terdiri dari Kamboja, Tiongkok, Laos PDR, Myanmar, Thailand, dan Vietnam sangat masuk akal secara ekonomi. Selain itu, melalui usulan koridor ekonomi Bangladesh-Tiongkok-India-Myanmar (BCIM), Tiongkok ingin memperkuat konektivitasnya dengan Asia Selatan untuk pembangunan berkelanjutan di wilayah tersebut. Pengembangan pelabuhan laut oleh Beijing di Asia Selatan telah dilihat sebagai bagian dari meningkatnya pengaruh geopolitik Tiongkok (Islam, 2020).

Beijing juga telah mengembangkan pelabuhan Hambantota dan Colombo International Container Terminal di Sri Lanka serta membangun fasilitas pelabuhan peti kemas di Chittagong di Bangladesh. Tiongkok menginginkan hubungan yang kuat dengan Nepal karena posisi geografisnya yang menguntungkan yang menghubungkan Tiongkok dan seluruh Asia Selatan. Myanmar, meskipun bukan bagian dari Asia Selatan, menyediakan akses yang lebih mudah ke Tiongkok untuk Asia Selatan.

Tiongkok telah mengembangkan fasilitas angkatan laut Myanmar dan pos pengamatan untuk intelijen sinyal di Yangon dan Sittwe yang dapat digunakan oleh angkatan laut Tiongkok untuk kunjungan pelabuhan yang sering dan pengumpulan intelijen. Pipa minyak yang menghubungkan pelabuhan laut dalam Myanmar dari Sittwe ke Yunan disetujui oleh pemerintah Tiongkok yang akan memberikan rute alternatif untuk impor minyak mentah Beijing dari Timur Tengah dan Afrika. (Hussain, 2007) Pengeluaran infrastruktur besar-besaran Beijing, khususnya pengembangan pelabuhan laut di Asia Selatan telah dilihat oleh musuh bebuyutannya India dan AS sebagai bagian dari “*String of Pearl Strategy*” Beijing.

Ketika Tiongkok meningkatkan kehadiran dan keterlibatannya di kawasan Asia Selatan melalui BRI, potensi destabilisasi kawasan tampak besar, baik secara tradisional maupun non-tradisional. Kedua dimensi tersebut dapat diringkas secara luas di bawah tiga proyek darat utama BRI di Asia Selatan (CPEC, BCIM-EC, dan Koridor Ekonomi Trans-Himalaya) dan Jalur Sutera Maritim.

2.3 CPEC Sebagai Platform Kemitraan Tiongkok-Pakistan

Pada awal abad ke-21, hubungan Tiongkok-Pakistan dibingkai dalam kerangka kemitraan dan kerjasama yang semakin komprehensif. Terlepas dari kenyataan bahwa Amerika Serikat adalah pasar ekspor terbesar Pakistan, Tiongkok adalah mitra dagang bilateral terbesar Pakistan secara keseluruhan, serta sumber arus masuk investasi asing langsung terbesar sekaligus sumber utama kredit bilateral. Barang dan jasa senilai sekitar \$12,1 miliar diperdagangkan antara kedua negara pada tahun 2018 hingga 2019, mewakili peningkatan lebih dari 50 persen selama lima tahun sebelumnya. Ekspor Tiongkok ke Pakistan, di sisi lain, mencapai lebih dari 87 % dari keseluruhan volume perdagangan, dan ekspor Pakistan ke Tiongkok juga mengalami pertumbuhan yang lambat selama dekade terakhir.

Terlepas dari kenyataan bahwa hubungan perdagangan tidak dibahas secara luas dalam wacana domestik Pakistan, ketegangan tetap ada di antara kedua negara. Industri dan perusahaan Pakistan telah menimbulkan kekhawatiran karena barang-barang Tiongkok membanjiri pasar domestik dan menggusur perusahaan lokal. *Belt and Road Initiative* Presiden Tiongkok, Xi Jinping, yang mencakup Tiongkok-Pakistan Economic Corridor (CPEC), adalah proyek inti yang berdampak pada hubungan kemitraan ekonomi Tiongkok-Pakistan.

Sebagai salah satu komponen dalam proyek *Belt and Road Initiative* Tiongkok, CPEC memiliki peran yang sangat krusial dalam pembangunan mega proyek ini. *Tiongkok-Pakistan Economic Corridor* merupakan sebuah kerangka pembangunan jaringan konektivitas yang mampu menghubungkan negara-negara yang masuk didalam kerangka pembangunannya melalui jalur darat, (jalan raya dan

pembangunan rel kereta api), serta laut. Kerangka pembangunan tersebut juga disertai dengan: pertukaran informasi mengenai angka pertumbuhan ekonomi tiap negara; peningkatan pemahaman regional melalui pertukaran pengetahuan, budaya akademik dan budaya regional; peningkatan volume aktivitas arus perdagangan dan bisnis; dan peningkatan produktivitas serta pertukaran sektor energi antar negara.

Poin-poin tersebut berdampak pada bertambah kuatnya ikatan kerjasama yang saling menguntungkan, yang merupakan hasil dari konektivitas antar negara yang terlibat dan menciptakan ikatan erat, serta pembentukan suatu wilayah terintegrasi yang harmonis yang mengejar perkembangan kesejahteraan negara-negara didalamnya. CPEC diharapkan dapat menjadi tonggak kebangkitan ekonomi di wilayah Asia Selatan, yang dibangun dengan mengemban harapan dari negara-negara yang terdampak oleh keberadaan proyek ini (CPEC, 2020).

Tiongkok Pakistan Economic Corridor (CPEC) merupakan rangkaian proyek yang paling memakan banyak biaya, bila dibandingkan dengan proyek *Belt and Road Initiative* (BRI) lainnya. Tiongkok diestimasikan telah menyiapkan dana pembangunan sekitar 62 miliar dollar Amerika guna merealisasikan pembangunan proyek CPEC. *Tiongkok Pakistan Economic Corridor* (CPEC) memiliki beberapa titik fokus pembangunan, antara lain: pembangunan sektor energi, transportasi dan infrastruktur, pembangunan di wilayah Gwadar (Pakistan), pembangunan kerjasama industri atau Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), sosial dan ekonomi, serta pembangunan serupa lainnya yang membantu mensukseskan CPEC.

Berdasarkan data yang diambil dari website resmi CPEC, tercatat bahwa di setiap fokus pembangunannya CPEC sudah menyelesaikan beberapa proyek terkait

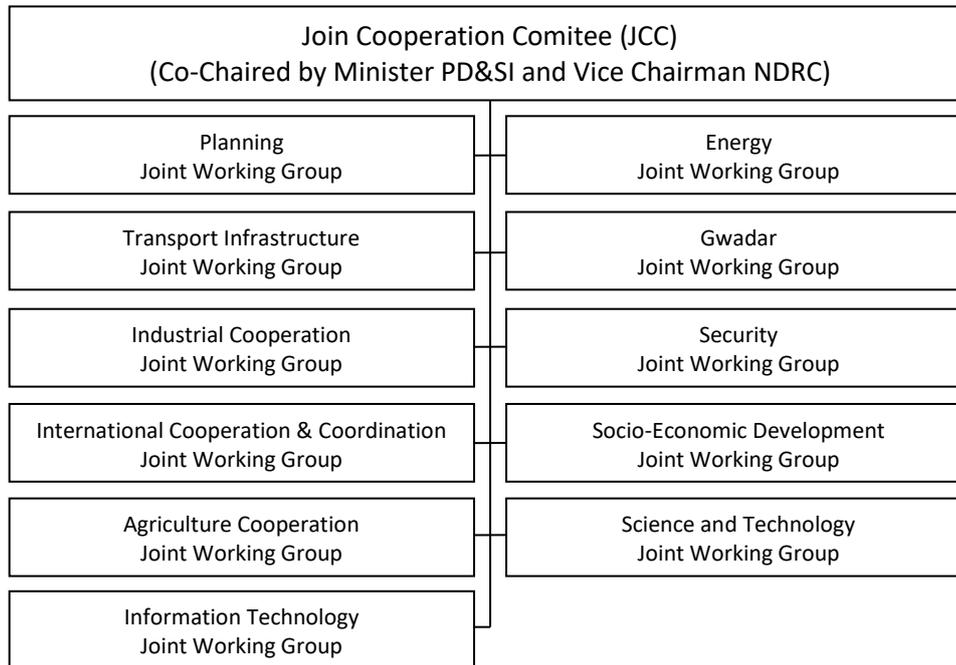
yang sudah mulai beroperasi, dan akan melanjutkan proyek-proyek lain yang masih dalam tahap pembangunan maupun rancangan pembangunan selama beberapa waktu kedepan. Hingga saat ini tercatat bahwa terdapat 10 proyek yang sudah terselesaikan di sektor energi, 6 proyek di sektor transportasi dan infrastruktur, 3 proyek di pembangunan infrastruktur di Gwadar, 4 proyek di sektor kerjasama industri atau zona ekonomi eksklusif, 5 proyek di sektor pengembangan sosial dan ekonomi, dan 3 proyek di sektor pembangunan lain yang berkaitan dengan CPEC (CPEC, 2020).

Seiring dengan berlangsungnya pembangunan proyek *Belt and Road Initiative*, CPEC diharapkan mampu membantu Pakistan menjadi stabil secara ekonomi. Kestabilan ekonomi yang dimaksud tentu juga diikuti datangnya keuntungan bagi Tiongkok sebagai pihak penyelenggara serta pemilik proyek tersebut. Keuntungan yang diperoleh dari lancarnya proyek CPEC dinilai mampu membantu Tiongkok untuk mempertahankan dominasinya di pasar internasional. Tiongkok diharuskan untuk mempertahankan keunggulan CPEC di pasar dunia dan terus memperluas pengaruhnya di wilayah Asia Selatan seraya dengan membantu Pakistan mencapai stabilitas ekonominya yang sudah direncanakan sejak awal berlangsungnya pembangunan CPEC (Shah, 2016). Tiongkok mampu mengambil peran yang cukup besar dalam menjaga laju peningkatan angka pembangunan infrastruktur di Pakistan seraya dengan pertumbuhan ekonominya (Kumala, 2021). Melalui keberadaan CPEC, Tiongkok mampu untuk membukakan jalan bagi investor-investor asing untuk datang dan melakukan investasi di Pakistan. Oleh

karena itu, dapat dilihat bahwa Pakistan juga mendapatkan keuntungan yang datang melalui berjalannya proyek CPEC.

Lingkup waktu implementasi keseluruhan proyek CPEC diperkirakan selesai pada tahun 2030. Diambil dari *Long-Term Potentiation (LTP)*, seluruh proyek CPEC dibagi menjadi 3 fase: rencana jangka pendek yang akan selesai di akhir 2020; rencana jangka menengah yang direncanakan selesai di tahun 2025; dan rencana jangka panjang yang direncanakan selesai di tahun 2030. (Commision, Government of Pakistan: Ministry of PDR and People's Republic of Tiongkok: National Development & Reform, 2016) Dari sisi Pakistan proyek CPEC dikoordinir oleh kementerian perencanaan, pembangunan, dan reformasi; sedangkan dari sisi Tiongkok, proyek ini dikoordinir oleh komisi pembangunan dan reformasi nasional Tiongkok yang secara langsung berkoordinasi dengan kementrian Pakistan. Pada bulan Juli 2013, kedua belah pihak, menyetujui terbentuknya *high-level Joint Cooperation Comitee (JCC)* dengan kamar yang terfokus di 4 area kunci CPEC, yaitu proyek pembangunan pelabuhan Gwadar, Infrastruktur Transportasi, energi, dan perdagangan serta kerjasama industri.

Tabel 2.1 Kerangka Institusional Tiongkok Pakistan Economic Corridor (CPEC)



Sumber: CPEC Website (2022)

Di luar komponen kolaborasi ekonomi, dimulainya inisiatif ini bertepatan dengan pengembangan interaksi strategis tingkat tinggi serta memprioritaskan hubungan bilateral dengan Pakistan oleh pembuat pemerintah Tiongkok. Meskipun investasi aktual di bawah CPEC belum mencapai tingkat yang awalnya diharapkan, beberapa perkiraan menyebutkan angkanya mencapai \$60 hingga \$80 miliar selama satu dekade. CPEC telah memberi Pakistan suntikan pembiayaan infrastruktur yang sangat dibutuhkan dari Tiongkok pada tingkat yang sangat rendah. waktu ketika tingkat investasi banyak negara lain telah jatuh ke tingkat yang sangat rendah. Ini juga membantu meningkatkan kapasitas di sektor energi Pakistan yang terbatas, yang sangat bermanfaat.

Pemerintah Tiongkok dan bank komersial telah bertindak sebagai *lender of last resort* untuk Pakistan selain mendanai proyek CPEC, yang hampir semuanya

dilakukan dengan persyaratan komersial. Untuk menghindari krisis neraca pembayaran yang akan datang di Pakistan pada tahun 2018 dan 2019, Tiongkok dan beberapa sekutu penting lainnya, seperti Arab Saudi, memberi Pakistan bantuan kredit jangka pendek dalam jumlah terbatas, terakhir pada tahun 2018 dan 2019. Sekitar 24 persen dari keseluruhan beban utang publik Pakistan adalah utang ke Tiongkok, dengan proyek-proyek terkait CPEC menyumbang 6,8 persen dari total itu, menurut pejabat Pakistan pada November 2019.

Pejabat di Pakistan dan Tiongkok telah sering membela kebijakan dan tuntutan yang berkaitan dengan CPEC, tetapi mereka juga membatasi akses ke informasi mengenai pembiayaan proyek yang akan memungkinkan studi yang lebih komprehensif tentang syarat-syarat perjanjian ini. Ada batasan anggaran utama di Islamabad, bahkan sebelum wabah COVID-19, pendapatan domestik Pakistan sudah mulai menurun, meningkatkan kekhawatiran tentang total beban utang negara.

Hanya seperempat dari proyek CPEC yang ditentukan secara resmi selesai pada April 2020, meskipun eksekusi terhenti sejak pemilihan legislatif Pakistan 2018 ketika terdapat pergantian administrasi negara. Sementara investasi asing langsung Tiongkok di Pakistan jatuh ke level terendah selama lima tahun, beberapa pejabat pemerintah baru menganjurkan untuk menegosiasikan ulang kontrak CPEC atau melakukan penyelidikan terhadap proyek yang telah dimulai oleh lawan politik mereka selama tahun pertama Pakistan Tehreek-e-Insaf berkuasa.

Janji pemerintah Pakistan Tehreek-e-Insaf untuk memfokuskan kembali CPEC pada investasi pembangunan sosial melalui pembentukan zona ekonomi

khusus di Pakistan untuk meningkatkan manufaktur dan produksi industri sulit untuk direalisasikan. Sulit bagi Pakistan untuk memberikan lebih banyak dana untuk inisiatif ini karena kerangka peraturan negara yang kaku. Perhatian utama bagi ahli strategi militer AS dan India adalah kemajuan yang tertunda dari kompleks pelabuhan Gwadar di Balochistan, yang mereka lihat sebagai kemungkinan fasilitas penggunaan ganda yang mampu membantu proyeksi kekuatan maritim Tiongkok.

Pengembangan jalur kereta api Mainline One Pakistan sejauh ini merupakan satu-satunya proyek skala besar yang telah ditambahkan ke portofolio CPEC sejak debutnya pada tahun 2015, sebelum pemerintah Pakistan Tehreek-e-Insaf menjabat. Tidak diketahui apakah Tiongkok akan menyetujui saran pejabat pemerintah Pakistan Tehreek-e-Insaf untuk menyesuaikan jadwal pembayaran pinjaman atau menjamin tingkat pengembalian untuk proyek energi yang didukung CPEC, meskipun telah dilaporkan bahwa tindakan tersebut telah dilakukan di masa lalu.

Beberapa pejabat dan ahli Tiongkok telah menunjukkan tingkat penyesalan pembeli mengenai proyek CPEC dalam percakapan dengan anggota Kelompok Studi Senior. Dengan profilnya yang tinggi dalam hubungan bilateral dan sebagai landasan dari program BRI yang lebih besar, bahkan dalam menghadapi kemunduran, CPEC masih mengutamakan kemampuan kedua belah pihak untuk menggambarkannya sebagai kesuksesan jangka panjang.

Pakistan sangat prihatin dengan tindakan diskriminatif Amerika Serikat terhadapnya. Selama menjabat, Presiden AS Barack Obama melakukan dua perjalanan ke India, yang semakin memperkuat hubungan komersial antara kedua negara. Sebagai hasil dari perjanjian ini, Amerika Serikat dan India telah berjanji

untuk bekerja sama lebih erat dalam masalah pertahanan, ekonomi, dan energi nuklir sipil.

Untuk membatasi pengaruh Tiongkok di Asia Selatan dan Tenggara, Amerika Serikat mendukung India untuk memimpin di kawasan Asia-Pasifik melalui pengembangan aliansi strategis. Menggunakan praduga ini akan mendelegitimasi peran Pakistan dalam mempromosikan stabilitas regional.

Kerjasama pertahanan dan nuklir AS-India telah menimbulkan keprihatinan besar di Pakistan, khususnya perjanjian nuklir India-AS. Pakistan, tidak seperti India, telah banyak berkorban dalam pertempuran melawan terorisme dan ekstremisme. Namun, dari tahun 2012 hingga 2014, Amerika Serikat memberikan lebih banyak persenjataan ke India daripada yang diberikan Rusia, dengan total penjualan senjata ke India sebesar US\$5,4 miliar selama periode tersebut. Itu diselesaikan pada 29 Agustus 2016, yang memungkinkan kedua negara "menggunakan pangkalan darat, udara dan angkatan laut satu sama lain untuk pemeliharaan dan penambahan," menurut pemerintah India (Zafar, 2015).

BRI berimplikasi pada kepentingan keamanan nasional India dalam konteks CPEC, yang telah berhasil dibujuk India untuk dibagikan oleh AS dan Jepang. Seperti yang telah diperingatkan oleh kepemimpinan Tiongkok, jika India terus memperluas kemitraan strategisnya dengan Jepang, India akan sangat menderita. Meskipun latar belakang regional dan global telah berubah secara signifikan, Pakistan dan Tiongkok tetap berdedikasi untuk memastikan kedaulatan dan integritas negara tersebut. Sejauh menyangkut sengketa Kashmir, Tiongkok menerima posisi Pakistan.

Pada 20 September 2016, Perdana Menteri Tiongkok Li Keqiang menegaskan kembali dukungan Tiongkok untuk masalah Kashmir. Menurutnya, "Sikap Islamabad terhadap masalah Kashmir sangat penting bagi Beijing." Lebih lanjut, dia berkata, "Tiongkok mendukung Pakistan dan akan terus menyuarakan dukungannya di setiap platform." Pada langkah lain, Tiongkok mencegah India menunjuk kepala Jaish-e-Mohammed (JeM) Maulana Masood Azhar sebagai organisasi terlarang di PBB pada dua kesempatan terpisah, pada bulan April dan Desember 2016. Pada 7 Februari 2017, Tiongkok dengan keras menolak upaya Amerika Serikat untuk menunjuk Masood Azhar sebagai teroris. Amerika Serikat, Inggris Raya, dan Prancis semuanya telah mensponsori sebuah resolusi di hadapan Komite Sanksi PBB 1267 yang menentang tindakan AS tersebut.

Pada CPEC, Tiongkok dan Pakistan telah menolak keberatan AS. Menteri Pertahanan AS, James Mattis, dikutip di media mengatakan bahwa CPEC melewati wilayah yang diperebutkan saat dia memberi pengarahan kepada Komite Angkatan Bersenjata Senat. India khawatir bahwa proyek senilai \$56 miliar akan melewati Gilgit-Baltistan, yang merupakan bagian dari wilayah Jammu dan Kashmir yang disengketakan (sebelumnya Wilayah Utara). Sebuah pernyataan bersama oleh Pakistan dan Tiongkok telah menolak kritik AS terhadap CPEC, mengklaim bahwa itu adalah upaya kerja sama ekonomi regional dan global (Jones, 2020).

