

## **BAB II**

### **LATAR BELAKANG DAN PERKEMBANGAN CHINA-PAKISTAN**

#### **ECONOMIC CORRIDOR (CPEC)**

Meskipun Tiongkok dengan Pakistan berhubungan baik di tahun 1950, namun pada tahun 1960 ketika adanya perang antara Tiongkok dengan India mengakibatkan hubungan Tiongkok dengan Pakistan terdapat kerenggangan, sehingga perbedaan dasar mengenai paham di antara Tiongkok dan Pakistan menyebabkan Menteri Luar Negeri Pakistan mempelajari hal tersebut. Oleh karena itu, antara Pakistan dan Tiongkok yang merupakan negara tetangga mengakibatkan adanya suatu hubungan istimewa diantara keduanya.

Adanya penurunan nilai mata uang India di tahun 1949 juga berakibat memperlambatnya perdagangan Pakistan yang mengalami penurunan dalam hal perekonomian, maka Pakistan berusaha untuk menjalin hubungan yang baik dengan Tiongkok, dimana Tiongkok merupakan satu-satunya harapan Pakistan demi membantu perekonomian negaranya. Sehingga, barter kapas sebagai salah satu perjanjian perdagangan yang disepakati oleh Pakistan dan Tiongkok. Demi menciptakan hubungan antar negara menjadi lebih kuat dan baik, maka Pakistan memberikan dukungannya terhadap Tiongkok dalam Dewan Keamanan PBB (Ramay, 2016, p. 2), serta klarifikasi Pakistan pada tahun 1955 di dalam Konferensi Bandung yang mengatakan bahwa adanya suatu penandatanganan perjanjian dengan Tiongkok merupakan bentuk perlindungan atas ancaman dari India dan dukungan Tiongkok terhadap perdamaian, yang mana SEATO dan CENTO pada tahun 1954 sampai 1955 telah menuduh Tiongkok melakukan ancaman terhadap keamanan dan ketertiban regional yang juga adanya ancaman keamanan nasional berdasarkan kerugian yang ada di dalam masyarakat Tiongkok.

Adanya demarkasi perbatasan pada tahun 1963 merupakan bentuk kesepakatan yang dilakukan oleh Pakistan dengan Tiongkok sebagai wujud membangun hubungan yang lebih baik di antara keduanya (Ramay, 2016, p. 2), sehingga dalam hal perang yang dialami Pakistan di tahun 1965 mengakibatkan Tiongkok memberikan dukungannya dengan membantu Pakistan untuk membalas kebaikan yang telah dilakukan Pakistan kepada Tiongkok.

Meskipun Amerika Serikat hingga saat ini menganggap Tiongkok sebagai ancaman, namun hal tersebut berdampak yang sebaliknya kepada hubungan Pakistan dan Tiongkok. Adanya pembentukan CPEC demi memperkuat hubungan di antara kedua negara tersebut dengan investasi Tiongkok kepada Pakistan yang meliputi bantuan ekonomi hingga sosial.

Bab ini memaparkan mengenai pembahasan *China Pakistan Economic Corridor* (CPEC) secara lebih mendalam mengenai proyek energi, proyek infrastruktur dan proyek Pelabuhan Gwadar. Bagian pertama akan memaparkan mengenai sejarah pembentukan *China Pakistan Economic Corridor* (CPEC), kemudian bagian kedua akan memaparkan mengenai proyek *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC), serta bagian terakhir adalah kesimpulan.

## **2.1. Pembentukan *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC)**

Adanya dua pihak atau negara yang melakukan suatu hubungan dinamakan hubungan bilateral, sedangkan dalam lingkungan tertentu yang dilakukan oleh dua atau lebih pihak atau negara dalam melakukan suatu hubungan maka dinamakan hubungan regional. Selanjutnya, apabila terdapat suatu wilayah yang tidak berada di antara dua atau lebih pihak atau negara yang sedang melakukan suatu kerja sama dinamakan sebagai hubungan multilateral. Semua hubungan yang terjadi adanya kepentingan tertentu berupa sosial, perekonomian, perpolitikan, serta keamanan. Hal tersebut juga berlaku bagi Pakistan dan Tiongkok yang memiliki hubungan baik demi mencapai kepentingan tertentu.

Hubungan tersebut terjadi sejak 1950, dimana Pakistan menjadi negeri ketiga non-komunis dan negara muslim yang pertama kali mengakui dan memberangkatkan delegasi tingkat tinggi ke Tiongkok pada 4 Januari 1950. Secara formal, Pakistan dan Tiongkok mendirikan hubungan diplomatik pada tanggal 21 Mei 1951 (Awan, 2020).

Kedua negara ini memiliki rival yang sama yakni India. Semenjak Pakistan memulai perang dengan India pada tanggal 4 September 1965, hubungan Tiongkok semakin menguat mengingat Tiongkok sendiri berperang dengan India pada tahun 1962 (Joshi, 2015). Pada peperangan Tiongkok-India tahun 1962 tersebut India yang tertekan karena tidak mampu menghadapi invasi Tiongkok dan menjalin hubungan baik dengan Amerika Serikat dengan tujuan keamanannya. Perdana Menteri India, Jawaharlal Nehru bahkan secara pribadi mengirimkan surat meminta pertolongan kepada Presiden Amerika Serikat, John F. Kennedy. (Haider, 2020).

Kemudian dalam perang Pakistan-India pada tahun 1965, Tiongkok memberikan dukungan kepada Pakistan dengan menekan India untuk gencatan senjata dengan Pakistan dan mengultimatum India agar tidak menggunakan perbatasannya dengan India sebagai titik militer atau akan ada konsekuensinya. Tiongkok juga meningkatkan keamanan di sekitar perbatasan Doklam dan Sikkim agar fokus India ke Pakistan terganggu dengan aktivitas Tiongkok. Tiongkok tetap memberikan bantuan ke Pakistan sebisa mungkin walaupun ada sanksi dari

negara-negara barat seperti Amerika Serikat, karena saat itu negara-negara tersebut sedang mengembargo Pakistan namun membiarkan India. Tiongkok juga membantu kompensasi kerugian perang Pakistan dengan menawarkan dana sebesar 60 Juta US\$ di 1965 dan peralatan militer termasuk tank dan pesawat tempur. Dukungan-dukungan inilah yang semakin memperkuat hubungan Pakistan dan Tiongkok. Ketika India dan Pakistan Kembali berkonflik di tahun 1971, Tiongkok kembali memihak dan membantu Pakistan (Hafeez, 2018).

Hubungan bilateral antara Tiongkok dan Pakistan semakin menghangat 2013, dimana Pemimpin Tiongkok datang ke Pakistan untuk usulan mengenai pembangunan koridor ekonomi yang nantinya akan menghubungkan wilayah Tiongkok sampai di Pakistan. Kunjungan tersebut mendapatkan respon positif dari Presiden Pakistan, Mamnun Hussain yang kemudian melakukan kunjungan balasan pada Februari 2014 yang membahas mengenai rancangan pembangunan koridor ekonomi (Ranjan, 2015, p. 1).

Kemudian finalisasi koridor ekonomi tersebut terjadi pada tanggal 20 April 2015 ketika Perdana Menteri Pakistan saat itu, Nawaz Sharif dan Presiden Tiongkok, Xi Jinping menandatangani total 51 MoU dan menjanjikan investasi senilai 46 Milyar US\$. Koridor ekonomi tersebut disebut *China-Pakistan Economic Corridor* (Harris, 2019).

Lahirnya *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC) merupakan salah satu bukti bahwa Pakistan sedang menginginkan pembangunan ekonomi dalam negeri. Lagi pula, hubungan Pakistan-Tiongkok tergolong spesial karena didasari kepercayaan yang kuat antara kedua negara semenjak kemerdekaan Tiongkok dan selama masa-masa konflik di era Perang Dingin.

Adanya *Joint Declaration* tahun 2003 sebagai wujud tahap akhir dalam peningkatan hubungan pemerintah antara Tiongkok dengan Pakistan, dengan wujud kunjungan Pemimpin Pakistan ke Tiongkok disertai dokumen pertama. Selanjutnya di 2006, Pakistan dan Tiongkok menandatangani *Free Trade Agreement* sebagai upaya peningkatan nilai investasi yang semula hanya sebesar 1 (satu) milyar dollar Amerika Serikat hingga menjadi 15,15 (lima belas koma lima belas) milyar dollar Amerika Serikat, dan terus meningkat tujuan investasi menjadi 18 (delapan belas) milyar dollar Amerika Serikat untuk tahun 2018 di antara keduanya (Ramay, 2016, p. 5).

Perkembangan perekonomian yang bertumbuh dengan cepat merupakan bentuk perhatian utama proyek CPEC yang telah disepakati kedua negara, sehingga Nawaz Sharif selaku Perdana Menteri Pakistan yang menjabat pada saat itu untuk menemani Presiden Tiongkok, Xi Jinping yang berkunjung dengan maksud untuk meresmikan proyek yang ada dalam CPEC. Penanaman modal lokal dan penanaman modal dari Tiongkok merupakan

penyelidikan perekonomian nasional Pakistan atas CPEC yang dilakukan oleh Asosiasi Pasar Obligasi (BMA) Analisa estimasi tersebut dijelaskan dalam tabel dan grafik, sebagai berikut :

**Tabel 2.1**

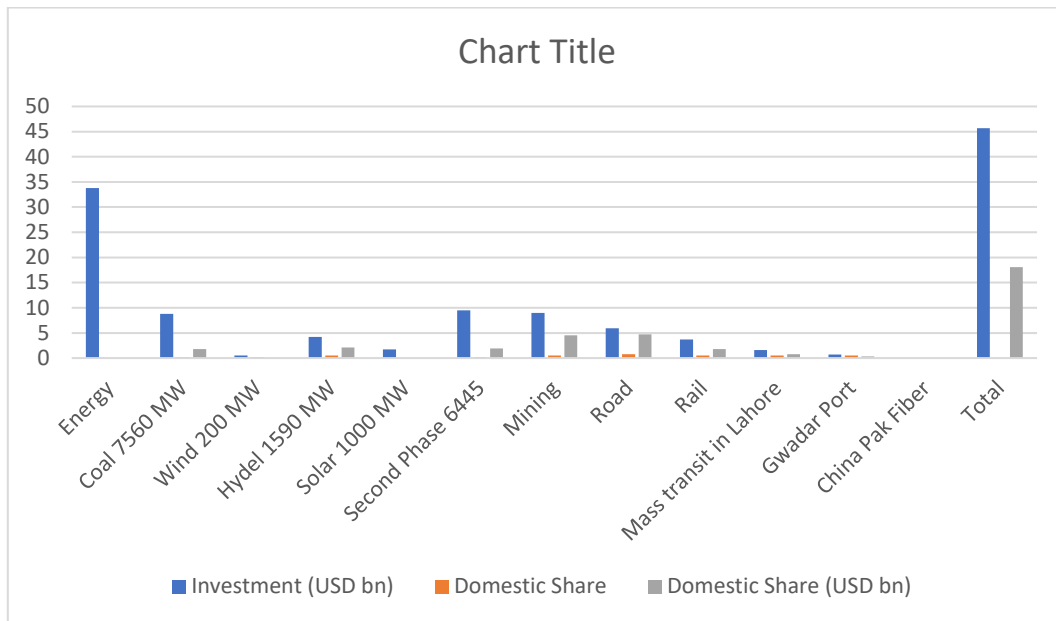
**Estimasi Investasi Lokal Dalam *China-Pakistan Economic Corridor***

	Investasi (milyar dollar AS)	Bagian Domestik	Bagian Domestik (milyar dollar AS)
Energi (Perpisahan diberikan di bawah)	33.8		
Batu Bara 7560 MW	8.8	20%	1.8
Angin 200 MW	0.5	20%	0.1
Tenaga Air 1590 MW	4.2	50%	2.1
Tenaga Surya 1000 MW	1.7	0%	0
Fase Kedua 6445 MW	9.5	20%	1.9
Pengeluaran Pertambangan	9	50%	4.5
Jalan Raya	5.9	80%	4.7
Rel Kereta Api	3.7	50%	1.8
Angkutan Umum di Lahore	1.6	50%	0.8
Pelabuhan Gwadar	0.7	50%	0.3
Fiber Optik China Pak	0	0%	0
Total	45.7		18.1

Sumber : BMA Capital Management Limited

**Grafik 2.1**

**Estimasi Komponen Lokal Dalam CPEC**



Sumber : BMA Capital Management Limited

Kemudian, penyelidikan BMA dikhususkan untuk GDP Pakistan terhadap akibat dari penanaman modal Tiongkok terhadap proyek CPEC tersebut, hasil yang diperoleh yaitu, peningkatan GDP Pakistan yang terjadi selama 3 (tiga) tahun sebanyak 1,5% (satu koma lima persen) (Ramay, 2016, p. 6). PDB Pakistan dalam hal perekonomian yang akan meningkat terhadap investasi baik swasta, peluang ekonomi, cadangan energi sebesar 0,5% berdasarkan adanya proyek CPEC (Ramay, 2016, p. 6). Analisis berdasarkan dampak potensial terhadap *Gross Domestic Product* (GDP) atau PDB akan dijelaskan dalam tabel berikut :

**Tabel 2.2**

**Dampak Potensial Untuk GDP**

PDB-FY15	<b>Milyar Dollar AS</b>	<b>287</b>
Total Ukuran Investasi	<b>Milyar Dollar AS</b>	<b>46</b>
Total Ukuran Investasi	<b>Persen dari PDB</b>	<b>16%</b>
Jangka Waktu	<b>Tahun</b>	<b>3</b>
Penambahan Tahunan Untuk Investasi/ Rasio PDB	<b>Persen dari PDB</b>	<b>5.30%</b>
Tambahan Potensi Pertumbuhan PDB (ICOR=3.6x)	<b>Persen dari PDB</b>	<b>1.50%</b>
Peningkatan Investasi Sektor Swasta	<b>Persen dari PDB</b>	<b>1.80%</b>
Tambahan Potensi Pertumbuhan PDB (ICOR=3.6x)	<b>Persen dari PDB</b>	<b>0.50%</b>

Peningkatan Total Dalam Potensi Pertumbuhan PDB	<b>Poin Persentase</b>	<b>2.00%</b>
---	------------------------	--------------

Sumber : BMA Capital Management Limited

Adanya penolakan India terhadap pembentukan *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC) dalam meningkatkan perekonomian bagi kedua negara, di mana koridor yang dirancang dalam CPEC akan berdampak pada kekuasaan India terhadap beberapa wilayah dalam proyeknya. Serta, India yang tidak memiliki pintu langsung melalui darat untuk mencapai CARs, Afganistan serta Iran akan dimiliki oleh CPEC, kemudian Pelabuhan Gwadar menjadi isu berkepanjangan bagi India atas otoritas Tiongkok sebagai relasi perdagangan terbesarnya. Atas dasar itu pula, Selat Hormuz akan menjadi kekuasaan secara menyeluruh bagi Tiongkok berdasarkan CPEC, maka perkembangan dagang India akan berakibat negatif (Abrar, 2015).

## 2.2. Proyek Kerjasama dalam *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC)

Pembangunan infrastruktur baik jalur kereta api, jalan raya, jaringan fiber optik, serta jaringan pipa minyak dan gas bumi melalui Pelabuhan Gwadar sampai wilayah Xinjiang, Tiongkok sepanjang 3000 km tersebut merupakan proyek koridor ekonomi (Lee, 2017). Lebih lanjut, pembangunan proyek yang dimulai pada tahun 2015 sampai dengan 2030 merupakan agenda pengembangan infrastruktur *Gwadar Port* Tiongkok dengan Pakistan (CPEC, 2020).

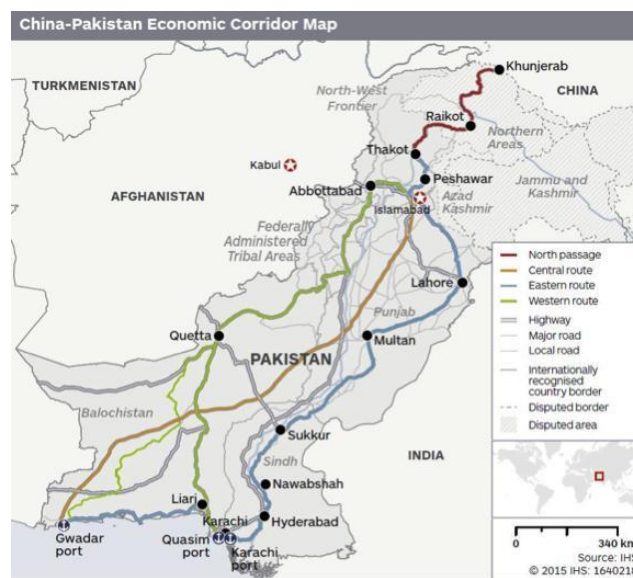
Tahun 2018 merupakan penyelesaian proyek pembangunan CPEC tahap awal (*Early Harvest Projects* atau disebut EHP), kemudian tahun 2020 merupakan penyelesaian proyek tahap jangka pendek (*short-term projects*), dan tahun 2025 merupakan penyelesaian terhadap kelanjutan dari proyek tahap jangka menengah (*medium-term projects*), selanjutnya tahun 2030 merupakan akhir dari penyelesaian pembangunan proyek tahap jangka panjang (*long-term projects*) (Khawar, 2017).

Tahap awal (*short-term projects*) mengimplikasikan investasi dengan nilai 17 (tujuh belas) milyar dollar Amerika Serikat bahkan lebih, dimana untuk meningkatkan sarana nuklir, matahari, batu bara serta angin, maupun menciptakan pengaturan kabel fiber optik. Bersamaan dengan mengembangkan jaringan jalan, jalur pipa minyak dan gas, serta rel kereta api, juga akan memperbaiki bandara, fasilitas rumah sakit, penyediaan dan pendistribusian air, serta jalur tol teluk timur. Sedangkan, terdapat rencana yang diprioritaskan untuk segera diselesaikan pada *short-term projects* dan disebut dengan *Early Harvest Projects* (EHP) yaitu, beberapa konektivitas jalan akan diselesaikan (Hali, 2017).

Selanjutnya, proyek tahap tersebut meliputi, rekonstruksi rel kereta api sejauh 1.681 Km (seribu enam ratus delapan puluh satu kilometer) yang melewati Karachi kemudian Lahore

dan berakhir pada Peshawar, untuk wilayah Thar akan dilakukan peningkatan energi sebanyak 1.980 MW (seribu sembilan ratus delapan puluh megawatt) untuk pembangkit listrik tenaga batu bara dan pertambangan batu bara sebanyak dua blok, adanya Bandara Internasional Gwadar yang akan diperbarui, sebesar 260 MW di Jhampir untuk pembangunan *wind farm*, pembangunan jalan raya yang dimulai dari Karakoram sampai Havelian ke Islamabad, selanjutnya sebesar 900 MW di Bahawalpur yang akan dibangun *solar park*, dan sebesar 1.320 MW batu bara di Pelabuhan Qasim yang akan diekspor sebagai pembangkit listrik, serta sepanjang Gwadar sampai Nawabshah akan dibangun pipa gas alam (Siddiqui, 2017).

Proyek tahap kedua dimana pembangunan paling banyak dilakukan untuk penambahan pengaturan kereta api Pakistan yang mencakup semua jalan utama pada tahun 2020 ML-1, sementara itu ML-2 dan ML-3 yang akan diperbaiki rel kereta api saja. Diharapkan pada tahun 2030 sudah dapat diselesaikan sehingga dapat digunakan untuk akses ke pelabuhan Karachi dan Gwadar dari Tiongkok dan negara-negara yang ada di Asia Timur secara langsung untuk pendistribusian barang (Hali, 2017).



Gambar 2.1 Jalur ML-1, ML-2, dan ML-3 (Lee, 2017)

Untuk mencapai Attock Punjab, maka rute yang harus ditempuh dari Gwadar akan melewati Panjgur, Sorab, kemudian Quetta dan Qilla Saif Ullah, Zhob, selanjutnya masuk di Balochistan, hingga akhirnya Dera Ismail Khan di KPK, rute tersebut memiliki jarak sepanjang 2.674 km yang merupakan Rute Barat (ML 3). Kemudian, dimulai dari Gwadar untuk sampai pada Dera Ismail Khan, melalui Khuzda, Sukkur, Rajanpur, Layyah, Muzaffargarh, dan Bahkhar yang memiliki jarak sepanjang 2.756 km sebagai Rute Tengah (ML 2). Sedangkan kota di Lahore, Multan, Sukkur, Hyderabad dan Karachi merupakan bagian dari M5 (Lahore-Karachi Motorway), M3 (Lahore-Faisalabad Motorway), dan M2 (Lahore-Islamabad

Motorway) memiliki panjang 2.781 km sebagai Rute Timur (ML 1). Selanjutnya, Pelabuhan Gwadar dan Pelabuhan Karachi dihubungkan dengan Pesisir Makran Coastal (Lee, 2017).

Pertukaran teknologi di bidang perlindungan lingkungan, konservasi energi, konstruksi infrastruktur energi tradisional dan baru, manufaktur, pembangunan kawasan industri, dan pertanian merupakan perhatian pembangunan pada tahap ketiga (*long-term project*). Sedangkan, kerjasama dalam bidang media, mata pencaharian, pengentasan kemiskinan, pariwisata, budaya, pendidikan merupakan perhatian pada tahap keempat dalam bidang sosial. Penjelasan masing-masing proyek mengenai rincian dalam CPEC akan dijelaskan sebagai berikut:

### **2.2.1. Proyek Jaringan Transportasi dalam CPEC**

Transportasi sangat penting untuk berfungsinya kegiatan ekonomi dan merupakan kunci untuk memastikan kesejahteraan sosial dan kohesi populasi. Transportasi memastikan mobilitas sehari-hari orang dan sangat penting untuk produksi dan distribusi barang. Infrastruktur yang memadai merupakan prasyarat mendasar untuk sistem transportasi (UNECE, 2020). Maka dari itu salah satu fokus utama dalam CPEC adalah pembangunan jaringan transportasi.

Jaringan transportasi dalam CPEC ini permulaannya berpokok pada Tiongkok khususnya Xinjiang, dan mulai masuk lewat Khunjerab, kemudian masih meyelusuri Provinsi Khyber Pakhtunkhwa, kemudian berakhir di Provinsi Punjab. Jalan itu mempertemukan Peshawar dengan Gwadar melalui 3 (tiga) arah jalan tol yaitu, ML-1, ML-2, serta ML-3 (Research & Development Cell, 2017).

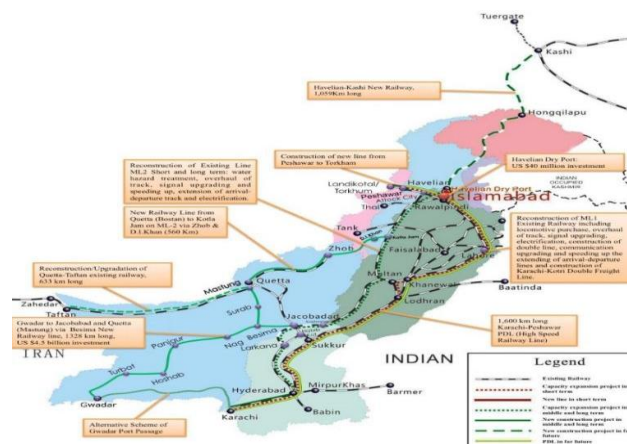
ML-1, ML-2 dan ML-3 disegerakan pembangunannya, dimana sebagian jalan sedang dalam fase rekonstruksi maupun pengembangan antara lain, pembangunan jalan dari Islamabad ke Raikot sepanjang 118 km berupa *Karakoram Highway* (KKH) tahap II. Sedangkan, proyek jalan Peshawar-Karachi Motorway yang memiliki panjang 392 km termasuk pada proyek pembangunan jalan dari Sukkur ke Multan, dimana pembangunan tersebut ialah salah satu hal yang utama. Kemudian, pengembangan jalan dari Basima menuju Khuzdar yang sepanjang 110 Km (seratus sepuluh kilometer) menjadi rencana jangka pendek CPEC yang menghubungkan Rute Tengah dan Rute Barat (Research & Development Cell, 2017). Terdapat pula, proyek jalan sepanjang 120 Km (seratus dua puluh kilometer) melalui Zhob dan Dare Ismail Khan, serta sejauh 136 Km (seratus tiga puluh enam kilometer) menjadi rencana jangka pendek melalui Raikot menuju KKH Thakot (CPEC, 2020).





Gambar 2.2 Peta Jalan Raya *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC, 2020)

Pengembangan rel kereta api melalui sejumlah lintasan di Pakistan tersebut mempunyai agenda jangka panjang, menengah serta pendek, tetapi tidak sekedar mengembangkan rel kereta api yang baru tetapi juga pembangunan ulang rel kereta api yang sudah pernah ada. Pembangunan ulang jangka pendek rel kereta pada ML-1 dilakukan sepanjang 1.600 Km (seribu enam ratus kilometer) serta pengembangan rel kereta api jalur cepat dari Karachi menuju Peshawar. Selanjutnya, rencana jangka panjang dan menengah merupakan pembangunan ulang yang dilakukan pada ML-2 melewati Karachi hingga Rawalpindi. Kemudian sejauh 1.328 Km (seribu tiga ratus dua puluh delapan kilometer) akan dilakukan pengembangan rel kereta api yang baru berawal dari Gwadar hingga Besima sebagai rencana jangka panjang dan menengah. Kemudian, ML-2 dengan panjang mencapai 560 km yang melewati Quetta ke Kotla akan dibangun jalur kereta yang baru. Rencana jangka panjang pengembangan baru dan pembangunan ulang rel kereta api sejauh 633 Km (enam ratus tiga puluh tiga kilometer) melalui Taftan menuju Quetta (Lee, 2017).



Gambar 2.3 Peta Jaringan Kereta Api *China-Pakistan Economic Corridor* (Lee, 2017)

Pangkalan kereta api di Pakhtunkhwa menghubungkan rel kereta ML-1, ML-2 dan ML-3 yang juga difungsikan menjadi persinggahan daratan untuk layanan penggarapan muatan dari rel kereta baik atas adanya ekspor dan impor disebabkan strategisnya lokasi tersebut yang terletak di jalan raya Karakoram dan akan didirikan rel kereta sepanjang 680 Km (enam ratus delapan puluh kilometer) berawal di Khunjerab (CPEC, 2020). Diharapkan dengan adanya rancangan tersebut mampu membangun serta meningkatkan prasarana transportasi maupun jalan raya akan mengefisienkan perputaran perdagangan di antara negara sekitar. Berikut adalah perkiraan data serta masa tenggang dari rencana pengembangan tersebut (CPEC, 2020).

**Tabel 2.3**

***China-Pakistan Economic Corridor Rancangan Infrastruktur***

No	Nama Rancangan	Panjang (KM)	Perkiraan Biaya (satuan juta dollar AS)	Tanggal Operasi Komersial
<b><i>Jalan</i></b>				
1	Fase Kedua KKH (Thakot-Havelian Section)	118	1,315	<i>Beroperasi</i>
2	Jalan Tol Peshawar-Karachi (Multan-Sukkur Section)	392	2,889	<i>Beroperasi</i>
3	Jalan N-30 (110 km)	110	19.19 Milyar Rupee	<i>PC-1 telah disetujui oleh ECNEC pada 12 April 2017 (dalam proses)</i>
4	Peningkatan D.I.Khan (Yarik) – Zhob, Fase Pertama N-50 (210 km)	210	76 Milyar Rupee	<i>PC-1 telah disetujui oleh ECNEC pada 12 April 2017 (dalam proses, mendapat prioritas tertinggi di 19 JCC)</i>
5	Porsi yang tersisa dari KKH Thakot-Raikot N35 (136 Km)	136		<i>Studi Kelayakan Untuk Penyelarasan Sedang Dalam Proses</i>

<b>Rancangan Sektor Kereta Api</b>				
6	Perluasan dan Rekonstruksi Jalur yang ada ML-1	1,830	6808	<i>ECNEC menyetujui proyek pada 5 Agustus 2020</i>
7	Pelabuhan Kering Havelian (450 Juta Unit Setara Dua Puluh Kaki)		65	<i>Perjanjian Kerangka Kerja Ditandatangani Pada Mei 2017</i>

Sumber : (CPEC, 2020)

### **2.2.2. Rancangan Kabel Fiber Optik dan Energi**

Pendanaan Tiongkok melalui kerjasama tersebut terdapat 62% (enam puluh dua persen) atau kurang lebih sebesar 33,7 (tiga puluh tiga koma tujuh) Milyar Dollar AS yang diperuntukan pengembangan rancangan energi sebanyak 23 (dua puluh tiga) proyek, dimana uang tersebut hendak menumbuhkan pembuatan listrik Pakistan dengan daya 16.695 (enam belas ribu enam ratus sembilan puluh lima) MW. Berkaitan dengan hal tersebut, 15 rancangan merupakan rancangan utama ditengah tahun 2018 yang menelan dana 21,86 (dua puluh satu koma delapan enam) milyar dollar Amerika Serikat dengan daya sebesar 10.350 (sepuluh ribu tiga ratus lima puluh) MW (Research & Development Cell, 2017).

Rancangan sumber energi tersebut berguna menyumbang perkembangan aktivitas perekonomian lokal di beberapa kota besar Pakistan yang memangkas perkara listrik waktu lama dengan prediksi sebanyak 7 (tujuh) persen dari GDP pertahunnya (Javid, 2018). Batu bara, pembangkitan listrik, gas bumi dan lain sebagainya sebagai aktivitas dalam zona pembangunan sumber daya energi serta peredarannya.

Selanjutnya hendak dibangun jalan pipa sebagai penyaluran sumber energi tersebut, salah satunya LNG menelan biaya 2.500 (dua ribu lima ratus) juta dollar Amerika Serikat yang membentang sepanjang Iran menuju Sindh serta Gwadar 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 Propinsi Balochistan, yang bernilai US\$ 2,5 milyar (Rifaat & Maini, 2016, p. 3). Lebih lanjut rancangan tersebut menuju Tiongkok Barat, serta pengembangan tersebut searah dengan rel kereta dan jalan tol sebagai pendistribusian minyak ke Timur Tengah melewati *Gwadar Port* (Ranjan, 2015, p. 9). Di bawah ini merupakan perkiraan data rancangan sumber CPEC dengan masa tenggang (CPEC, 2020).

**Tabel 2.4**

***China-Pakistan Economic Corridor Rancangan Proyek Sumber Energi***

No	Nama Rancangan	MW	Perkiraan Biaya (Juta Dollar AS)	Tanggal Operasi Komersial
<b>Rancangan Prioritas Energi CPEC</b>				
1	Sahiwal 2x660MW Pembangkit Listrik Tenaga Batu bara, Punjab	1320	1912.2	<i>Beroperasi</i>
2	2x660MW Pembangkit Listrik Berbahan Bakar Batu bara di Pelabuhan Qasim Karachi	1320	1707	<i>Beroperasi</i>
3	Proyek Tenaga Batu bara HUBCO, Hub Balochistan	1320	1912.2	<i>Beroperasi</i>
4	Engro 2x330MW Thar Coal Power Project	660	995.4	<i>Beroperasi</i>
	Tambang Permukaan di Blok II Lapangan Thar Coal, 3,8 juta ton/tahun		630	<i>Dalam Proses</i>
5	Taman Surya Quaid-e-Azam 1000MW (Bahawalpur) Quaid-e-Azam	400 600	520 781	(1). <i>COD of 4x100MW dicapai pada Agustus 2016</i> (2). <i>600MW sedang dibangun</i>
6	Ladang Angin Hydro China Dawood (Gharo, Thatta)	49.5	112.65	<i>Beroperasi</i>
7	Peternakan Angin UEP (Jhimpir, Thatta)	99	250	<i>Beroperasi</i>
8	Peternakan Angin Sachal (Jhimpir, Thatta)	49.5	134	<i>Beroperasi</i>
9	Proyek Tenaga Angin Tiga Ngarai Kedua dan Ketiga	100	150	<i>Beroperasi</i>
10	SSRL Thar Coal Block-I 6.8 mtpa & Pembangkit Listrik	1320	1912.12	<i>Februari 2023</i>

	(2x660MW) (Shanghai Electric)			
11	Proyek Tenaga Batu bara HUBCO Thar (Thar Energy)	330	497.70	31 Maret 2021
12	Proyek Tenaga Batu bara ThalNova Thar	330	497.70	31 Maret 2021
13	Stasiun Pembangkit Listrik Tenaga Air Karot	720	1698.26	<i>Diharapkan Tanggal Operasional Komersil Desember 2021</i>
14	Pembangkit Listrik Tenaga Air Suki Kinari, Naran, Khyber, Pakhtunkhwa	870	1707	<i>Diharapkan Tanggal Operasional Komersil Desember 2022</i>
15	Matiari ke Lahore ± 660kV Proyek Saluran Transmisi HVDC		1658.34	<i>Diharapkan Tanggal Operasional Komersil Desember 2021</i>
16	Proyek Pembangkit Listrik Berbasis Batu bara Impor 300MW di Gwadar, Pakistan	300	542.32	<i>Peletakan batu pertama dilakukan pada 4 November 2019</i>
17	Pembangkit Listrik Oracle Mulut Tambang Thar (1320MW) & tambang permukaan	1320	<i>Belum ditentukan</i>	<i>Dalam proses Lol</i>
<b>Rancangan yang Dipromosikan Secara Aktif CPEC-Energi</b>				
18	Proyek Kohala Hydrel, AJK	1100	2364.05	<i>Diharapkan Tanggal Operasional Komersil pada 2026</i>
19	Proyek Tenaga Angin Cacho 50MW	50		<i>Dalam proses Lol</i>
20	Proyek Tenaga Angin 50MW Western Energy (Pvt.) Ltd.	50		<i>Dalam proses Lol</i>
21	Proyek Azad Pattan Hydrel, AJK	701	1,650	<i>Diharapkan Tanggal Operasional Komersil pada 2026</i>
<b>Rancangan Energi Potensial CPEC</b>				

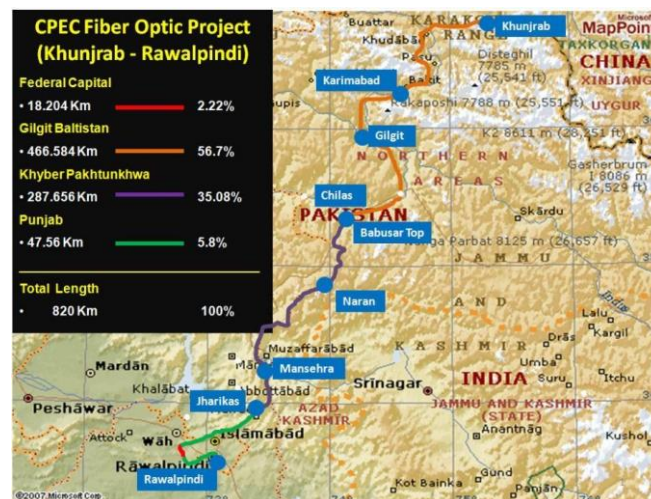
22	Pembangkit Listrik Tenaga Air Phandar	80		<i>Sedang Ditinjau</i>
23	Tenaga Air Gilgit KIU	100		<i>Sedang Ditinjau</i>

Sumber : (CPEC, 2020)

Selain dibidang energi, dibangun juga proyek kabel fiber optik. Rancangan pendirian kabel optik 2018 melewati kota-kota sepanjang Khunjerab menuju Rawalpindi yang berjarak 820 (delapan ratus dua puluh) Km seperti terlihat di Gambar 2.4. Rancangan tersebut memakan biaya sebanyak 37,4 (tiga puluh tujuh koma empat) juta dollar Amerika Serikat dan berencana partikel media elektronik dalam rancangan tersebut (CPEC, 2020).

Rancangan ini yang memprakarsai adalah raksasa telekomunikasi dari Tiongkok, Huawei. Huawei berperan sebagai kontraktor sedangkan pengoperasian kabel akan dilakukan secara bersamaan oleh biro umum Pakistan, *Special Communication Organization (SCO)* dan *China Telecom* (Shihua, 2018).

Proyek ini bertujuan untuk menambah koneksi internasional yang berkecepatan tinggi dan untuk memenuhi kebutuhan lalu lintas internet kedua negara yang berkembang pesat. Selain itu kabel fiber optik ini akan menyediakan infrastruktur ICT dengan layanan 3G/4G untuk area utara dan menambah keamanan komunikasi. Diperkirakan proyek ini akan menguntungkan sekitar 17 juta orang. Jaringan baru tersebut akan sangat berguna bagi Pakistan. Karena selain meningkatkan keamanan komunikasi dan menambah pendapatan negara, dengan meningkatkan penetrasi internet dan kecepatan internet, terutama di Balochistan dan Gilgit-Baltistan dimana konektivitas internetnya sangat buruk bahkan tidak ada sama sekali. Selain itu dengan penggunaan fiber optik, biaya penggunaan internet akan menurun (The Nation, 2020).



Gambar 2.4 Peta Jaringan Proyek Kabel Fiber Optik CPEC (CPEC, 2020)

### 2.2.3. Proyek Pembangunan Zona Ekonomi Khusus CPEC

SEZs diakui secara global sebagai mesin penunjang pertumbuhan dan perkembangan ekonomi. Keberadaan SEZs dianggap sebagai landasan utama dalam strategi pertumbuhan dan perkembangan ekonomi. Bertambahnya jumlah SEZs di seluruh dunia merupakan bukti betapa vitalnya peran SEZs dalam perkembangan sosio-ekonomi. Sejalan dengan perubahan struktur ekonominya, Pakistan juga memprioritaskan pembangunan 9 SEZs dalam CPEC yang didukung dengan penetapan Undang-Undang yang disebut *SEZ Act* di Pakistan pada 2012. Pada tahun 2016 Undang-Undang ini diamandemen dan kini disebut *SEZs (Amandement) Act 2016*. Undang-Undang ini mengatur secara jelas Perbedaan SEZs dari zona-zona lainnya dan juga menetapkan mekanisme pembangunan SEZs, insentif untuk perusahaan dan pengembang, peran dari badan pemerintahan terkait, juga cakupan dan kewenangan pihak berwajib dan kewenangan pemerintah provinsi dan badan-badan terkait lainnya (Ali, 2017). Sembilan SEZs yang sudah disetujui pengembangannya oleh Pakistan dan Tiongkok dalam program CPEC antara lain :

1. Zona Ekonomi Rashakai, di Provinsi Khyber Pakhtunkhwa
2. Kawasan Ekonomi Khusus Dhabeji di Provinsi Sindh
3. Kawasan Industri Bostan di Provinsi Balochistan
4. Kota Industri Allama Iqbal di Kota Faisalbad, Provinsi Punjab
5. Kawasan Industri Model TIK di Kota Islamabad
6. Industrial Park Pakistan Steel Mills di Pelabuhan Qasim
7. Zona Industri Mirpur di Provinsi Azad Jammu Kashmir
8. Kota Marmer Mohmand Marble di Provinsi FATA
9. dan KEK Moqpondass Gilgit-Baltistan di Provinsi Gilgit-Baltistan

(CPEC, 2020).

SEZs pertama adalah Rashakai Special Economic Zone, yang berlokasi di dekat M-1 Nowshera, akan dikembangkan di Provinsi Khyber Pakhtunkhwa. Total 1.000 hektar lahan zona ini akan dibangun dalam 3 tahap. Total area untuk penggunaan industry adalah 702 hektar sesuai dengan Peraturan Federal SEZA, dimana 159 hektar akan dibangun di tahap pertama,

279 hektar di tahap kedua, dan 264 hektar di tahap ketiga. Sedangkan lahan untuk penggunaan komersial telah dialokasikan sebesar 76 hektar. Sektor industri yang sudah direncanakan untuk zona ini adalah pabrik garmen dan tekstil, pabrik material bangunan rumah, pabrik peralatan elektronik dan elektrik, pabrik otomotif dan peralatan mekanis (CPEC, 2020).

SEZs kedua adalah Dhabeji Special Economic Zone, Pemerintah Provinsi Sindh telah mengalokasikan 1.530 hektar lahan untuk dikembangkan di Kota Thatta yang akan dibangun dalam 3 tahap. Zona ini memiliki potensi untuk berubah menjadi daerah kantong untuk ekspatriat dengan infrastruktur modern dan paket insentif fiskal. Industri yang sudah direncanakan di zona ini adalah sektor pengecoran baja, pabrik suku cadang otomotif, sektor farmasi dan bahan kimia, pengembangan barang-barang elektronik konsumen, pabrik tekstil dan garmen, gudang penyimpanan, pabrik material bangunan dan FMC (CPEC, 2020).

SEZs ketiga adalah Bostan Industrial Zone, yang terletak di Provinsi Balochistan dan memiliki luas 1.000 hektar. Zona ini terletak di Distrik Pishin yang berbatasan dengan Kota Quetta yang menyediakan pekerja-pekerja terampil, Kota Qila Saifullah yang terkenal dengan hewan ternak, buah-buahan, dan sayuran, Kota Ziarat yang terkenal dengan buah kering apel, dan anggur, dan Kota Qila Abdullah yang cuacanya cocok untuk buah dan sayuran. Sektor industri yang direncanakan untuk zona ini adalah sektor pemrosesan buah, pabrik mesin pertanian, sektor farmasi, pabrik sepeda motor, penyulingan kromit, pabrik minyak goreng, industri keramik, gudang penyimpanan barang dingin dan es, dan industri makanan halal. Departemen Perencanaan dan Pengembangan dari Pemerintah Provinsi Balochistan akan bertanggung jawab atas pengelolaan dan pengembangan zona ini (CPEC, 2020).

SEZs keempat adalah Allama Iqbal Industrial City di Faisalabad, Provinsi Punjab. Allama Iqbal Industrial City merupakan yang terluas diantara kesembilan SEZs dengan luas 3.217 hektar. Zona ini mempunyai keuntungan lokasi yang dekat dengan kota industri M3 yang berisi banyak macam proyek seperti tekstil, farmasi, teknologi informasi, bahan kimia otomotif, kompleks layanan jasa, dan lain-lain. Badan pengembang utama di zona ini adalah Faisalabad Industrial Estate & Management Company. Sejauh ini sudah ada beberapa perusahaan nasional maupun internasional telah menyatakan ketertarikannya untuk berbisnis dalam zona ini. Dilihat dari ketertarikan bisnisnya, SEZs ini memiliki potensi besar untuk menarik *Foreign Direct Investment* (FDI), menciptakan lapangan pekerjaan dan berkontribusi dalam ekspor Pakistan (CPEC, 2020).

SEZs kelima adalah ICT Model Industrial Zone, di Islamabad. ICT Model Industrial Zone berbasis di Islamabad yang merupakan ibu kota Pakistan. Estimasi dari luas lahan zona ini berada di antara 200 hingga 500 hektar. Keuntungan zona ini adalah konektivitasnya ke



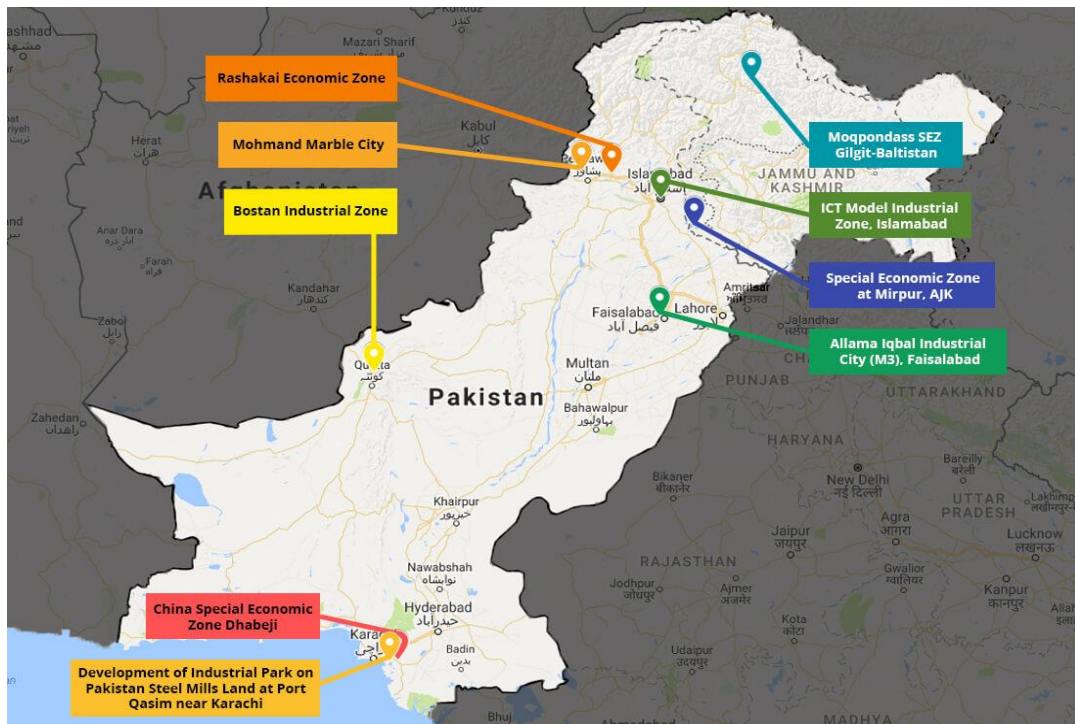
infrastruktur yang sudah baik, antara lain jaringan logistik yang optimal, rute perdagangan yang meliputi landasan udara, rel kereta api, dan jalan raya, ketersediaan air, drainase, dan system komunikasi juga akan menjamin kesuksesan usaha di zona ini. Investasi dalam zona ini difokuskan untuk industri berteknologi tinggi, IT dan sektor-sektor terkait, pabrik baja, pabrik pemrosesan makanan, sektor farmasi dan bahan kimia, pabrik percetakan dan pengemasan, dan pabrik manufaktur pencahayaan (CPEC, 2020).

SEZs keenam adalah Industrial Park Pakistan Steel Mills di Pelabuhan Qasim, dekat Karachi. Zona ini memiliki luas lahan 1.500 hektar, dan terhubung dengan infrastruktur pengiriman barang yang sudah dikembangkan dengan baik. Zona ini berjarak 15 kilometer dari jalan raya nasional, 14 kilometer dari rel kereta api, dan 22 kilometer dari landasan udara yang berarti zona ini mampu menekan biaya transportasi. Pelabuhan Qasim memiliki terminal minyak terbesar diantara terminal minyak lainnya. Selain itu ketersediaan keperluan dasar seperti air portabel, listrik, gas, telekomunikasi, perbankan, dan bahkan adanya fasilitas untuk melakukan *transshipment* dan fasilitas perdagangan transit dengan Afghanistan dan *Central Asian Republics* (CARs) semakin mempermudah bisnis ini. Sektor yang direncanakan di zona ini meliputi pabrik perbajaan, industri otomotif dan terkait, pengecoran dan fabrikasi, pengadaan gudang dan logistik, sektor farmasi dan kimiawi, pabrik percetakan dan pengemasan, dan pabrik garmen. Zona ini berada dibawah pengawasan langsung Pemerintah Federal (CPEC, 2020).

SEZs ketujuh adalah Mirpur Industrial Zone di Provinsi Azad Jammu Kashmir. Zona ini luasnya mencapai 1.078 hektar dan lokasinya berbatasan dengan bagian barat Provinsi Punjab. Kota Mirpur sendiri merupakan salah satu kota terbesar di Azad Jammu Kashmir with dan telah dilakukan beberapa proyek pembangunan. Zona ini berdekatan dengan landasan udara, Pelabuhan, dan stasiun kereta api di wilayah lainnya yang tentunya akan membantu perusahaan untuk memulai bisnis mereka. Landasan udara terdekat di Kota Muzarffabad masih dalam pembangunan. Namun, jarak dari Mirpur ke landasan udara Islamabad hanya 122 kilometer dan akan membantu memfasilitasi transportasi barang dagangan dan sumber daya manusia dalam fase awal pembangunan (CPEC, 2020).

SEZs kedelapan adalah Mohmand Marble City yang luasnya mencapai 350 hektar. Zona ini berbatasan dengan Charsadda yang kaya akan mineral dan terkenal pertaniannya. Selain Charsadda, zona ini berbatasan juga dengan Bajaur, Khyber, dan Afghanistan yang secara alami kaya akan marmer, dan mineral lain seperti uranium, granit, batu dimensi, batu bara, batu yang mengandung mangan, dan gamping. Industri yang direncanakan disini adalah industri yang berurusan dengan marmer dan bebatuan lainnya (CPEC, 2020).

SEZs kesembilan adalah Moqpondass SEZ Gilgit-Baltistan yang sesuai Namanya berada di Provinsi Gilgit-Baltistan. Zona ini secara alami kaya akan batuan berharga dan buah-buahan. Luas dari lahan zona ini sekitar 250 hektar dan rencananya sektor yang akan dikembangkan di zona ini adalah pabrik marmer dan granit, pabrik pemrosesan biji besi, pabrik baja, pabrik pemrosesan mineral, pabrik pemrosesan buah-buahan, dan industri untuk produk berbahan kulit (CPEC, 2020). Pemetaan kesembilan SEZs ini dapat dilihat pada gambar 2.5.



Gambar 2.5 Peta Pemetaan SEZs dalam CPEC (Obortunity, 2020)

#### 2.2.4. Proyek Pembangunan Kota dan Pelabuhan Gwadar

Pengembangan sarana jalur darat melibatkan pengembangan *Gwadar Port* termasuk kedalam rancangan tahap kedua CPEC. Pengembangan *Gwadar Port* yang diawal abad ke-21 telah disepakati suatu perjanjian dengan nilai dana investasi Tiongkok mencapai 248 (dua ratus empat puluh delapan) juta dollar Amerika Serikat kepada Pakistan yang diprakarsai CHEC dimana pengerjaan tersebut berakhir di tahun 2006 (Wang & Zhu, 2015, p. 107). *Gwadar Port* menarik minat beberapa perusahaan untuk dikelola, salah satunya pemerintah Pakistan setuju memberikan kontrak manajemen pelabuhan kepada Port of Singapore Authority (PSA) (Zaheer, 2020). Selanjutnya, kerjasama mengenai pengelolaan tersebut berakhir akibat kondisi keamanan Balochistan yang tidak memungkinkan untuk penanaman modal oleh PSA di tahun 2012 (Khan, 2012).

Kontrak PSA yang berakhir tersebut kemudian dilanjutkan oleh COPHC kepunyaan Tiongkok perihal pengembangan dan pengerjaannya (Raza, 2013). Berdasarkan hal tersebut, kerjasama yang menelan biaya sebanyak 1,02 (satu koma nol dua) milyar dollar Amerika Serikat terkait sarana dan dermaga baru Gwadar tahap kedua (Lee, 2017).

Pengembangan tersebut melingkupi rancangan jalan tol teluk timur Gwadar, lapangan terbang baru Gwadar, pembangunan pemecah gelombang, pengerukan area dan saluran dermaga, fasilitas kesehatan Pakistan Tiongkok, sarana pengelolaan air tawar dan penyaluran air.

Rancangan pengembangan *Gwadar Port* juga bersamaan sebagai rancangan KEK sebagai bentuk promosi terhadap kemudahan dalam terhubungnya daerah yang ada di Eropa-Asia. KEK tersebut memberikan dampak positif dalam hal perekonomian bagi Pakistan, terbukti adanya pengembangan *Gwadar Port* sebagai dermaga terbesar. Pengembangan dan peremajaan *Gwadar Port* menjadi tujuan peningkatan perekonomian yang cepat berdasarkan lokasi yang strategis sebagai dermaga terpadat di dunia, serta sarana prasarana yakni sumber daya energi yang dapat mendistribusikan ke kota-kota sekitar maupun negara tetangga sebanyak 152,4 (seratus lima puluh dua koma empat) juta meter sesuai rancangan CPEC (Yousafzai, 2016).

Selain itu, lokasi Pelabuhan Gwadar yang strategis sangat menarik untuk negara-negara lain apalagi bagi beberapa negara Asia *landlocked* yang akses laut melalui rute wilayah negara mereka sendiri sangat mahal. Negara-negara tersebut mencari rute sependek mungkin untuk menekan biaya perdagangan internasional. Contohnya Pelabuhan timur Shanghai di Tiongkok jaraknya 4500 kilometer dari Kashgar, sedangkan dari Pelabuhan Gwadar hanya 28 kilometer. Selain itu karena Tiongkok 60% sumber minyaknya dari Timur Tengah, keberadaan Pelabuhan Gwadar mampu mempercepat kedatangan minyak mereka. Jika biasanya jarak menuju Tiongkok mencapai 16000 kilometer yang ditempuh dalam 45 hari dengan melewati Pelabuhan Gwadar maka jarak yang ditempuh hanya 5000 kilometer selama 10 hari (Rafiq, 2020).

Pembenahan kawasan perdagangan bebas *Gwadar Port* akan disesuaikan agar menyerupai FTZ yang berada di Hong Kong. NDRC, penyusun konsep superior Tiongkok termasuk salah satu delegasi yang akan ikut serta dalam perencanaan *Gwadar Port*. Nantinya FTZ ini akan dikelola oleh COPHC dan Pakistan akan menyiapkan lahan seluas 2,281 hektar dari Free Trade Zone sebagai bagian perjanjian sewa selama 43 tahun antara kedua negara (Yan, 2015). Berikut perkiraan data rancangan *Gwadar Port* dengan perkiraan biaya serta tenggat waktu (CPEC, 2020).

**Tabel 2.5**

### *China-Pakistan Economic Corridor Mengenai Rancangan Gwadar Port*

No	Nama Rancangan	Perkiraan Biaya (Juta Dollar AS)	Tanggal Operasional Komersil
1	Jalan Tol Teluk Timur Gwadar	168	Oktober 2020
2	Lapangan Udara Internasional Gwadar	230	Pekerjaan Konstruksi Dimulai Tanggal 31 Oktober 2020
3	Construction of Breakwaters	123	Tahap Perencanaan
4	Dredging of berthing areas & channels	27	Tahap Perencanaan
5	Development of Free Zone	32	Tahap Perencanaan
6	Pak China Friendship Hospital	100	Tahap Perencanaan
7	Pak China Technical and Vocational Institute at Gwadar	10	Tahap Perencanaan
8	Gwadar Smart Port City Master Plan	4	Tahap Perencanaan

Sumber: (CPEC, 2020)

### **2.3. Kesimpulan**

Kerjasama antar dua negara yang diprakarsai oleh Tiongkok dan Pakistan di tahun 2015 merupakan hubungan yang saling menguntungkan dan terbanyak dalam segi pendanaan maupun pemasukan dari rancangan CPEC. Di mana, terdapat peningkatan valuasi proyek setiap tahun yang kian besar dibandingkan valuasi awal yang hanya 46 milyar dollar.

Proyek pembangunan CPEC sendiri hendak dikembangkan kurang lebih 3.218 kilometer yang bermula dari *Gwadar Port* hingga mencapai Tiongkok melingkupi pengembangan sarana dan prasarana untuk khalayak umum, serta pertukaran teknologi, pertanian, perikanan, dan medis. Namun, CPEC memiliki hambatan dari penolakan warga lokal akibat isu korupsi internal Pakistan dan keamanan kelompok terorisme di Balochistan, serta penolakan India terhadap sekuritas dalam waktu yang lama yang dimilikinya terkait pengaturan Tiongkok atas *Gwadar Port* yang akan memiliki kendali penuh atas Selat Hormuz di Laut Arab.