

UPAYA TIONGKOK DALAM PEMBANGUNAN CHINA PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR (CPEC) SEBAGAI STRATEGI KEAMANAN ENERGI TIONGKOK TAHUN 2013 – 2017

Putu Ananda Devi Nugraha¹⁾, Ni Wayan Rainy Priadarsini²⁾, Putu Titah Kawitri Resen³⁾
¹²³⁾Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Udayana
Email: anandadevinugraha@gmail.com¹⁾, rainypriadarsini@yahoo.com²⁾,
kawitriresen@gmail.com³⁾

ABSTRACT

This research aims to describes describes China's efforts in the development of the China Pakistan Economic Corridor (CPEC) as China's energy security strategy using qualitative research methods. This study uses two concepts, namely the concept of energy security to see the urgency of China in securing oil imports and China's grand strategy which explains that increased cooperation is carried out by China to achieve its interests. The results of this study indicate that the benefits obtained by Pakistan in the CPEC are China's efforts to suppress the emergence of problems in building an alternative routes for China's oil imports.

Keywords: *China Pakistan Economic Corridor, Energy Security, China's Grand Strategy*

1. PENDAHULUAN

Kebijakan *reform and opening up* pada tahun 1978 menjadi titik awal dari era industrialisasi di Tiongkok (Jian, 2009). Perkembangan sektor industri Tiongkok berdampak pada meningkatnya kebutuhan Tiongkok terhadap minyak bumi. Peningkatan kebutuhan minyak bumi Tiongkok yang pesat membuat produksi domestik tidak dapat memenuhi tingkat konsumsi Tiongkok. Ketidakmampuan Tiongkok dalam memenuhi konsumsi domestik dapat menjadi penghambat laju perekonomian Tiongkok. Pada tahun 1993 Tiongkok mulai menjadi negara *net oil importer* (Wang, 2015) untuk memenuhi permintaan domestik terhadap minyak bumi.

Peningkatan kebutuhan terhadap minyak bumi membuat Tiongkok semakin memfokuskan kepentingan nasional ke arah pengejaran keamanan energi. Secara sederhana, keamanan energi (*energy*

security) dipandang sebagai keadaan negara yang dapat memenuhi pasokan kebutuhan energi (William, 2008). Dalam memenuhi kebutuhan energi, negara-negara importir umumnya dihadapi pada masalah dalam jalur transportasi pendistribusian energi (Klare, 2008; dalam William, 2008). Tiongkok merupakan negara yang bergantung pada impor untuk pemenuhan permintaan minyak bumi negaranya. Oleh sebab itu, permasalahan dalam rute transportasi pengiriman impor minyak bumi juga dialami oleh Tiongkok.

Dominasi impor minyak bumi Tiongkok yang berasal dari Timur Tengah membuat Tiongkok bergantung pada jalur impor yang menggunakan rute laut. Tingginya tingkat kebergantungan Tiongkok terhadap jalur impor menggunakan transportasi laut dapat menjadi ancaman dalam keamanan energi Tiongkok. Untuk menghadapi permasalahan tersebut, Tiongkok kemudian

membentuk strategi dalam menjaga keamanan jalur impor minyak bumi Tiongkok dengan membangun sebuah alternatif jalur melalui skema pembangunan *China Pakistan Economic Corridor* (CPEC). Rute alternatif yang terdapat dalam CPEC akan memberikan keuntungan bagi Tiongkok dalam pengiriman impor minyak bumi dari Timur Tengah. Pengiriman dengan menggunakan rute darat melalui CPEC akan memotong waktu tempuh yang awalnya mencapai 30-45 hari menjadi sekitar 10 hari. Selain itu, pembangunan CPEC tentunya akan mengurangi ketergantungan Tiongkok terhadap rute maritime dalam impor minyak buminya.

Manfaat positif pembangunan CPEC bagi Tiongkok juga memberikan permasalahan yang harus dihadapi dalam pembangunannya. Ali (2016) mengemukakan bahwa permasalahan keamanan menjadi isu utama dalam proyek CPEC. Ini dikarenakan jalur CPEC melalui beberapa wilayah yang tengah menghadapi permasalahan keamanan. Hussain (2017) juga menyebutkan bahwa Pakistan tengah menghadapi berbagai tantangan keamanan, serta permasalahan dalam situasi hukum dan ketertiban yang dapat menjadi ancaman serius dalam pembangunan CPEC. Selain ancaman keamanan, stabilitas politik Pakistan juga dapat menjadi penghambat proyek CPEC. Oleh sebab itu, upaya Tiongkok dalam menghadapi ancaman pada pembangunan CPEC sangat menarik untuk diteliti. Sehingga, penelitian ini lebih lanjut memaparkan mengenai permasalahan yang dihadapi Tiongkok dalam proyek pembangunan CPEC serta upaya-upaya Tiongkok dalam

menghadapi permasalahan tersebut untuk dapat mencapai kepentingannya.

2. KAJIAN PUSTAKA

Literatur pertama yang digunakan adalah tulisan dari Guy C. K. Leung (2010) dengan judul *China's Energy Security: Perception and Reality*. Tulisan Leung (2010) ini memaparkan mengenai pengaruh pertumbuhan ekonomi Tiongkok pada tingkat kebutuhan Tiongkok terhadap minyak bumi. Leung (2010) memaparkan bahwa terjadi perubahan pandangan bagi Tiongkok dalam melihat kondisi dalam keamanan energi pasca terjadinya peningkatan yang signifikan pada kebutuhan minyak bumi domestik Tiongkok.

Keamanan energi Tiongkok yang merujuk pada keamanan minyak bumi dikarenakan produksi domestik Tiongkok tidak lagi dapat memenuhi kebutuhan sehingga Tiongkok sangat bergantung pada impor untuk memenuhi kebutuhan minyak buminya. Tulisan Leung (2010) menggunakan definisi keamanan energi dari Yergin (1998). Konsep keamanan energi dari Yergin (1998, dalam Leung, 2010) menekankan pada keamanan suplai energi dan sesuai dengan isu yang dihadapi negara-negara importir minyak bumi seperti Tiongkok.

Literatur kedua yang digunakan ialah tulisan dari Stanzel *et al.* (2017) yang berjudul *Grand Design: Does China have a 'Grand Strategy'?*. Tulisan Stanzel *et al.* (2017) memberikan gambaran mengenai *grand strategy* Tiongkok melalui kebijakan-kebijakan yang diambil oleh pemimpin Tiongkok. Stanzel *et al.* (2017) menguraikan kebijakan-kebijakan yang telah diambil untuk dapat memberi kejelasan terhadap arah *grand*

strategy Tiongkok. Stanzel *et al.* (2017) menjelaskan bahwa *grand strategy* yang selalu mengikuti kepentingan nasional negara. Oleh karenanya, *grand strategy* setidaknya mencakup semua hal yang berhubungan dengan kepentingan nasional seperti kepentingan utama (*core interest*), ancaman yang dihadapi negara dalam mencapai kepentingan, serta cara yang dilakukan negara untuk melindungi kepentingan nasionalnya.

Stanzel *et al.* (2017) dalam tulisannya memperlihatkan perubahan pola-pola kebijakan yang terpengaruhi oleh ancaman yang dihadapi serta upaya Tiongkok dalam mencapai tujuannya. Ancaman-ancaman dalam mencapai kepentingan nasional oleh Stanzel *et al.* (2017) diartikan sebagai dampak dari perubahan situasi internal dan eksternal Tiongkok. Kondisi internal negara memberikan pengaruh pada kebijakan domestik negara. Namun tidak jarang kebijakan domestik menimbulkan dampak terhadap keadaan negara lain sehingga menimbulkan respon yang dapat menjadi ancaman.

Tulisan Stanzel *et al.* (2017) memberikan gambaran mengenai perubahan sikap pemimpin Tiongkok yang sejalan dengan kondisi yang tengah dihadapi. Kebijakan-kebijakan yang diambil mengarahkan peneliti pada *grand strategy* Tiongkok yang bertujuan untuk memfasilitasi kebangkitan Tiongkok tanpa adanya halangan yang mengganggu. Namun dalam tulisan Stanzel *et al.* (2017) belum dijelaskan secara lebih lanjut mengenai upaya yang dilakukan Tiongkok untuk menghadapi ancaman domestik yang dalam penelitian ini adalah

keamanan suplai minyak bumi. Sehingga peneliti menambahkan tulisan ketiga dari Ana Cristina Alves (2013) yang berjudul *China 'win-win' cooperation: Unpacking the impact of infrastructure for resources deals in Africa*. Tulisan Alves (2013) memberikan penjelasan mengenai tindakan Tiongkok dalam melakukan pembangunan infrastruktur di Afrika untuk memperoleh akses terhadap sumber daya.

Upaya yang dilakukan oleh Tiongkok untuk dapat mengakses sumber daya di Afrika ialah melalui kebijakan *infrastructure-for-resources* adalah dengan memberi pinjaman lunak untuk Afrika. Mengutip dari *Information Office of the State Council of the People's Republic of China* (2006, dalam Alves, 2013, p. 212) bahwa pinjaman lunak diberikan untuk membantu negara penerima melakukan proyek-proyek produktif yang menghasilkan manfaat ekonomi dan sosial, serta proyek infrastruktur besar dan menengah, atau untuk menyediakan pabrik, produk mekanis, elektrik, dan material lainnya. Hal ini memberikan dampak positif bagi Afrika dalam pembangunan infrastruktur untuk menunjang ekonomi dan sosial negaranya.

Alves (2013) juga menambahkan bahwa pemberian pinjaman infrastruktur yang dilakukan Tiongkok kepada Afrika memberikan dampak yang beragam. Penyediaan infrastruktur memberikan kontribusi yang besar terhadap pertumbuhan ekonomi di benua Afrika. Kontribusi Tiongkok di benua Afrika membawa kepentingan yang berusaha dicapai yaitu sumber daya yang terdapat di Afrika. Bentuk kerjasama yang dilakukan oleh Tiongkok ini bertujuan untuk

meningkatkan rasa percaya negara-negara Afrika sehingga Tiongkok dapat dengan mudah menjalankan kepentingannya. Tulisan Alves (2013) ini menjadi acuan bagi peneliti dalam menganalisis upaya Tiongkok dalam melakukan kerjasama dengan Pakistan dalam skema pembangunan CPEC.

3. METODELOGI PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan pada tulisan ini adalah dengan metode kualitatif yang mana data-data yang diperoleh dideskripsikan secara naratif. Adapun data-data yang diperoleh merupakan data sekunder dari buku, jurnal, maupun website resmi yang mendukung penelitian. Sedangkan level analisa dari tulisan ini adalah negara dengan keadaan domestiknya.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Skema Pembangunan CPEC

Pembangunan koridor ekonomi dengan Pakistan dilakukan oleh Tiongkok dikarenakan posisi strategis Pakistan yang dapat mengakses secara langsung Samudera Hindia. Pakistan merupakan negara di kawasan Asia Selatan yang berbatasan langsung dengan Tiongkok. Pembangunan CPEC secara langsung akan menghubungkan Tiongkok ke Samudera Hindia.

Inisiatif pemangunan CPEC diawali dari kunjungan Perdana Menteri Tiongkok, Li Keqiang ke Pakistan pada Mei 2013. Pada kunjungan tersebut, Tiongkok dan Pakistan menandatangani *Memorandum of Understanding* (MoU) proyek pembangunan CPEC (*China Ministry of Foreign Affairs,*

2013). CPEC kemudian secara langsung diresmikan oleh Presiden Tiongkok, Xi Jinping ketika melakukan kunjungan ke Pakistan pada April 2015 (Ali, 2016).

Proyek pembangunan CPEC termasuk ke dalam rencana pembangunan jangka panjang. Pembangunan CPEC kemudian terbagi ke dalam empat fase, yakni *early harvest phase* hingga tahun 2017, *short term phase* hingga tahun 2020, *medium term phase* pada tahun 2025, dan *long term phase* pada tahun 2030 (Jawad, 2013; Shoukat, Ahmad, Abdullah, 2017; Afzal & Naseem, 2018). Terdapat beberapa sektor yang menjadi fokus utama dalam pembangunan CPEC, yakni pembangunan pembangkit listrik, pembangunan infrastruktur transportasi, pengembangan *Gwadar Port*, dan pembentukan *Special Economic Zones* (SEZs) (Markey & West, 2016).

Pembangunan Pembangkit Listrik

Pembangunan pembangkit listrik merupakan proyek dengan anggaran terbanyak dalam CPEC. Sekitar 72% dari dana pembangunan CPEC digunakan pada proyek pembangunan pembangkit listrik. Proyek ini diperkirakan akan menghasikan sebanyak 17000 MW (Markey & West, 2016). Yang mana jumlah tersebut adalah dia kali dari total produksi listrik Pakistan (Syed & Tariq, 2018).

Pembangunan pembangkit listrik tersebut terbagi ke dalam dua fase dengan membangun empat jenis pembangkit listrik. Pada fase pertama jumlah listrik yang dihasilkan mencapai 10350 MW. Yang mana padapembangunan pembangkit listrik dengan menggunakan tenaga uap (batu bara)

menghasilkan sekitar 7560 MW. Dari pembangunan pembangkit listrik tenaga angin diperkirakan akan menghasilkan sebanyak 200 MW. Pada pembangunan pembangkit listrik tenaga matahari menghasilkan sebanyak 1000 MW. Kemudian pada pembangunan pembangkit listrik tenaga air dengan hasil sekitar 1590 MW. Lalu pada pembangunan pembangkit listrik di fase kedua diperkirakan akan menghasilkan 6650 MW (Ramay, 2016). Pada proyek pembangunan pembangkit listrik diperkirakan terdapat 21 proyek yang tersebar diberbagai wilayah Pakistan. Terdapat 15 proyek yang pembangunannya dilakukan pada fase *early harvest*. Pembangunan pembangkit listrik pada fase ini mayoritas dilakukan di wilayah Sindh, Punjab, KPK, dan Balochistan.

Pembangunan Infrastruktur

Proyek pembangunan infrastruktur menjadi proyek dengan anggaran terbesar kedua dalam pembangunan CPEC. Sekitar 24% dari anggaran total pembangunan CPEC digunakan untuk pembangunan infrastruktur seperti jalan raya serta jalur kereta api di Pakistan (Rifaat & Maini, 2016). Pada fase *early harvest* pembangunan CPEC, proyek yang bertujuan untuk meningkatkan konektivitas ini lebih dilakukan pada wilayah yang infrastruktur konektivitasnya kurang. Oleh karena itu, ketika pembangunan di fase *early harvest* lebih dilakukan pada wilayah Pakistan bagian barat seperti Khyber Pakhtunkhwa, Karachi, Lahore.

Pengembangan Gwadar Port

Letak Gwadar yang berada di perairan Samudera Hindia juga menjadi poin

penting bagi Tiongkok. Tiongkok tidak memiliki akses ke wilayah perairan Samudera Hindia yang menjadi jalur utama dari SLoC. Pembangunan pelabuhan Gwadar juga akan membuat akses Tiongkok pada perairan Samudera Hindia menjadi lebih mudah. Selain melakukan pembangunan pelabuhan di Gwadar, Tiongkok juga akan melakukan proyek-proyek turunan lain yang berada dalam proyek *Gwadar Port*. Proyek-proyek tersebut berupa pembangunan fasilitas-fasilitas lain yang menjadi penunjang di wilayah Gwadar.

Terdapat dua proyek yang telah dilakukan untuk pengembangan *gwadar port* pada fase *early harvest*. Proyek pertama ialah pembangunan *New Gwadar International Airport* dengan biaya sebesar US\$ 230 juta. Sedangkan proyek kedua ialah pembangunan *Gwadar East-Bay Express Highway* dengan biaya sebesar US\$ 140.6 Juta (Rashid, Zia, & Waqar, 2018). Pembangunan dalam mengembangkan wilayah Gwadar ini dilakukan untuk meningkatkan konektivitas serta potensi Gwadar sebagai wilayah yang memiliki letak yang sangat strategis.

Special Economic Zones (SEZs)

Pembangunan *special economic zones* (SEZs) menjadi salah satu proyek utama CPEC. SEZs adalah suatu area atau wilayah yang digunakan untuk meningkatkan pertumbuhan industri di suatu negara. Kebijakan ekonomi dan pajak yang diterapkan dalam SEZs diberlakukan dengan lebih lunak dibandingkan dengan kebijakan ekonomi umum di negara tersebut (Khan & Anwar, 2017).

Adanya pembangunan SEZs ini diharapkan mampu memberikan dampak pada peningkatan pertumbuhan industri yang juga dapat meningkatkan *foreign direct investment* (FDI) di Pakistan. Pertumbuhan ekonomi Pakistan juga akan terjadi sejalan dengan hal tersebut. Oleh karena itu, pembangunan SEZs di Pakistan perlu dilakukan mengingat hampir 40% populasi Pakistan berada di bawah kemiskinan (Ali & Faisal, 2017). Pada proyek pembangunan SEZs akan dibangun bandar udara, jalur rel kereta api, jalur-jalur jalan raya, serta infrastruktur lainnya. Infrastruktur ini dibangun untuk dapat menunjang konektivitas sehingga meningkatkan kegiatan industri di area-area SEZs.

Hambatan Pada Pembangunan CPEC

Inisiatif pembangunan CPEC dilakukan Tiongkok dengan mengandeng Pakistan didasari dari adanya hubungan baik yang telah terjalin antar kedua negara tersebut. Pakistan merupakan negara di kawasan Asia Selatan yang pertama kali menjalin hubungan diplomatik dengan Tiongkok. Hubungan Tiongkok dan Pakistan dimulai pada tahun 1950 dan hubungan diplomatik kedua negara tersebut secara resmi dilakukan pada tahun 1951 (Zeb, 2012). Pendekatan dalam bidang militer menjadi hal yang dilakukan Tiongkok pada awal terbentuknya hubungan bilateral Tiongkok dan Pakistan. Kerjasama militer menjadi pendekatan awal Tiongkok dipengaruhi keadaan Pakistan sebagai negara yang baru merdeka. Namun terjadi perubahan arah pendekatan Tiongkok yang terjadi pada awal tahun 1980-an. Tindakan ini dilakukan pasca

terjadinya *reform and opening up* pada tahun 1978 yang membawa arah kebijakan Tiongkok menjadi lebih ke arah ekonomi.

Hubungan kedua negara tersebut telah terjalin dengan baik memberi dampak yang positif ketika Tiongkok menyampaikan inisiatif pembangunan CPEC. Akan tetapi, yang menjadi permasalahan dalam pembangunan CPEC terdapat pada keadaan domestik Pakistan yang tidak stabil (Ali, 2016). Yang mana menjadikan permasalahan keamanan di Pakistan menjadi permasalahan utama dalam pembangunan CPEC. Chansoria (2016) memaparkan bahwa permasalahan keamanan yang terjadi merupakan dampak dari ketimpangan ekonomi di berbagai wilayah Pakistan. Angka kemiskinan yang semakin meningkat di Pakistan memberi dampak terhadap meningkatnya tindakan kriminal. Keadaan tersebut menyebabkan kerentanan keamanan domestik di Pakistan semakin meningkat. Keadaan domestik yang rentan terhadap permasalahan keamanan juga memudahkan masuknya pengaruh terorisme ke Pakistan.

Upaya Tiongkok Pada Fase *Early Harvest* Pembangunan CPEC

Kesuksesan pembangunan CPEC dapat membawa Tiongkok pada keberhasilan dalam kebijakan mendiversifikasi jalur impor minyak buminya. Adanya permasalahan keamanan pada domestik Pakistan menjadi hal yang harus dapat diatasi oleh Tiongkok untuk dapat menjaga kelancaran pembangunan CPEC. Chansoria (2016) memaparkan bahwa kerentanan stabilitas keamanan yang terjadi di Pakistan merupakan dampak dari adanya

permasalahan ekonomi. Oleh karena itu, pertumbuhan ekonomi di Pakistan dapat menjadi salah satu faktor yang ikut mendorong peningkatan keamanan Pakistan. Oleh sebab itu, pembangunan CPEC pada fase pembangunan pertama atau fase *early harvest* lebih bertujuan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi di Pakistan.

Pembangunan pembangkit listrik merupakan langkah pertama yang dilakukan Tiongkok dalam pembangunan CPEC. Proyek ini dilakukan pada tahun awal dikarenakan kondisi Pakistan yang tengah mengalami krisis listrik. Krisis listrik telah dialami Pakistan selama satu dekade terakhir (Khan & Ashraf, 2015). Peningkatan permintaan terhadap listrik yang berbanding terbalik dengan kemampuan produksi dalam negeri Pakistan menjadi penyebab utama krisis listrik di Pakistan. Peningkatan kesenjangan antara permintaan dan produksi listrik dalam negeri Pakistan pada tahun 2006 hingga 2007 menjadi awal mula terjadinya krisis listrik di Pakistan (Shabaz, 2015).

Krisis listrik yang berkepanjangan membawa kerugian utamanya pada sektor industri Pakistan. Pada tahun 2009 penurunan pemasukan dari sektor tersebut mencapai U\$ 3.8. Milyar atau setara 2.5% dari total GDP Pakistan (Aziz *et al.*, 2010). Krisis listrik yang terjadi juga mengakibatkan terjadi peningkatan tindakan kriminalitas dan masalah keamanan di Pakistan. Hal tersebut disebabkan karena adanya pemecatan masal sehingga jumlah pengangguran semakin meningkat (Shahbaz, 2015).

Dorongan dalam meningkatkan produksi listrik menjadi sebuah dilema bagi Pakistan. Untuk dapat meningkatkan produksi

listrik, maka jumlah pembangkit listrik di negara tersebut perlu diperbanyak yang memerlukan dana dalam jumlah besar. Namun, di sisi lain pemerintah Pakistan tidak dapat mengambil kebijakan untuk menaikkan tarif listrik. Hal ini dikarenakan kebijakan untuk meningkatkan tarif listrik memiliki dampak yang besar pada kegiatan industri di Pakistan (Aziz & Ahmad, 2015).

Kehadiran Tiongkok dengan membawa CPEC menjadi jawaban bagi Pakistan dalam menghadapi krisis energi listrik. Pembangunan pembangkit listrik merupakan proyek tahap awal yang dilakukan dalam CPEC. Dua pembangkit listrik yang pertama kali dibangun ialah pembangkit listrik *2x660MW Coal-fired Power Plants* di Karachi dan *Suki Kinari Hydropower Station* di Khyber Pakhtunkhwa (KPK). Karachi merupakan salah satu wilayah yang paling terdampak karena krisis listrik (Patel & Zhao, 2014). Akibat krisis listrik, sektor industri di wilayah Karachi tidak dapat bertahan sehingga banyak pabrik-pabrik yang harus berhenti. Proyek pembangunan pembangkit listrik *2x660MW Coal-fired Power Plants* di Karachi telah dimulai dari tahun 2016 dan diperkirakan selesai pada awal tahun 2018. Pembangkit listrik tersebut diperkirakan menghasilkan listrik sebanyak 1320 MW. Proyek lainnya ialah *Suki Kinari Hydropower Station* yang dibangun di KPK. Pembangunan proyek tersebut mulai dijalankan pada tahun 2017 dan diperkirakan selesai pada tahun 2022. Pembangkit listrik di KPK tersebut diperkirakan dapat menghasilkan listrik sebanyak 870 MW (*China Pakistan Economic Corridor Official Website*, n.d.).

Pembangunan CPEC disebutkan dapat menjadi solusi dari krisis listrik yang terjadi di Pakistan. Hal ini dikarenakan sekitar 75% dari total yang dihasilkan dalam pembangunan pembangkit listrik tersebut menjadi milik Pakistan sebagai penyokong kegiatan industri (Ramay, 2016). Jika dilihat dari jumlah yang didapat Pakistan, maka pembangunan pada sektor energi listrik memberikan keuntungan yang besar bagi Pakistan.

Pembangunan pembangkit listrik dalam CPEC juga berdampak pada permasalahan keamanan di Pakistan. Krisis listrik yang juga mempengaruhi tingkat keamanan Pakistan menjadikan pembangunan pembangkit listrik dalam skema CPEC salah satu faktor yang dapat menanggulangnya. Kemiskinan di suatu negara merupakan fenomena yang muncul akibat menurunnya pertumbuhan ekonomi yang salah satu penyebab utamanya ialah ketersediaan energi (Poveda & Martinez, 2011). Proyek pembangunan pembangkit listrik menjadi upaya Tiongkok dalam meminimalisir permasalahan keamanan di Pakistan. Tingkat keamanan domestik Pakistan memberikan keuntungan bagi Tiongkok dalam keamanan transportasi impor minyak bumi melalui pipa minyak Gwadar-Kashgar. Oleh sebab itu, pembangunan pembangkit listrik di Pakistan termasuk ke dalam salah satu proyek utama dalam CPEC. Hal tersebut dilakukan karena selain memberikan keuntungan pada Pakistan, proyek tersebut juga membawa kepentingan Tiongkok dalam mengamankan jalur impor minyak bumi yang terdapat dalam skema CPEC.

Pada pembangunan CPEC juga terdapat wilayah-wilayah yang menjadi prioritas pada pembangunan di fase *early harvest*. Wilayah tersebut menjadi prioritas dikarenakan terdapat potensi munculnya permasalahan yang dapat mengancam kelancaran pembangunan CPEC. Pada fase *early harvest* ini terdapat tiga wilayah yang menjadi prioritas, yakni Gilgit-Baltistan, Balochistan, serta Khyber Pakhtunkhwa (KPK) dan *Federally Administrative Tribal Area* (FATA).

Wilayah prioritas pertama ialah Gilgit-Baltistan. Gilgit-Baltistan merupakan wilayah paling utara wilayah Pakistan yang berbatasan langsung dengan Tiongkok dan India. Letak Gilgit-Baltistan yang berada di bagian utara Pakistan membuat wilayah tersebut menjadi pintu masuk bagi Tiongkok ke wilayah Pakistan. Disamping itu, Gilgit-Baltistan sebelumnya merupakan wilayah Kashmir yang kini berada dibawah otoritas Pakistan (*Pakistan Occupied Kashmir*). Sengketa Kashmir telah menjadi permasalahan perkepanjangan bagi Pakistan dan India. Selain itu, wilayah Gilgit-Baltistan yang merupakan wilayah bekas konflik memerlukan waktu untuk membangun kembali kondisi sosial dan politiknya (Zain, 2010). Oleh sebab itu, wilayah Gilgit-Baltistan menjadi prioritas Tiongkok dikarenakan kondisi wilayah yang tidak stabil sehingga dapat berdampak pada keberhasilan CPEC.

Untuk mendorong pertumbuhan ekonomi di Gilgit Baltistan pembangunan *Chitral CPEC Link Road from Gilgit, Shandor, Chitral, to Chakdara* merupakan proyek yang dibangun untuk menunjang konektivitas wilayah Khyber Pakhtunkhwa dan Gilgit-

Baltistan (Hamid, Khan, Khaliq, & Ajmal, 2017). Selain itu, wilayah Gilgit-Baltistan juga terdapat salah satu gunung tertinggi kedua di dunia setelah Gunung Everest, yakni Gunung K2. Oleh karena itu, untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi wilayah Gilgit-Baltistan maka pariwisata menjadi bidang yang dapat dimanfaatkan. Potensi Gilgit-Baltistan dalam bidang pariwisata turut diperhatikan dalam pembangunan CPEC. Pembangunan Moqpondass SEZ Gilgit-Baltistan bertujuan untuk mempersempit kesenjangan perekonomian dengan meningkatkan bidang pariwisata.

Pembangunan jalur penghubung *Chitral CPEC Link Road from Gilgit, Shandor, Chitral, to Chakdara* dapat mempermudah akses menuju wilayah Gilgit-Baltistan. Semakin mudahnya akses ke wilayah Gilgit-Baltistan, maka peningkatan kunjungan wisatawan dapat mendorong pertumbuhan ekonomi bagi masyarakat sekitar wilayah tersebut. Oleh karena itu, pembangunan CPEC berdampak pada pembangunan sektor pariwisata di wilayah Gilgit Baltistan.

Selain melakukan pembangunan-pembangunan, Tiongkok juga turut berperan dalam menjaga wilayah Gilgit-Baltistan dari ancaman eksternal. Sengketa wilayah Kashmir mewariskan hubungan yang kurang harmonis antara India dan Pakistan juga menjadi perhatian Tiongkok. Permasalahan keamanan yang dapat timbul dari adanya pergesekan di perbatasan wilayah Pakistan dengan India juga menjadi penting bagi Tiongkok. Oleh sebab itu, pada tahun 2014 diadakan *Joint Patrol Chinese PLA & Pakistan Border Police* di wilayah *Pakistan-occupied-*

Kashmir (PoK) untuk mengamankan wilayah tersebut (Chansoria, 2016).

Wilayah prioritas kedua ialah Balochistan yang merupakan wilayah penting bagi Tiongkok untuk aksesnya ke Samudera Hindia. Selain prioritas bagi Tiongkok, Balochistan juga menjadi perhatian bagi Pakistan dikarenakan permasalahan separatisme yang terjadi. Gerakan separatisme di Balochistan telah terjadi dari awal kemerdekaan Pakistan. Balochistan merupakan provinsi terluas, namun Balochistan juga merupakan provinsi yang paling tidak berkembang di Pakistan. Menurut Wirsing (2008), keadaan tersebut semakin mendorong gerakan separatisme di Balochistan. Gerakan separatisme di Balochistan semakin meningkat dikarenakan diskriminasi yang didapat masyarakat Balochistan oleh pemerintah Pakistan.

Permasalahan separatisme yang terjadi di Balochistan membuat wilayah tersebut mendapat perhatian Tiongkok karena berpotensi mengancam pembangunan CPEC. Namun disisi lain, Balochistan memiliki letak geografis yang strategis sehingga wilayah tersebut memegang posisi penting dalam pembangunan CPEC. Pelabuhan Gwadar yang memegang peran penting dalam CPEC terletak di wilayah Balochistan. Kepentingan Tiongkok terhadap posisi strategis Gwadar secara signifikan telah terlihat ketika melakukan investasi pembangunan pelabuhan Gwadar pada tahun 2002 (Kupecz, 2012). Namun, pembangunan tersebut terhenti karena gerakan pemberontakan yang terjadi. Wirsing (2008) dalam tulisannya yang berjudul *Baloch Nationalism and The Geopolitics of Energy Resources: The*

Changing Context of Separatism in Pakistan memaparkan bahwa pemberontakan yang terjadi ketika pengembangan pelabuhan Gwadar di tahun 2002 disebabkan karena kurangnya keterlibatan masyarakat lokal.

Pengalaman yang diperoleh pada investasi sebelumnya di Gwadar membuat Tiongkok perlu merancang strategi baru untuk kelancaran pembangunan CPEC. Selain itu, adanya rasa tidak percaya masyarakat Balochistan terhadap pemerintah Pakistan juga perlu diperhatikan oleh Tiongkok. Untuk dapat meminimalisir pemberontakan yang dapat terjadi, maka Tiongkok menambah keterlibatan masyarakat Balochistan pada pembangunan CPEC. Sedangkan untuk mengatasi diskriminasi, pengembangan wilayah Gwadar menjadi bagian dari salah satu proyek utama CPEC.

Tiongkok memandang bahwa stabilitas Balochistan akan memberi pengaruh besar dalam menjalankan kepentingan Tiongkok untuk mengamankan CPEC. Pengembangan wilayah Gwadar dalam skema CPEC merupakan strategi Tiongkok untuk membangun stabilitas Balochistan. Pembangunan infrastruktur seperti jalan raya untuk menunjang konektivitas serta *deep sea port* menjadi hal yang pertama kali dilakukan. Selain dalam hal konektivitas, dalam pengembangan wilayah Balochistan juga dibangun SEZ. Pembangunan SEZ ini bertujuan untuk semakin meningkatkan potensi wilayah yang memiliki pertumbuhan ekonomi yang rendah di Pakistan. SEZ di Balochistan bernama *Bostan Industrial Zone* yang lebih mengarah untuk meningkatkan pengembangan industri di wilayah Balochistan. Pengembangan wilayah dengan

pembangunan SEZ menjawab keinginan dari Pakistan dalam upaya untuk meminimalisir permasalahan keamanan yang terjadi di Balochistan.

Wilayah prioritas selanjutnya ialah KPK dan FATA. Wilayah KPK terletak pada bagian barat Pakistan yang berbatasan langsung dengan Afganistan. Sebagai wilayah yang berbatasan langsung dengan Afganistan membuat permasalahan keamanan di KPK memiliki afiliasi dengan permasalahan di wilayah perbatasan. Seperti salah satu *sub-region* KPK, yakni FATA (*Federally Administered Tribal Areas*) yang dikenal sebagai salah satu wilayah dengan tingkat permasalahan keamanan tertinggi di Pakistan (Javaid, Akram, & Haq, 2016). Letak FATA yang berbatasan langsung dengan Afganistan sehingga membuat wilayah tersebut menjadi tempat yang ditinggali oleh kelompok ekstrimis dan teroris dari Afganistan. Hal tersebut juga didukung oleh adanya kesamaan etnis yang mendiami wilayah FATA dan Afganistan. Selain itu, kurangnya akses membuat wilayah FATA semakin terisolir yang semakin memperparah tingkat keamanan di FATA (Wirsiing, Khan, & Cheema, 2008).

Tingginya tingkat permasalahan keamanan di KPK dan FATA telah berdampak bidang ekonomi hingga ke sosial-politik. Disamping itu, permasalahan terorisme juga menimbulkan banyaknya korban baik dari warga sipil hingga ke aparat keamanan Pakistan. Data dari *South Asia Terrorism Portal* memperlihatkan adanya peningkatan kerugian yang terjadi akibat terorisme dari tahun 2003 hingga 2010. Sepanjang tahun 2003-2010 tercatat sebanyak 3.087 warga

sipil Pakistan meninggal (*SATP Report*, n.d.) serta sebanyak 2.273 tentara Pakistan menjadi korban meninggal (Ahmad, 2010). Dampak dari permasalahan keamanan di wilayah KPK dan FATA yang sangat merugikan membuat kedua wilayah tersebut menjadi prioritas Tiongkok.

Dalam menghadapi permasalahan yang terjadi di KPK dan FATA, Tiongkok menghindari penggunaan tindakan militer. Hal ini dikarenakan upaya pemerintah Pakistan dengan menerjunkan militer ke wilayah tersebut tidak memberikan hasil yang signifikan (Khan, 2013). Penggunaan militer dalam mengatasi masalah keamanan di KPK dan FATA bahkan berdampak negatif karena kerusakan infrastruktur akibat perlawanan dari teroris dan kelompok militan yang ada semakin memperburuk keadaan wilayah tersebut.

Untuk menangani permasalahan tersebut, Khan (2013) memaparkan bahwa pemerintah Pakistan dapat mempertimbangkan pembangunan infrastruktur terlebih dahulu. Pembangunan ini bertujuan untuk meningkatkan akses ke wilayah KPK dan FATA serta untuk pembangunan kembali wilayah tersebut. Pemerintah Pakistan juga dapat membentuk zona-zona aman bagi warga Pakistan di FATA sehingga penjagaan yang dilakukan oleh militer dapat terfokus pada zona-zona tersebut. Selain itu, pembangunan kembali ekonomi di KPK dan FATA juga menjadi penting untuk dapat mengurangi tingkat pemberontakan yang dapat terjadi akibat tingkat pengangguran yang tinggi.

Upaya Tiongkok untuk turut andil dalam mengatasi permasalahan tersebut

melalui pembangunan CPEC ialah pada proyek pembangunan jalan Karakorum (KKH) *Phase II*. Pembangunan jalan KKH *Phase II* ini bertujuan untuk meningkatkan konektivitas di wilayah KPK. Pembangunan jalan KKH *phase II* telah dimulai dari tahun 2014 (Hussain, 2016). Selain pembangunan jalan, adanya proyek pembangunan SEZs Rashakai Economic Zone di wilayah KPK dan SEZs Mohamand Marble City di FATA merupakan upaya lain Tiongkok dalam mengamankan jalur CPEC.

Hasil Pembangunan CPEC Pada Fase *Early Harvest*

Pembangunan CPEC pada fase *early harvest* merupakan fondasi awal dari kelancaran pembangunan pada fase-fase berikutnya. Pada fase *early harvest* terlihat bahwa pembangunan CPEC memberikan keuntungan yang besar bagi Pakistan. Tindakan ini dilakukan oleh Tiongkok dikarenakan permasalahan di ranah domestik Pakistan dapat menjadi hambatan dalam kelancaran pembangunan CPEC. Pada fase *early harvest* pembangunan yang dilakukan lebih mengarah pada upaya Tiongkok untuk meningkatkan perekonomian Pakistan. Cara ini dilakukan sebagaimana yang dikemukakan oleh Chansoria (2016) bahwa permasalahan keamanan yang terjadi di Pakistan memiliki hubungan yang erat dengan pertumbuhan ekonomi negara tersebut.

Dari yang telah dipaparkan sebelumnya, proyek yang pertama kali dilakukan pada pembangunan CPEC adalah proyek-proyek untuk membangun pembangkit listrik. Pembangunan proyek ini bertujuan untuk meminimalisir krisis listrik yang terjadi di

Pakistan. Tingginya kebutuhan listrik Pakistan yang tidak dapat dipenuhi oleh produksi domestik berdampak negatif pada peningkatan ekonomi Pakistan. Keadaan tersebut juga berdampak pada penurunan tingkat keamanan Pakistan akibat peningkatan jumlah pengangguran. Oleh sebab itu, pembangunan pada sektor energi listrik menjadi proyek yang pertama kali dibangun dalam CPEC.

Pembangunan pada wilayah-wilayah prioritas, seperti Gilgit-Baltistan, Balochistan, serta KPK dan FATA pada fase *early harvest* juga merupakan respon dari Tiongkok untuk menekan kemungkinan potensi kemunculan permasalahan di wilayah tersebut. Wilayah tersebut menjadi prioritas bagi Tiongkok dikarenakan adanya potensi permasalahan yang mungkin dapat muncul kembali namun di sisi lain wilayah tersebut memiliki potensi yang secara signifikan dapat memberikan keuntungan bagi Tiongkok dalam CPEC. Oleh karena itu, Tiongkok mengupayakan pembangunan untuk dapat mendorong keamanan di wilayah-wilayah prioritas tersebut.

Pembangunan CPEC juga membuka sekitar 1.2 juta lapangan pekerjaan baru. Yang mana sekitar 70% tenaga kerja yang digunakan dalam pembangunan serta operasional CPEC merupakan warga negara Pakistan (Rashid, Zia, & Waqar, 2018). Selain memberikan keuntungan bagi Pakistan dengan membuat berkurangnya jumlah pengangguran yang ada, langkah ini juga diambil oleh Tiongkok karena dapat mengurangi tingkat permasalahan keamanan di Pakistan. Berkurangnya jumlah pengangguran di Pakistan ini membuat taraf

hidup masyarakat Pakistan menjadi meningkat. Peningkatan taraf hidup masyarakat Pakistan membawa dampak pada peningkatan tingkat keamanan di Pakistan. Pasca pembangunan CPEC juga membuat adanya penurunan permasalahan terorisme di Pakistan. Data dari *Global Terrorism Index* (2017) menunjukkan peringkat Pakistan mengalami penurunan dari yang awalnya berada di peringkat 3 di Tahun 2013 menjadi peringkat 5 pada Tahun 2017. Meskipun tidak secara signifikan dapat disebutkan bahwa penurunan tingkat terorisme di Pakistan merupakan dampak dari peningkatan ekonomi dan pembangunan CPEC.

Kesuksesan pembangunan CPEC selain memberikan keuntungan sebagai jalur alternatif impor minyak bumi Tiongkok, juga akan memberikan keuntungan bagi Tiongkok untuk dapat mengakses ke wilayah perairan Samudera Hindia. Secara geografis, wilayah Tiongkok tidak memiliki akses langsung ke perairan Samudera Hindia sehingga kegiatan ekspor impor Tiongkok dilakukan dengan melalui selat Malaka. Hal tersebut tidak hanya terjadi pada kegiatan impor minyak bumi tetapi juga komoditas lain. Oleh karena itu, mengamankan jalur CPEC dengan memberikan keuntungan bagi Tiongkok tidak hanya dalam mengamankan jalur impor minyak bumi, namun juga dapat berimplikasi pada kegiatan ekonomi lainnya.

Keberhasilan pembangunan CPEC juga dapat memberikan manfaat bagi Tiongkok dalam kesuksesan mega proyek jalur sutera. Termasuk ke dalam salah satu proyek unggulan dari BRI membuat Tiongkok menaruh kepentingan lain dalam CPEC. Sehingga pembangunan CPEC tidak hanya

memberi keuntungan pada keamanan jalur impor energi Tiongkok, tetapi juga kepentingan Tiongkok dalam menjalankan *grand strategy* Tiongkok. Yang mana untuk meningkatkan *power* Tiongkok dengan meminimalisir ancaman yang dapat muncul.

5. KESIMPULAN

Penelitian ini memperlihatkan bahwa dalam sebuah kerjasama negara akan tetap mengutamakan perolehan keuntungan relatif. Tiongkok sebagai negara yang bergantung pada impor minyak bumi melalui jalur laut memilih untuk membentuk sebuah alternative melalui pembangunan CPEC dengan Pakistan. Investasi yang diberikan Tiongkok memperlihatkan bahwa pembangunan CPEC memberikan keuntungan yang signifikan bagi Pakistan sebagai negara partner.

Kesimpulan dari penelitian ini adalah keuntungan yang didapat Pakistan pada pembangunan CPEC merupakan upaya yang dilakukan oleh Tiongkok dalam menjaga stabilitas Pakistan. Hal ini karena permasalahan domestik Pakistan memiliki pengaruh besar pada kelancaran pembangunan CPEC. Sehingga dengan meningkatkan pertumbuhan ekonomi Pakistan melalui proyek-proyek pada pembangunan fase *early harvest* CPEC bertujuan untuk meningkatkan keamanan Pakistan. Selain itu, keuntungan yang diperoleh Pakistan juga akan meningkatkan citra Tiongkok terhadap Pakistan.

6. DAFTAR PUSTAKA

Buku

William, P. D. (2008). *Security Studies An Introduction*. London and New York: Routledge.

Jurnal Online

Afzal, S., & Naseem, A. (2018). *China Pakistan Economic Corridor (CPEC): Challenges and Prospects*. Pakistan Administrative Review, 2(1), 209-222.

Ahmad, M. (2010). *Implications of War on Terror for Khyber Pakhtunkhwa Pakistan*. Journal of Critical Globalisation Studies, Issue 3 (2010).

Ali, A. (2016). *China Pakistan Economic Corridor: Prospects and Challenges for Regional Integration*. Arts Social Journal. 7:4.

Ali, M. M., & Faisal, F. (2017). *CPEC, SEZ (Special Economic Zones) and Entrepreneurial Development Prospects in Pakistan*. Pakistan Development Review, 56(4), 143-155

Alves, C. A. (2013). *China 'win-win' cooperation: Unpacking the impact of infrastructure for resources deals in Africa*. South African Journal of International Affairs, 20:2, hlm. 207-226

Aziz, R. & Ahmad, M. B. (2015). *Pakistan's Power Crisis The Way Forward*. United State Institute of Peace. Special Report 375.

Chansoria, M. (2016). *China's Current Kashmir Policy : Steady Crystallisation*. CLAWS Journal, Winter 2016.

Hamid, M., Khan, H. S., Khaliq, A., & Ajmal, M. (2017). *Role of CPEC in the Economy of Pakistan along with its Threats*. International Journal of Scientific & Engineering Research, Volume 8 (1).

Hussain, M. (2017). *China Pakistan Economic Corridor (CPEC): Challenges and the way forward*. Monterey, California: Naval Postgraduate School

Javid, U., Akram, M., & Haq, U. (2016). *Political Challenges and Security Issues in FATA and its impact on Economic Development*. South Asia Journal of South Asian Studies. 31. 367-380.

- Jawad, R., (2013). *Chinese Firms Ready to Invest Billions of Dollars in Pakistan*. The News. Karachi
- Jian, Z. (2009). *China's energy security: prospects, challenges and opportunities*. The Brookings Institution Center for Northeast Asian Policy Studies.
- Khan, K., & Anwar, S. (2017). *Special Economic Zones (SEZs) and CPEC: Background, Challenges and Strategies*. Pakistan Development Review, 56(4), 203-217
- Khan, S. & Ashraf, H. F. (2015). *Analysis of Pakistan's Electric Power Sector*. Bleking Institute of Technology.
- Khan, T. (2013). *The Social, Political and Economic Effects of the War on Terror: Pakistan 2009 To 2011*. ISSRA Papers 2013.
- Kupecz, M. (2012). *Pakistan's Baloch Insurgency: History, Conflict Drivers, And Regional Implications*. International Affairs Review, Vol. XX, No 3
- Leung, G. C. K. (2010) *China's Energy Security: Perception and Reality*. Energy Policy 39, 1330-1337
- Markey, D. S., & West, J. (2016). *Behind China's Gambit in Pakistan*. Council on Foreign Relation.
- Patel, R. & Zhao, N. (2014). *Keeping the Lights on: Fixing Pakistan's Energy Crisis*. Public Interest Report. Spring 2014 Vol 67 (2).
- Poveda, A. C. & Martinez, C. I. P. (2011). *Trends in economic growth, poverty and energy in Colombia: long-run and short-run effects*.
- Ramay, S.A. (2016). *China Pakistan Economic Corridor : A Chinese Dream Being Materialized Through Pakistan*.
- Rashid, S., Zia, M. M., & Waqar, S. (2018). *Employment Outlook of China Pakistan Economic Corridor: A Meta Analysis*. Centre of Excellence for CPEC. Working paper 28 (2).
- Shahbaz, M. (2015). *Measuring Economic Cost of Electricity Shortage: Current Challenges and Future Prospects in Pakistan*. COMSATS Institute of Information Technology, Lahore, Pakistan.
- Shoukat, M. A., Ahmad, K., & Abdullah, M. (2017). *Does Infrastructure Development Promote Regional Economic Integration? CPEC's Implications for Pakistan*. Pakistan Development Review, 56(4), 455-468.
- Stanzel, A., Rolland, N., Jacob, J., Hart, M. (2017). *Grand Designs: Does China Have a 'Grand Strategy'?* European Council on Foreign Relation (ECFR)
- Syed, J. & Tariq, M. (2018). *Cooperation among Business Schools along the Belt and Road: A CPEC Perspective*. China Pakistan Management Initiative. Working Paper: LUMS/CPMI/2018/05/1
- Wirsing, R. G., Khan, I., & Cheema, P. I. (2008). *Challenges Facing Pakistan's Federally Administered Tribal Areas (FATA)*. The National Bureau of Asian Research. Vol 19, No 3, August 2008.
- Zain, O. F. (2010). *A Socio-Political Study of Gilgit Baltistan Province*. Pakistan Journal of Social Science (PJSS). Vol. 30, No. 1 (September 2010), pp. 181-190.
- Zeb, R. (2012). *Pakistan-China Relations: Where They Go From Here?*. UNISCI Discussion Papers, (29), 45-58.

Website

China Ministry of Foreign Affairs. (2013). *Primier Li Keqiang Arrives in Islamabad for Official Visit to Pakistan*. China.

China Pakistan Economic Corridor. (n.d). *CPEC Project Progress Update*. <http://cpec.gov.pk/progress-update>

Global Terrorism Index. (2014). *Measuring And Understanding The Impact Of Terrorism*. Institute for Economics and Peace

South Asia Terrorism Portal. (n.d.). *Pakistan Assessment 2017*. Diperoleh dari :

<http://www.satp.org/satporgtp/countries/pakistan>