

FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI TIONGKOK MEMBENTUK KERJASAMA CHINA-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR (CPEC)

Oleh:

Daniel S

(danielsamosir02@gmail.com)

Pembimbing: Indra Pahlawan, S.IP, M.Si

Bibliografi: 17 Jurnal, 11 Website Internet

23 Media Massa, 16 Dokumen dan Publikasi Resmi

Jurusan Ilmu Hubungan Internasional

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Riau

Kampus Bina Widya Jl. HR. Soebrantas Km. 12,5 Simp. Baru Pekanbaru

28294

Telp/Fax. 0761-63277

Abstract

This research would explain about factors affecting China Formed the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) cooperation. The establishment of this partnership is part of China's One Belt One Road (OBOR) initiative.

The Author uses the perspective of Liberalism, Interdependence Theory, and the analysis system is the nation state.

This research uses an explanatory qualitative, the data collection techniques by library research are derived from sources of literature book, published magazine, journals, and scientific articles.

The result of this research describe the reason China formed CPEC. Factors affecting China to establish CPEC are to provide transportation access for China to reduce the distance of Chinese energy import and international trade that had to pass through the Strait of Malacca to reach the Arabian Sea. As part of OBOR, CPEC will provide economic opportunities for the western region of China and the South Asia region, especially Pakistan.

Key words: CPEC, Pakistan, OBOR, Regional Integration, Foreign Direct Investment, Infrastructure and Energy Development.

I. Pendahuluan

Penelitian ini akan mengkaji masalah tentang **Faktor – faktor yang mempengaruhi Tiongkok membentuk Kerjasama Koridor Ekonomi Tiongkok – Pakistan (CPEC)** yang ditinjau dari kajian studi ekonomi politik internasional yang merupakan konsentrasi dari penulis.

Di Asia pengaruh Tiongkok dalam panggung perpolitikan dan perekonomian

internasional juga tidak terbantakan. Tiongkok sebagai negara perekonomian terbesar di Asia dan salah satu terkuat secara militer memiliki pengaruh yang sangat besar dalam perekonomian dan perdagangan internasional di kawasan ini. Kebangkitan Tiongkok menjadi faktor kesuksesan banyak negara-negara Asia lainnya terutama di kawasan Asia Selatan selama beberapa tahun terakhir ini dalam

pembangunan negaranya.¹ Perekonomian Tiongkok masuk kedalam perdagangan internasional, Tiongkok melihat bahwa kawasan Asia Selatan sebagai salah satu prospek pasar yang menjanjikan bagi negaranya.

Dalam beberapa tahun terakhir, koridor ekonomi telah muncul sebagai alat penting dari kerjasama regional pembangunan di dunia global. Pasca integrasi ekonomi *Great Mekong Subregional* (GMS), inisiatif serupa kini sedang berkembang luas diberbagai belahan Asia dengan pusat-pusat industri yang lebih maju dan untuk meningkatkan akses ke pasar melalui integrasi jaringan produksi trans-perbatasan.

Sebuah langkah penting dalam hal ini adalah usulan untuk membangun koridor ekonomi yang menghubungkan Asia Timur dan Asia Selatan, salah satu wilayah yang paling terintegrasi di dunia. Asia Selatan diakui sebagai wilayah yang akan terintegrasi di dunia. Kerjasama ini diharapkan dapat memperkuat kekuatan dan perdagangan kedua negara maka secara alami akan memperkuat prospek untuk wilayah yang lebih kuat dan stabil.

Tiongkok menjadi salah satu negara yang berkepentingan memperluas kekuatan ekonomi dengan mengintegrasikan wilayah Tiongkok khususnya dengan Pakistan. Kunjungan Perdana Menteri Tiongkok Li Keqiang mengusulkan Koridor Ekonomi

Tiongkok-Pakistan untuk menghubungkan Kashgar di daerah otonomi Provinsi Xinjiang, Tiongkok dengan Pelabuhan Barat Daya Pakistan, Gwadar.² Kerjasama ini menjadi salah tujuan untuk mengantar Tiongkok kepada strategi *One Belt and One Road* (OBOR) untuk mengantar era baru Diplomasi Ekonomi dan Regional sepanjang lebar dan panjang dari Asia, Eropa, dan Afrika. Rencana ambisius Tiongkok ini diluncurkan oleh Xi Jinping tahun 2013 untuk menghubungkan Tiongkok dengan Negara-negara tetangganya di Asia dan di luar yang melibatkan lebih dari 60 Negara.³ Dengan kata lain OBOR akan mengantar Tiongkok kepada perdagangan internasional yang terintegrasi dengan negara yang terlibat dalam strategi ini termasuk integrasi dengan Pakistan.

Pada kunjungan tersebut dikatakan bahwa kedua pemimpin negara baik Presiden Tiongkok Xi Jinping maupun Presiden Pakistan Mamnoon Hussain akan menandatangani nota kesepakatan dalam kerjasama bilateral tersebut dengan total biaya 46 miliar dollar.⁴ Tiongkok dan Pakistan pada akhirnya di tahun 2015 menyepakati kerjasama bilateral dalam *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC).

China – Pakistan Economic Corridor merupakan proyek pembangunan kerjasama antara Tiongkok dan Pakistan.

¹ Angela Monaghan. 2014. *China Surpasses US as World's Largest Trading Nation*. Diakses dari <http://www.theguardian.com/business/2014/jan/10/china-surpasses-us-world-largest-trading-nation>, diakses pada tanggal 10 Januari 2017.

² Selama kunjungan ini, Tiongkok dan Pakistan sepakat untuk bersama-sama mengembangkan rencana jangka panjang CPEC untuk mempromosikan konektivitas yang lebih besar dan mendorong pengembangan investasi, perdagangan dan kerjasama ekonomi antara Tiongkok dan Pakistan. Kedua belah pihak juga memutuskan untuk membentuk kelompok kerja bersama dibawah Reformasi dan Pembangunan Komisi Nasional Tiongkok dan Komisi Perencanaan

Pakistan untuk belajar usaha konektivitas yang relevan (Kementrian Luar Negeri, Pemerintah Pakistan 2013)

³ Scott Kennedy, David A Parker. 015. *Building China's "One Belt One Road"*, *Centre for strategic and internasional studies* (CSIS) 3rd April 2015. Diakses dari <http://csis.org/publication/building-chinas-one-belt-one-road> pada 10 Januari 2017

⁴ Hassan Askari Rizvi. *The China-Pakistan Economic Corridor: Regional Cooperation and Socio-Economic Development*, *Institute of Strategic Studies Islamabad* (2015), diakses dari http://issi.org.pk/wp-content/upload/2015/Hasan-Askari-Rizvi_3435_SS_41_20142015.pdf Pada 10 Januari 2017

Proyek pembangunan ini adalah salah satu langkah menuju konektivitas kedua Negara melalui jaringan jalan tol, rel kereta api, dan pipa minyak dan gas yang menghubungkan wilayah otonomi Tiongkok, Kashgar dan Pelabuhan Gwadar, Pakistan. CPEC akan membuka pintu untuk kesempatan ekonomi yang sangat besar tidak hanya untuk Pakistan tetapi akan menghubungkan Tiongkok kepada pasar di Asia, Eropa dan kawasan lainnya. Sekitar 80% minyak Tiongkok yang berasal dari Iran pada saat ini diangkut melalui Selat Malaka ke Shanghai. Pelabuhan Gwadar menjadi pilihan untuk mengurangi jarak kurang dari 5000 km.

Kerangka Teori

Di dalam ilmu hubungan internasional dikenal beberapa perspektif yaitu, idealisme, realisme, liberalisme, behavioralisme, strukturalisme, dan pluralis. Penulis menggunakan perspektif liberalism (Adam Smith) yang mana pelaku-pelaku bisnis, baik yang berasal dari dalam negeri maupun luar negeri memainkan peranan penting terhadap jalannya perekonomian global.⁵ Liberalisme berpatokan terhadap *Free Trade, Open Borders, dan Democartic Peace*. Dalam penelitian Kerjasama koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan merupakan kerjasama regional yang berpengaruh bagi Tiongkok dan Pakistan. Bentuk kerjasama ini dapat menguntungkan bagi satu dan lainnya. *Free Trade* ini dapat diasumsikan bahwa peran liberalisme menjadikan negara-negara yang melakukan kerjasama ekonomi internasional memiliki keuntungan yang dapat memenuhi

kebutuhan tiap negara dari kerjasama koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan.

Dalam sebuah penelitian untuk menentukan tingkat analisa diperlukan level analisa yang tepat agar membantu memahami objek permasalahan. Dalam menentukan tingkat analisa, ada dua hal yang perlu diperhatikan. Pertama menentukan unit analisa dan yang kedua unit eksplanasi. Unit analisa merupakan variable dependen yang hendak dijelaskan. Sedangkan unit eksplanasi merupakan variable independen yang perilakunya hendak diamati. Menurut Mohtar Mas'ood ada lima kategori yang penting untuk diketahui dalam menentukan tingkat analisa dalam sebuah studi hubungan internasional, yakni perilaku individu, perilaku kelompok, negara-bangsa, dan system internasional.⁶ Pada penelitian ini tingkat analisa yang digunakan oleh penulis adalah Negara-Bangsa. Negara diartikan sebagai integrasi kekuatan politik, organisasi kekuasaan, alat dari yang mempunyai kekuasaan untuk mengatur hubungan-hubungan manusia didalam masyarakat dan menertibkan gejala-gejala kekuasaan didalam masyarakat.⁷

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan konsep Kerjasama ekonomi internasional. Menurut Caraiani dan Geogescu kerjasama ekonomi internasional dilakukan untuk mendapatkan bersama melalui penggunaan dan sumber daya teknologi dari masing-masing mitra. Kerjasama ekonomi internasional adalah kolaborasi antar dua negara atau lebih atau perusahaan antar negara untuk mencapai tujuan tertentu baik sektor industry, pertanian, teknologi, dan pariwisata.⁸ Kerjasama koridor ekonomi Tiongkok-

⁵ Robert Gilpin, *The Political Economy of International Relations*, (Princeton: Princeton University Press 1987) Hal.30

⁶ Mohtar Mas'ood. 1990. *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi*. Jakarta: PT.Pustaka LP3ES Indonesia. Hal.41

⁷ Miriam Budiarjo.2008. *Dasar-Dasar Ilmu Politik*. Jakarta: Gramedia Pustaka. Hal.91

⁸ Gabriel Ciprian, Iulian. 2013. *Theoretical Perspective On Economic Cooperation, CES Working Papers – Volume VII, issue 3*, Tersedia di http://www.ceswp.uaic.ro/articles/CESWP2015_VII3_AND.pdf diakses pada 22 Januari 2017

Pakistan merupakan gabungan kepentingan antara Tiongkok dan Pakistan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonominya, terutama untuk Tiongkok yang bertujuan untuk mendapat dan mempercepat jaringan akses dalam perdagangannya ke wilayah lain.

Konsep lain yang digunakan penulis adalah Kepentingan Regional. Kepentingan regional merupakan turunan dari kepentingan nasional, karena kepentingan regional dan kepentingan nasional tercipta dari kebutuhan suatu negara. Kepentingan nasional menurut Kindleberger adalah hubungan antara negara yang tercipta karena adanya perbedaan keunggulan yang dimiliki tiap negara dalam memproduksi. Keunggulan komparatif (*comparative advantage*) tersebut membuka kesempatan pada spesialis yang dipilih tiap negara untuk menunjang pembangunan nasional sesuai kepentingan nasional.⁹ Pengertian ini menjelaskan keberagaman tiap-tiap negara yang ada diseluruh dunia memiliki kapasitas yang berbeda.

Teori yang digunakan penulis ialah Teori Interdependensi yang merupakan sebuah teori yang lebih mendefinisikan perilaku manusia saling ketergantungan. Saling ketergantungan disebabkan oleh kerjasama yang dilakukan oleh dua negara atau lebih. Interdependensi merupakan saling ketergantungan yang mempertemukan kekurangan masing-masing negara melalui keunggulan komparatif.¹⁰ Teori interdependensi ini, dapat dilihat dengan teliti bahwa langkah-langkah yang diambil oleh Tiongkok dan Pakistan adalah sebuah kerjasama yang saling menguntungkan satu sama lain, Pakistan akan diuntungkan dengan investasi Tiongkok dalam koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan untuk infrastruktur yang membangun tenaga pembangkit tenaga listrik, sementara dalam koridor

ekonomi Tiongkok-Pakistan dapat memberikan Tiongkok akses menuju Laut Arab dan Samudra Hindia sehingga mempercepat jalur perdagangan Tiongkok yang dikenal "One Belt and One Road".

Metode dengan memperhatikan perilaku aktor internasional dengan menghubungkan sebab akibat yang terjadi dengan menggunakan teknik kepustakaan (*Library Research*) yaitu pengumpulan data dari berbagai literatur berupa buku, koran, majalah, jurnal, dokumen resmi, wawancara dan internet yang sesuai dengan permasalahan yang ingin dikemukakan oleh penulis.

Data dalam suatu penelitian memiliki peranan penting dalam mencari jawaban serta membuktikan hipotesa dalam sebuah penelitian. Dalam penelitian ini penulis mengumpulkan data melalui teknik pengumpulan data primer & sekunder, dengan melakukan *library research*. Penulis memanfaatkan buku - buku, jurnal, artikel - artikel dan berita - berita yang berasal dari berbagai media.

ISI

Ekonomi Koridor

Sebelum membahas lebih lanjut mengenai CPEC, penulis ingin menjelaskan gambaran mengenai Ekonomi Koridor. Ekonomi Koridor telah muncul sebagai alat penting kerjasama regional pembangunan di dunia global. Pasca integrasi ekonomi Great Mekong Subregional (GMS), inisiatif serupa kini sedang berkembang luas diberbagai belahan Asia dengan pusat-pusat industry yang lebih maju dan untuk meningkatkan akses ke pasar melalui jaringan produksi trans-perbatasan.

Terlihat jelas bagi para praktisi pembangunan bahwa pendekatan baru diperlukan untuk memanfaatkan ekonomi

⁹ Charles.P.kindleberger

¹⁰ Teguh Adi Raharjo. 2016. *Liberalisme sebuah Perspektif Positif di Studi Hubungan Internasional*.

<http://hibanget.com/liberalisme-sebuah-perspektif-positif-hubungan-internasional/>. Diakses pada 10 januari 2017

geografi secara efektif terhadap integrasi ekonomi regional. Manfaat besar yang sebelumnya tidak diketahui oleh para pengambil keputusan dapat menjadi nyata ketika investasi yang merangsang pertumbuhan potensial yang meningkatkan potensi produksi kawasan ekonomi dan geografis di modelkan di sepanjang koridor ekonomi.

Koridor ekonomi menghubungkan aktor ekonomi di sepanjang geografi yang ditentukan. Koridor ekonomi bukan sekedar koneksi transportasi dimana jasa dan barang bergerak. Koridor ekonomi merupakan bagian integral dari struktur ekonomi dan pelaku ekonomi yang berada disekitarnya. Koridor ekonomi tidak menghasilkan keuntungan ekonomi yang signifikan secara terpisah, namun harus dianalisis sebagai bagian dari jaringan ekonomi terpadu, seperti rantai nilai dan rantai produksi global dan regional.

China Pakistan Economic Corridor

Asia Selatan diakui sebagai wilayah yang dirusak oleh ketidakstabilan, keterbelakangan ekonomi dan konflik, ketika jalan kerjasama menuju pembangunan dibentuk, maka hal ini akan memperkuat prospek wilayah yang lebih kuat dan stabil. Rencana untuk pembangunan koridor yang membentang dari perbatasan Tiongkok ke Pelabuhan Pakistan di Laut Arab dimulai sejak tahun 1950, hal ini memotivasi terjadinya pembangunan Jalan Raya Karakoram yang dimulai pada tahun 1959.¹¹ Pada tahun 1998, kepentingan Tiongkok di Pelabuhan Gwadar dihidupkan kembali dan pada tahun 2002 Tiongkok memulai pembangunan di Pelabuhan Gwadar yang

selesai pada tahun 2006. Perluasan pembangunan Pelabuhan Gwadar kemudian berhenti setelahnya karena ketidakstabilan politik di Pakistan.

Pada tahun 2013 kunjungan Perdana Menteri Tiongkok Li Keqiang mengusulkan koridor ekonomi Tiongkok-Pakistan untuk menghubungkan Kashgar daerah otonomi Tiongkok dengan Pelabuhan Gwadar, Pakistan. Kerjasama ini menjadi salah satu tujuan untuk mengantarkan Tiongkok kepada Strategi One Belt and One Road (OBOR). Pada bulan Februari 2014, Presiden Pakistan Maomnoon Hussain mengunjungi Tiongkok untuk membahas rencana koridor ekonomi di Pakistan.¹² Dua bulan kemudian, Perdana Menteri Pakistan, Nawaz Sharif bertemu dengan Perdan menteri Li Keqiang di Tiongkok untuk membahas rencana lebih lanjut,¹³ dan menghasilkan keseluruhan lingkup proyek yang akan dibuat berdasarkan hak Perdana Menteri Pakistan.¹⁴ Pada bulan November 2014, Pemerintah Tiongkok mengumumkan niatnya untuk membiayai perusahaan Tiongkok sebagai bagian dari proyek energi dan infrastruktur sebesar 46 miliar US dollar di Pakistan sebagai bagian dari CPEC.

Kunjungan kenegaraan Presiden Tiongkok Xi Jinping ke Pakistan pada tahun 2015, Presiden Xi menulis sebuah editorial terbuka yang menyatakan:

"This will be my first trip to Pakistan, but I feel as if I am going to visit the home of my own brother."¹⁵

Kunjungan Presiden Xi Jinping ke Pakistan ialah untuk mendatangi

¹¹ Mahnaz Z. Ispahani (June 1989). Roads and Rivals: The Political Uses of Access in the Borderlands of Asia (First ed.). Cornell University Press. p. 191. ISBN 978-0801422201.

¹² Tiezzi, Shannon (20 February 2014). "China, Pakistan Flesh Out New 'Economic Corridor'". *The Diplomat*. diakses pada tanggal 12 Juli 2017

¹³ "Nawaz Sharif, Li Keqiang to firm up plans for China-Pakistan Economic Corridor". *The Times of*

India. *timesofindia-economictimes*. diakses pada tanggal 12 Juli 2017

¹⁴ "Nawaz Sharif, Li Keqiang to firm up plans for China-Pakistan Economic Corridor". *The Times of India*. *timesofindia-economictimes*. diakses pada tanggal 12 Juli 2017

¹⁵ "Pakistan lands \$46 billion investment from China". *CNN*. 20 April 2015. diakses pada tanggal 12 Juli 2017

kesepakatan sebanyak 51 MoU (lampiran) untuk memulai kerjasama dengan kesepakatan 46 miliar US dollar, yang diperkirakan 20% dari PDB tahunan Pakistan.¹⁶ Sebagai isyarat persahabatan, ibu kota Pakistan pada saat itu dihiasi dengan slogan dan papan nama seperti "Persahabatan Pakistan-Tiongkok leboh tinggi dari pada pegunungan, lebih dalam dari pada lautan, lebih manis dari pada madu, dan lebih kuat dari pada baja".¹⁷ Sebuah frase yang sering diulang untuk menggambarkan hubungan Tiongkok dengan Pakistan.

Terdapat tiga tahap pelaksanaan proyek dibawah CPEC. Proyek jangka pendek, paruh waktu dan jangka panjang diperkirakan selesai pada 2017, 2025, dan pada 2030. Proyek ini adalah energi, jaringan transportasi/infrastruktur, dan zona bebas ekonomi yang berada didalam Pakistan.¹⁸ Investasi ini merupakan bagian dari strategi OBOR Tiongkok, yang mencakup Jalan Sutra Sabuk Ekonomi dan Jalur Sutra Maritim Abad 21.¹⁹ Investasi tersebut ditujukan untuk meningkatkan infrastruktur transportasi Pakistan, serta meningkatkan kapasitas pembangkit energi Pakistan. Kawasan ekonomi khusus (KEK) akan mengikuti jika proyek energi dan infrastruktur terbukti berhasil.²⁰ CPEC menghubungkan kota strategis Kashgar di

Provinsi Xinjiang, Tiongkok ke Pelabuhan Gwadar di Provinsi Balochistan, Pakistan.) Rute yang diusulkan memungkinkan pengiriman barang dan jasa antara Tiongkok dan Pakistan. Hal ini juga memberi akses Tiongkok ke Timur Tengah karena Pelabuhan Gwadar dekat dengan Laut Arab.

Komponen-Komponen Utama dalam Proyek CPEC

Sektor Energi

Sektor energi merupakan komponen terbesar CPEC. Sebesar 33 miliar dollar US atau sekitar 75% dari investasi senilai 46 miliar dollar US yang diusulkan berkaitan dengan pengembangan sumber daya energi, termasuk pembangkit listrik dan gas bumi melalui sumber daya ala seperti batu bara.²¹ Sebesar 2,5 miliar dollar US juga didedikasikan untuk pembangunan jaringan pipa untuk mengangkut gas alam cair (LNG) dari Iran ke kota – kota Nawabshah (Sindh) dan Gwadar (Balochistan).²² Komponen ini sangat penting bagi ekonomi Pakistan, karena perang dan perselisihan puluhan tahun telah menyebabkan kekurangan serius dalam kapasitas pembangkit tenaga.²³ Kekurangan energi telah mengurangi 2-2,5 persen pertumbuhan PDB Pakistan.²⁴

¹⁶ ibid

¹⁷ Tharoor, Ishaan (21 April 2015). ["What China's and Pakistan's special friendship means"](#). The Washington Post. Pada tanggal 12 Juli 2017

¹⁸ Saeed Shah, "China's Xi Jinping Launches Investment Deal in Pakistan," *The Wall Street Journal*, April 20, 2015, diakses dari <http://www.wsj.com/articles/chinas-xi-jinping-set-to-launch-investment-deal-in-pakistan-1429533767>. Pada tanggal 12 Juli 2017

¹⁹ "One Belt, One Road," *Caixin*, December 10, 2014, diakses dari <http://english.caixin.com/2014-12-10/100761304.html>. Pada tanggal 13 Juli 2017

²⁰ Andrew Small, "CPEC: Road to the Future?" *Herald*, November 15, 2016, diakses dari <http://herald.dawn.com/news/1153559>. Pada tanggal 13 Juli 2017

²¹ Ahmad Rashid Malik, "A Miracle on the Indus River?" *The Diplomat*, December 7, 2015, diakses dari

<http://thediplomat.com/2015/12/a-miracle-on-the-indus-river/>. Pada tanggal 13 Juli 2017

²² Saeed Shah, "China to Build Pipeline from Iran to Pakistan," *The Wall Street Journal*, April 9, 2015, diakses dari

<http://www.wsj.com/articles/china-to-build-pipeline-from-iran-to-pakistan-1428515277> pada tanggal 13 Juli 2017

²³ "After Decades of Neglect, Pakistan Rusts in Its Tracks," May 18, 2013, diakses dari http://www.nytimes.com/2013/05/19/world/asia/pakistans-railroads-sum-up-nations-woes.html?_r=0. Pada tanggal 13 Juli 2017

²⁴ "diakses dari <http://blogs.wsj.com/washwire/2015/07/09/pakistans-other-national-struggle-its-energy-crisis/>. Pada tanggal 13 Juli 2017

Infrastruktur Transportasi

Komponen CPEC terbesar kedua adalah investasi di jaringan transportasi Pakistan. Secara Khusus, 11 miliar dollar US atau sekitar 24 persen dari usulan 46 miliar dollar US ditujukan untuk meningkatkan infrastruktur transportasi Pakistan, termasuk jaringan jalan raya dan kereta api. Pembangunan jalan raya 1.100 km yang menghubungkan kota pesisir Karachi, Sindh dengan Lahore, Punjab yang diharapkan dapat memfasilitasi pertumbuhan ekonomi dan konektivitas internal.²⁵ Selain pembangunan jaringan transportasi baru, beberapa yang sudah ada akan dirubah, termasuk jalan Raya Karakorum antara Rawalpindi dan Kashgar²⁶ dan jalur ketera api utama Karachi-Peshawar.²⁷ Bank EXIM, Bank Pembangunan Tiongkok, dan Bank Industri dan Komersial Tiongkok²⁸ merupakan pemberi pinjaman konsesi bersubsidi untuk membiayai proyek-proyek infrastruktur CPEC.

Proyek CPEC yang membangun dan/atau memperluas jalan raya dan infrastruktur transportasi diharapkan dapat melakukan pengalihan barang antara Pakistan, Tiongkok, dan wilayah lain di kawasan ini menjadi lebih efisien.

Kawasan Ekonomi Khusus

CPEC merupakan bagian dari OBOR, oleh karena itu hal ini menjadi sangat penting untuk promosi konektivitas regional di benua Eurasia. Konektivitas regional akan dipromosikan melalui pembentukan KEK yang ditujukan untuk memfasilitasi pertumbuhan industry di pusat – pusat lokasi strategis yang signifikan di Pakistan.²⁹ Contoh utama dari fasilitas tersebut mencakup investasi di pelabuhan Gwadar di Balochistan, Provinsi terbesar di Pakistan. Kedekatan geografis Gwadar dengan Laut Arab bertindak sebagai saluran bagi Tiongkok untuk mendapat akses ke Timur Tengah.³⁰ Selain itu, fasilitas gas alam cari yang mampu mengangkut 500 juta kaki kubik per hari ke bagian Gwadar-Nawabshah dari pipa gas Iran-Pakistan³¹ direncanakan di bawah Koridor.

Kebijakan beorientasi pasar dan langkah-langkah pemerintah yang memfasilitasi perdagangan akan melengkapi pembentukan KEK yang berada di bawah koridor.³² Pembentukan zona perdagangan bebas/FTZ di pelabuhan Gwadar akan serupa dengan FTZ di Hong Kong dan Shanghai. Kebijakan yang direncanakan untuk implementasi keterlibatan Komisi Reformasi dan Pembangunan Nasional (National Development and Reform Commission / NDRC), perencana ekonomi terbaik

²⁵ "Karachi to Lahore Motorway Project Approved, diakses dari <http://www.dawn.com/news/1116948>. Pada tanggal 13 Juli 2017

²⁶ Claude Rakisits, "A Path to the Sea: China's Pakistan Plan," *World Affairs* 178, no. 3 (Fall 2015): 67-74.

²⁷ Iftikhar Alam, "CPEC May Get Extra Billion Dollars," *The Nation*, June 22, 2015, diakses dari <http://nation.com.pk/national/22-Jun-2015/cepc-may-get-extra-billion-dollars>. Pada tanggal 13 juli 2017

²⁸ Naveed Butt, "Economic Corridor: China to Extend Assistance at 1.6 Percent Interest Rate," *Business Recorder*, September 3, 2015, diakses dari <http://www.brecorder.com/market-data/stocks-a-bonds/0/1223449/>. Pada tanggal 13 Juli 2017

²⁹ *Balochistan: Giving the People a Chance*, report (Lahore: Human Rights Commission of Pakistan,

2013), 5, dikses dari <http://www.hrcp-web.org/hrcpweb/wp-content/pdf/Balochistan%20Report%20New%20Final.pdf>. Pada tanggal 13 juli 2017

³⁰ "Gwadar Port," Gwadar Port Authority, dikses dari <http://www.gwadarport.Gov.pk/about%20us.html>. Pada tanggal 13 juli 2017

³¹ Fawad Yousafzai, "Gwadar-Nawabshah LNG Project Part of CPEC," *The Nation*, March 28, 2016, diakses dari <http://nation.com.pk/business/28-Mar-2016/gwadar-nawabshah-lng-project-part-of-cepc>. Pada tanggal 13 juli 2017

³² Li Yan, "Groundwork Laid for China-Pakistan FTZ," *Global Times*, November 17, 2015, diakses dari <http://www.ecns.cn/business/2015/11-17/188916.shtml>. Pada tanggal 13 juli 2017

Tiongkok, dalam diskusi untuk mengubah Gwadar menjadi pusat pertumbuhan berorientasi pasar kembali menyoroti pentingnya Tiongkok menempatkan CPEC pada aspek ekonomi.³³

Keuntungan Kerjasama CPEC bagi Pakistan

1. Pembangkit Energi
2. Pembangunan Infrastruktur
3. Stabilitas Ekonomi Pakistan
4. Potensi CPEC bagi Pertanian Pakistan

Pengaruh CPEC terhadap Regional

Afganistan

Bagi Afganistan, CPEC sangat penting dalam arti geo-strategis. Dengan perpanjangan CPEC ke Afganistan, negara Afganistan dapat menjadi penerima manfaat utama proyek CPEC, karena dimasa depan koridor akan memberikan kontribusi pada pembangunan ekonomi yang rapuh dengan meningkatkan kegiatan ekonomi di kawasan Asia Selatan dan memperbaiki ekonomi Afganistan.

Pembangunan koridor ekonomi ini tidak hanya menghubungkan Tiongkok dan Pakistan saja tetapi juga akan menghubungkan Afganistan dan Pakistan melalui perbaikan jalan raya dan jalan tol. Begitu jaringan jalan raya selesai, tidak hanya memfasilitasi dan mendorong perdagangan tetapi juga sangat membantu mengurangi jarak dan tempuh antar kedua negara. Afganistan akan berada pada posisi untuk mendapatkan keuntungan dari meningkatnya peluang ekonomi sebagai akibat perkembangan koridor.

Central Asian Republics (CARs)

Negara-negara CARs yang terdiri dari Uzbekistan, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Turkmenistan, Tajikistan terletak di

jantung Eurasia, letak wilayah yang menyajikan keuntungan eksklusif sebagai jalur transportasi utama. Dengan lokasi geo-strategis dan kekayaan negara-negara Asia Tengah dalam sumber daya minyak dan gas bumi dengan waduk besar yang terdapat di Uzbekistan, Kazakhstan, dan Turkmenistan, semua negara regional dan internasional – termasuk Pakistan dan Tiongkok, berkeinginan untuk memiliki interaksi lebih dekat dengan negara-negara Asia Tengah. Kelima negara yang merupakan bagian dari CARs, merupakan negara-negara yang disebut “negara terkurung daratan” atau tidak memiliki wilayah laut ini ingin mendapatkan akses ke laut dan diversifikasi saluran energi dapat dipenuhi oleh proyek CPEC. Sehingga pengangkutan sumber energi alam CARs dapat difasilitasi dengan rute transit dan jalur pipa oleh Pakistan, dan barang mereka dapat diekspor dengan lancar ke negara-negara Timur Tengah dan Eropa melalui Pelabuhan Gwadar.³⁴

Iran

Pembangunan proyek koridor ekonomi awalnya menghadapi perlawanan dari Iran yang menganggapnya sebagai kompetisi dan kemudian berkerjasama dengan india untuk mengembangkan pelabuhan Chabahar. Namun, baru-baru pada bulan September 2015, Iran telah mempertimbangkan pilihan untuk berpartisipasi dalam CPEC, tujuannya adalah untuk memperbaiki konektivitas melalui jaringan jalan dan kereta api untuk memperluas cakupan perdagangan dan transportasi. Hal penting untuk Iran adalah sebagai bagian dari CPEC, Tiongkok dan Pakistan akan membangun terminal gas alam cari (LNG) di Gwadar dan jalur pipa sepanjang 700 km³⁵ untuk mengimpor

³³ Ibid.

³⁴ “Strategic Importance of Gwadar Port for Pakistan,” International Relations, diakses dari <https://muhammadalamgir.wordpress.com/>. Pada tanggal 4 Agustus 2017

³⁵ “Iran’s Look East Policy takes Wings,” Asian Times, November 27, 2015, diakses dari <http://atimes.com/2015/07/irans-look-east-policy-takes-wings/>. Pada tanggal 4 Agustus 2017

LNG dari Tiongkok yang juga bisa menjadi jalur pipa Iran-Pakistan.

India

CPEC yang merupakan inisiatif bilateral antara Tiongkok dan Pakistan telah menciptakan beberapa masalah kedaulatan bagi India karena koridor tersebut dapat melawan rancangan hegemoniknya di Samudra Hindia, Laut Arab, Teluk Persia. Selain itu CPEC akan memiliki akses jalur darat langsung ke CARs, Afganistan dan Iran yang tidak dimiliki India. Sementara Tiongkok yang merupakan salah satu mitra dagang terbesar India, India mungkin akan memiliki masalah keamanan jangka panjang mengenai kontrol Tiongkok terhadap pelabuhan Gwadar di Pakistan. Bagi India, CPEC berarti memberi Tiongkok berada di atas Laut Arab karena akan memiliki kendali penuh atas Selat Hormuz melalui pelabuhan Gwadar. Hal ini akan berdampak buruk terhadap rute perdagangan India.³⁶ Hubungan strategis yang meningkat antara Tiongkok dan Pakistan yang meningkat melalui CPEC menjadi perhatian utama India.

Untuk tidak ketinggalan dan menyeimbangkan persaingan politik India dengan CPEC, India membentuk perhubungan antara India-Pakistan Inisiatif penting yang diambil oleh India untuk mengurangi nilai rute CPEC adalah dengan membangun pelabuhan pembantu di sebelah tenggara tanah Iran, yang terletak 72 km sebelah barat pelabuhan Gwadar, Pakistan. India dan Iran telah menandatangani MoU untuk meningkatkan perdagangan bilateral dengan biaya 30 miliar US dollar dan sebuah perjanjian layanan udara untuk

meningkatkan jumlah penerbangan antara kedua negara.³⁷

Pelabuhan Chabahar di Iran, memungkinkan India untuk menghindari Pakistan dan membuka jalan ke Afganistan yang dimana telah mengembangkan hubungan keamanan dan kepentingan ekonomi yang erat.³⁸ India telah mendanai dan membangun jalan penghubung untuk membangun pelabuhan Chabahar yang memiliki kepentingan strategis yang sangat besar bagi India karena kehadiran India di Chabahar akan mengimbangi kehadiran orang-orang Tiongkok di Gwadar, dan juga akan mendapatkan akses ke negara CARs melalui pelabuhan ini.

Efisiensi Jarak Impor Energi bagi Tiongkok

Permasalahan impor energi dengan Timur Tengah dan Afrika menjadi salah satu faktor Tiongkok menjalin kerjasama ekonomi koridor dengan Pakistan. Tiongkok melihat Pakistan sebagai pintu gerbang untuk mencapai negara-negara dengan kekayaan sumber energi yang melimpah. Pada tahun 2015, Pemerintah Tiongkok dan Pakistan telah menandatangani kerjasama CPEC. Kerjasama CPEC akan membuka pintu peluang ekonomi yang sangat besar tidak hanya ke Pakistan namun secara fisik akan menghubungkan pasar Tiongkok di Asia, Eropa, dan sekitarnya. Sebelum kerjasama CPEC dibentuk, jarak perdagangan ataupun impor energi Tiongkok melalui rute kapal laut memakan waktu panjang (2-3 bulan) diperjalanan. Jarak perdagangan dan perdagangan dan impor energi dari Pelabuhan Shanghai ke Eropa memiliki jarak 16.507 mil/30.570 km, ke Timur Tengah memiliki jarak 9.912 mil/ 18.000

³⁶ "Is China-Pakistan Economic Corridor really a game changer?" Pakistan Today, November 15, 2015, diakses dari

<http://www.pakistantoday.com.pk/2015/06/13/comment/is-chinapakistan-economic-corridor-really-a-game-changer/>. Pada tanggal 5 Agustus 2017

³⁷ "New Openings for India in US-Iran Thaw," The Diplomat, accessed November 18, 2015,

Diakses dari <http://thediplomat.com/2015/04/new-openings-for-india-in-the-us-iran-thaw/>. Pada tanggal 5 Agustus 2017

³⁸ "Iran's Look East Policy takes Wings," Asian Times, November 27, 2015, Diakses dari <http://atimes.com/2015/07/irans-look-east-policy-takes-wings/>. Pada tanggal 5 Agustus 2017

km, ke Pakistan memiliki jarak 9.307 mil/17.000 km.³⁹ Jarak ini memakan biaya tinggi bagi Tiongkok.

Pelabuhan Gwadar di Pakistan merupakan bagian dari jalur sutera, yang akan menghubungkan Kashgar, Tiongkok dengan Pakistan. Gwadar memegang posisi sentral dalam proyek *China-Pakistan Economic Corridor* karena tanpa membuat Pelabuhan Gwadar berfungsi penuh, akan sulit untuk melihat koridor yang dibangun sebagai koridor ekonomi menjadi salah satu tujuan utama dibalik pembangunan CPEC.

Pelabuhan Gwadar terletak dekat Selat Hormuz, yang menyalurkan sekitar sepertiga dari perdagangan minyak dunia, Gwadar menjadi *access point* perdagangan Tiongkok, tidak hanya itu, posisi Gwadar juga diperkirakan dapat mengatasi pengiriman energi Tiongkok melalui Pakistan dalam memastikan keamanan energi Tiongkok dari negara negara Timur Tengah dan Afrika karena Pelabuhan Gwadar yang merupakan bagian dari CPEC akan menyediakan rute yang jauh lebih pendek daripada rute 12,900 km dari Teluk Persia melalui Selat Malaka ke pesisir Timur Tiongkok/Pelabuhan Shanghai.⁴⁰

Mewujudkan *One Belt and One Road*

Pada tahun 2013 Presiden Tiongkok, Xi Jinping mengumumkan salah satu kebijakan luar negeri dan inisiatif ekonomi Tiongkok yang paling ambisius. Xi menginginkan pembangunan Jalan Sutra Sabuk Ekonomi dan Jalur Sutra Maritim Abad 21, yang secara kolektif disebut *One Belt, One Road* (OBOR) namun juga dikenal sebagai *Belt and Road Initiative*. Visi Xi adalah program pembangunan infrastruktur yang ambisius untuk menghubungkan wilayah perbatasan Tiongkok yang kurang berkembang dengan

negara-negara tetangga. OBOR bisa dibilang merupakan salah satu rencana pembangunan terbesar dalam sejarah modern.

Beijing bertujuan untuk menghubungkan daerah pedalaman yang terbelakang ke Eropa melalui Asia Tengah. Rute ini dijuluki *Silk Road Economic Belt*. Langkah kedua rencana Xi adalah membangun Jalur Sutra Maritim Abad 21 yang menghubungkan Asia Tenggara yang berkembang pesat ke provinsi-provinsi selatan Tiongkok melalui pelabuhan dan kereta api.

One Belt and One Road memiliki dua elemen utama, yaitu:

1. *One Belt: The Silk Road Economic Belt* merupakan jalur darat yang bertujuan menghubungkan Central Asia, bagian Timur dan Barat Eropa. One Belt juga akan menghubungkan Tiongkok dengan Laut Mediterania, Teluk Persia, Timur Tengah, Asia Selatan, Asia Tenggara. Tujuan jalur darat ini terbagi dua, yaitu:
 - a. Membangun jembatan yang menghubungkan antara Eropa dan Asia – Jaringan logistik dari pesisir pantai Timur Tiongkok menuju Rotterdam/ bagian Barat Eropa dan
 - b. Membangun beberapa Koridor Ekonomi yang menghubungkan Tiongkok dengan Mongolia dan Rusia, Asia Selatan dan Asia Tenggara.

³⁹ scci.com.pk/image/file.php?file=rand/rand-ENGLISH-4.pdf

⁴⁰ Chowdhury, D. Roy. 2013. *Pakistan happy to aid in China's quest for land route to west; India*

not so much. South China Morning Post, diakses dari <<http://www.scmp.com/business/commodities/article/1359761/pakistan-happy-aid-chinas-quest-landroute-west-india-not-so>> Pada tanggal 13 juli 2017

2. *One Road: The 21st-Century Maritime Silk Road* merupakan jalur maritim yang dimana melalui pesisir pantai Timur Tiongkok ke Eropa melalui Laut Cina Selatan dan Samudra Hindia. Tujuan dari Jalur Maritim ini adalah membangun efisiensi jalur transportasi dengan Pelabuhan Utama dari berbagai negara, termasuk dengan pembangunan koridor ekonomi yang melalui Samudra Hindia dan yang menghubungkan Tiongkok dengan Asia Selatan, Timur Tengah, Afrika, dan Mediterania.⁴¹

OBOR Sebagai Pembangunan Regional Tiongkok

Pada tahun 2014 OBOR secara resmi dimasukkan ke dalam strategi pembangunan nasional Tiongkok di Konferensi Kerja Ekonomi Pusat, pertemuan puncak penetapan agenda ekonomi tahunan untuk para pembuat kebijakan. Beijing mengumumkan tiga rencana pembangunan daerah, salah satunya adalah OBOR.⁴² Rencana pembangunan daerah ini dirancang untuk mengatasi masalah kronis pembangunan yang tidak merata di Tiongkok. Ketidaksamaan antara daerah pedalaman barat dan daerah – daerah pesisir timur yang makmur merupakan tantangan besar bagi partai yang berkuasa. Mega-kota besar pesisir Shanghai lima kali lebih kaya dari pada provinsi pedalaman Gansu,⁴³ yang merupakan bagian dari Jalan Sutra yang lama.

Beijing sangat ingin mencoba pendekatan yang berbeda untuk menghidupkan kembali provinsi-provinsi berkinerja buruk ini dan OBOR telah

disebut-sebut sebagai salah satu solusi utama. Alasan ekonomi di baliknya cukup sederhana; Alih-alih menyirami provinsi-provinsi ini dengan lebih banyak uang pemerintah pusat, para pembuat kebijakan Tiongkok ingin mengintegrasikan mereka ke dalam ekonomi regional.

OBOR Sebagai Konektivitas Regional, Integrasi dan Fasilitas Perdagangan

Proyek Infrastruktur *One Belt and One Road* akan menjadi faktor penting untuk memastikan berfungsinya ekonomi secara efektif dalam menentukan aktivitas ekonomi dan jenis kegiatan atau sektor yang berkembang dalam ekonomi tertentu. Proyek infrastruktur akan mengurangi jarak antar wilayah (Asia, Eropa dan Afrika), mengintegrasikan pasar Tiongkok dan menghubungkannya dengan biaya rendah ke pasar negara dan wilayah yang bersangkutan. Selain itu, kualitas dan kepasifan proyek massif ini akan berdampak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi dan mempengaruhi ketidaksetaraan pendapatan dan kemiskinan dengan berbagai cara. Jaringan infrastruktur OBOR akan menjadi prasyarat bagi akses wilayah yang kurang berkembang terhadap kegiatan dan layanan ekonomi, yang pada akhirnya mengarah pada pembangunan ekonomi secara keseluruhan. Proyek *One Belt and One Road* akan menciptakan fasilitas produksi dan merangsang kegiatan ekonomi seperti ;

1. Mengurangi biaya transaksi dan biaya perdagangan, sehingga meningkatkan daya saing dan,
2. Menyediakan kesempatan kerja dan infrastruktur fisik dan sosial kepada masyarakat umum

⁴¹ Opcit hal 30

⁴² Chai Yifei, “[Three Strategies Shoulder the Common Destiny]”, *The People’s Daily* (overseas edition), 20 September 2016, diakses dari http://paper.people.com.cn/rmrbhwb/html/201609/20/content_1713601.html. Pada tanggal 20 Juli 2017

⁴³ “Regional Development: Rich Province, Poor Province”, *The Economist*, 1 October 2016, diakses dari <http://www.economist.com/news/china/21707964-governmentstruggling-spread-wealth-more-evenly-rich-province-poor-province>. Pada tanggal 20 Juli 2017

One Belt and One Road diposisikan untuk menarik peningkatan investasi langsung asing, merangsang perdagangan dan mendukung bisnis lokal. Implementasi strategi *One Belt and One Road* akan membantu memperbaiki akses infrastruktur dan interkoneksi dengan negara-negara tetangga dan dengan negara-negara sepanjang rute.⁴⁴ Hal ini akan membawa peluang pengembangan baru untuk investasi di bidang infrastruktur, kerjasama energi dan sektor manufaktur maju.

Liberalisasi Perdagangan dan Investasi

Pemerintah Tiongkok ingin memanfaatkan infrastruktur yang meningkat dari inisiatif untuk menegosiasikan lebih banyak perjanjian perdagangan bebas dan perjanjian investasi. Tiongkok saat ini adalah keanggotaan Kemitraan Ekonomi Komprehensif Regional (RCEP), kesepakatan perdagangan regional yang besar dalam negosiasi yang mencakup negara Jepang, India, Korea, negara-negara ASEAN dan negara lainnya. Negosiasi RCEP adalah awal, namun perkembangan perkembangan RCEP sejauh ini tidak menggembirakan, karena tenggat waktu berlalu dan tingkat liberalisasi yang dipertimbangkan tampak menyusut.

Tuntutan Tiongkok memfasilitasi perdagangan dengan negara-negara yang terlibat dalam inisiatif *One Belt and One Road* adalah mengurangi tariff dibawah Organisasi Perdagangan Internasional (WTO). Dengan memfasilitasi perdagangan, akan menurunkan tarif untuk semua negara yang mengekspor ke Tiongkok dan memberikan manfaat luas, karena mayoritas manfaat liberalisasi

perdagangan berasal dari pengurangan hambatan perdagangan itu sendiri.

Keputusan Politik dan Strategi Tiongkok

Tiongkok membentuk OBOR untuk memastikan peningkatan substansial kekuatan diplomatic dan politiknya dalam interaksi internasional. Penggunaan proyek pembangunan untuk memajukan tujuan politik Tiongkok, telah menjadi pertimbangan utama bagi Tiongkok. Fakta mengenai rencana resmi Tiongkok terhadap OBOR telah disusun bersama oleh Kementerian Luar Negeri dan Perdagangan bahwa pentingnya proyek sebagai alat diplomatik dan politik.⁴⁵ Presiden dan PM Tiongkok telah mengunjungi lebih dari 20 negara dalam kurun waktu singkat untuk mempromosikan proyek OBOR dalam forum bilateral dan multilateral.⁴⁶ Profesor Ming Du,⁴⁷ seorang ahli dalam bahasa Tiongkok dan komparatif di Universitas Surrey mengklaim bahwa rencana OBOR pada tahun 2015, telah menjadi inti dari kebijakan luar negeri Tiongkok.

Dominasi Ekonomi

Dalam konteks kekuatan ekonomi, OBOR berkontribusi terhadap peningkatan dominasi ekonomi Tiongkok di dunia. Merevaluasi ekonomi domestic merupakan motivasi utama untuk memulai OBOR, namun tujuan utama OBOR adalah menggunakan geo-ekonomi sebagai alat untuk penerapan kekuatan nasional Tiongkok. Pemerintah Tiongkok sendiri mencantumkan “Konektivitas” dan “Perdagangan tanpa hambatan” sebagai dua dari lima prioritas kerjasama utama dalam proyek OBOR.⁴⁸ Konektivitas mengacu

⁴⁴ “*Vision and Action on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*” Issued by the Ministry of Foreign Affairs and The Ministry of Commerce of The People’s Republic of China, March 2015 Diakses dari www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml pada 10 Agustus 2017

⁴⁵ *Opcit.*

⁴⁶ *Opcit*

⁴⁷ Michael, M, Du, “China’s One Belt, One Road Initiative: Context, Focus, Institutions, and Implications”, *The Chinese Journal of Global Governance* 2, 2016, 31 Diakses pada tanggal 10 Agustus 2017

⁴⁸ National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce of the People’s Republic of China, with

pada aktivitas ekonomi konstruksi dan infrastruktur di wilayah OBOR dan perdagangan tanpa hambatan berarti memastikan barang yang diangkut disepanjang rute dan di wilayah OBOR hanya melalui prosedur sederhana dan akses pasar yang mudah.

OBOR merupakan proyek nilai ekonomi yang sangat besar bagi Tiongkok. Kenaikan Tiongkok sebagai kekuatan global dalam beberapa dekade terakhir telah menjadi basis pembangunan ekonominya yang kuat, sehingga menghasilkan modal finansial yang berlebihan dalam hal devisa dan kapasitas yang kuat untuk pembangunan infrastruktur. Dengan demikian, OBOR adalah lintasan ke atas yang logis untuk memperluas kekuatan ekonominya di luar batas-batas langsungnya dengan cara yang koheren, terorganisir dan disengaja. Konsep konektivitas dan perdagangan tanpa hambatan sebenarnya adalah sarana untuk memastikan bahwa akan ada kesepakatan perdagangan tanpa mengikat multilateral secara formal yang sering melibatkan negosiasi yang membosankan dan kondisi kontroversial, Tiongkok dapat menukar barangnya dan memperoleh akses pasar yang signifikan di sepanjang wilayah OBOR.

menurut Justyna Szcudlik, pakar kebijakan luar negeri Tiongkok di Institut Urusan Internasional Polandia berpendapat bahwa OBOR bukanlah alat politik atau ekonomi, melainkan usaha Tiongkok untuk mendiversifikasi ekonomi domestik dan memberikan kontribusi terhadap ekonomi global.⁴⁹ Namun, argumen ini tidak didasarkan mewakili opini luas akademisi dan ahli. OBOR memungkinkan ekonomi regional semakin bergantung pada produk investasi, modal dan perdagangan

Tiongkok sehingga menciptakan dominasi ekonomi Tiongkok di kawasan ini dan di dunia.

II. Kesimpulan

Pada tahun 2015 Tiongkok dan Pakistan menjalin kerjasama dalam bidang ekonomi dan infrastruktur, kerjasama kedua negara ini merupakan kerjasama terbesar yang pernah disepakati oleh kedua negara, baik dari segi pengeluaran dana ataupun dari hasil yang diperoleh dari kerjasama ini. Kerjasama Tiongkok dan Pakistan ini dinamakan *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC).

Kerjasama bilateral Tiongkok dan Pakistan didasari oleh inisiasi Tiongkok, dimana Tiongkok berusaha untuk memperkuat hubungannya dengan Pakistan. inisiasi oleh Tiongkok tersebut ditandai dengan kedatangan Perdana Menteri Tiongkok, Li Keqiang ke Pakistan pada bulan Mei tahun 2013. Kedatangan Perdana Menteri Tiongkok Li Keqiang selain ditujukan untuk penguatan hubungan negara juga bertujuan untuk menyampaikan inisiasi kerjasama CPEC. Inisiasi oleh Tiongkok ini mendapat respon positif dari Pakistan. Kerjasama yang dijalin dengan Pakistan merupakan wadah untuk Tiongkok dalam mewujudkan kepentingan nasionalnya, baik yang bersifat ekonomi maupun yang bersifat politik. Melalui *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC), Tiongkok berhasil mewujudkannya. Tiongkok mendapatkan akses langsung dari Laut Arab dan Samudera Hindia, akses tersebut didapatkan karena Tiongkok secara

State Council authorization, *Vision and Actions on Jointly Building the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road (Vision & Actions)*, March 2015. Diakses dari www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml pada tanggal 10 Agustus 2017

⁴⁹ Justyna Szcudlik Tatar, "One Belt, One Road": Mapping China's New Diplomatic Strategy, *Bulletin, the Polish Institute of International Affairs*, July 2015, 2 Diakses pada tanggal 11 Agustus 2017

langsung mendapatkan akses ke Pelabuhan Gwadar di barat daya Pakistan.

Faktor utama yang mempengaruhi Tiongkok membentuk CPEC selain ketahanan energy ialah mewujudkan inisiatif *One Belt and One Road* (OBOR) yang akan menghubungkan Tiongkok Ke seluruh kawasan di dunia, khususnya Asia. Pembangunan OBOR mulai sedikit demi sedikit diwujudkan Tiongkok salah satunya CPEC. Inisiatif OBOR akan menghubungkan Tiongkok dengan negara-negara di Asia. OBOR akan menjadi solusi untuk rencana pembangunan daerah ini dirancang untuk mengatasi masalah kronis pembangunan yang tidak merata di Tiongkok. Ketidaksamaan antara daerah pedalaman barat dan daerah – daerah pesisir timur yang makmur merupakan tantangan besar bagi partai yang berkuasa. Konektivitas ini akan memberi peluang ekonomi bagi pembangunan daerah di pedalaman barat dan pesisir timur.

Proyek *One Belt and One Road* akan menciptakan fasilitas produksi dan merangsang kegiatan ekonomi seperti, 1. Mengurangi biaya transaksi dan biaya perdagangan, sehingga meningkatkan daya saing dan, 2. Menyediakan kesempatan kerja dan infrastruktur fisik dan sosial kepada masyarakat umum. Dalam hal ini tuntutan Tiongkok memfasilitasi perdagangan dengan negara-negara yang terlibat dalam inisiatif *One Belt and One Road* adalah untuk mengurangi tariff dibawah Organisasi Perdagangan Internasional (WTO). Dengan memfasilitasi perdagangan, akan menurunkan tarif untuk semua negara yang mengeksport ke Tiongkok dan memberikan manfaat luas.

Dalam konteks kekuatan ekonomi, OBOR berkontribusi terhadap peningkatan dominasi ekonomi Tiongkok di dunia. Merevaluasi ekonomi domestic merupakan motivasi utama untuk memulai OBOR, namun tujuan utama OBOR adalah menggunakan geo-ekonomi sebagai alat

untuk penerapan kekuatan nasional Tiongkok. OBOR memungkinkan ekonomi regional semakin bergantung pada produk investasi, modal dan perdagangan Tiongkok sehingga menciptakan dominasi ekonomi Tiongkok di kawasan ini dan di dunia.

V. Referensi

Angela Monaghan. 2014. *China Surpasses US as World's Largest Trading Nation*. Diakses dari <http://www.theguardian.com/business/2014/jan/10/china-surpasses-us-world-largest-trading-nation>. diakses pada tanggal 10 januari 2017.

Andrew Small, "CPEC: Road to the Future?" *Herald*, November 15, 2016, diakses dari <http://herald.dawn.com/news/1153559>. Pada tanggal 13 Juli 2017

Ahmad Rashid Malik, "A Miracle on the Indus River?" *The Diplomat*, December 7, 2015, diakses dari <http://thediplomat.com/2015/12/a-miracle-on-the-indus-river/>. Pada tanggal 13 juli 2017

After Decades of Neglect, Pakistan Rusts in Its Tracks," May 18, 2013, diakses dari http://www.nytimes.com/2013/05/19/world/asia/pakistans-railroads-sum-up-nations-woes.html?_r=0. Pada tanggal 13 Juli 2017

Balochistan: Giving the People a Chance, report (Lahore: Human Rights Commission of Pakistan, 2013), 5, diakses dari <http://www.hrcp-web.org/hrcpweb/wp-content/pdf/Balochistan%20Report%20New%20Final.pdf>. Pada tanggal 13 juli 2017

Chowdhury, D. Roy. 2013. *Pakistan happy to aid in China's quest for land route to west; India not so much*. South China Morning Post, diakses dari <http://www.scmp.com/business/commodities/article/1359761/pakistan-happy-aid-chinas-quest-landroute-west-india-not-so> Pada tanggal 13 juli 2017

Chai Yifei, "[Three Strategies Shoulder the Common Destiny]", *The People's Daily* (overseas edition), 20 September 2016, diakses

dari
http://paper.people.com.cn/rmrbhwb/html/201609/20/content_1713601.html. Pada tanggal 20 Juli 2017

Claude Rakisits, "A Path to the Sea: China's Pakistan Plan," *World Affairs* 178, no. 3 (Fall 2015): 67-74.

Fawad Yousafzai, "Gwadar-Nawabshah LNG Project Part of CPEC," *The Nation*, March 28, 2016, diakses dari <http://nation.com.pk/business/28-Mar-2016/gwadar-nawabshah-lng-project-part-of-cpec>. Pada tanggal 13 juli 2017

Gabriel Ciprian, Iulian. 2013. *Theoretical Perspective On Economic Cooperation, CES Working Papers – Volume VII, issue 3*, Tersedia di http://www.ceswp.uaic.ro/articles/CESWP2015_VII3_AND.pdf diakses pada 22 Januari 2017

Gwadar Port," Gwadar Port Authority, dikses dari [http://www.gwadarport.gov.pk/about %20 us. html](http://www.gwadarport.gov.pk/about%20us.html). Pada tanggal 13 juli 2017

Hassan Askari Rizvi. *The China-Pakistan Economic Corridor: Regional Cooperation and Socio-Economic Development*," *Institute of Strategic Studies Islamabad* (2015), diakses dari http://issi.org.pk/wp-content/upload/2015/Hasan-Askari-Rizvi_3435_SS_41_20142015.pdf Pada 10 Januari 2017

<http://blogs.wsj.com/washwire/2015/07/09/pakistans-other-national-struggle-its-energy-crisis/>. Pada tanggal 13 Juli 2017

Iftikhar Alam, "CPEC May Get Extra Billion Dollars," *The Nation*, June 22, 2015, diakses dari <http://nation.com.pk/national/22-Jun-2015/cpec-may-get-extra-billion-dollars>. Pada tanggal 13 juli 2017

Is China-Pakistan Economic Corridor really a game changer?" *Pakistan Today*, November 15, 2015, diakses dari <http://www.pakistantoday.com.pk/2015/06/13/comment/is-chinapakistan-economic-corridor-really-a-game-changer/>. Pada tanggal 5 Agustus 2017

Iran's Look East Policy takes Wings," *Asian Times*, November 27, 2015, Diakses dari <http://atimes.com/2015/07/irans-look-east-policy-takes-wings/>. Pada tanggal 5 Agustus 2017

Justyna Szczudlik Tatar, "One Belt, One Road": Mapping China's New Diplomatic Strategy, *Bulletin, the Polish Institute of International Affairs*, July 2015, 2 Diakses pada tanggal 11 Agustus 2017

Karachi to Lahore Motorway Project Approved, diakses dari <http://www.dawn.com/news/1116948>. Pada tanggal 13 Juli 2017

Kementerian Luar Negeri, Pemerintah Pakistan 2013)

Li Yan, "Groundwork Laid for China-Pakistan FTZ," *Global Times*, November 17, 2015, diakses dari <http://www.ecns.cn/business/2015/11-17/188916.shtml>. Pada tanggal 13 juli 2017

Mohtar Mas'ood. 1990. *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi*. Jakarta: PT.Pustaka LP3ES Indonesia. Hal.41

Miriam Budiarjo.2008. *Dasar-Dasar Ilmu Politik*. Jakarta: Gramedia Pustaka. Hal.91

Mahnaz Z. Ispahani (June 1989). *Roads and Rivals: The Political Uses of Access in the Borderlands of Asia* (First ed.). Cornell University Press. p. 191. ISBN 978-0801422201.

Michael, M, Du, "China's One Belt, One Road Initiative: Context, Focus, Institutions, and Implications", *The Chinese Journal of Global Governance* 2, 2016, 31 Diakses pada tanggal 10 Agustus 2017

National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization, *Vision and Actions on Jointly Building the Silk Road Economic Belt and the*

21st Century Maritime Silk Road (Vision & Actions), March 2015. Diakses dari www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml pada tanggal 10 Agustus 2017

New Openings for India in US-Iran Thaw,” *The Diplomat*, accessed November 18, 2015, Diakses dari <http://thediplomat.com/2015/04/news-openingsfor-india-in-the-us-iran-thaw/>. Pada tanggal 5 Agustus 2017

Naveed Butt, "Economic Corridor: China to Extend Assistance at 1.6 Percent Interest Rate," *Business Recorder*, September 3, 2015, diakses dari <http://www.brecorder.com/market-data/stocks-a-bonds/0/1223449/>. Pada tanggal 13 Juli 2017

"Nawaz Sharif, Li Keqiang to firm up plans for China-Pakistan Economic Corridor". *The Times of India*. *timesofindia-economictimes*. diakses pada tanggal 12 Juli 2017

One Belt, One Road," *Caixin*, December 10, 2014, diakses dari <http://english.caixin.com/2014-12-10/100761304.html>. Pada tanggal 13 Juli 2017

"Pakistan lands \$46 billion investment from China". *CNN*. 20 April 2015. diakses pada tanggal 12 Juli 2017

Robert Gilpin, *The Political Economy of International Relations*, (Princeton: Princeton University Press 1987) Hal.30

Regional Development: Rich Province, Poor Province”, *The Economist*, 1 October 2016, diakses dari <http://www.economist.com/news/china/21707964-governmentstruggling-spread-wealth-more-evenly-rich-province-poor-province>. Pada tanggal 20 Juli 2017

scci.com.pk/image/file.php?file=rand/rand-ENGLISH-4.pdf

Strategic Importance of Gwadar Port for Pakistan,” *International Relations*, diakses dari <https://muhammadalamgir.wordpress.com/>. Pada tanggal 4 Agustus 2017

Saeed Shah, "China to Build Pipeline from Iran to Pakistan," *The Wall Street Journal*, April 9, 2015, diakses dari <http://www.wsj.com/articles/china-to-build-pipeline-from-iran-to-pakistan-1428515277> pada tanggal 13 Juli 2017

Saeed Shah, "China's Xi Jinping Launches Investment Deal in Pakistan," *The Wall Street Journal*, April 20, 2015, diakses dari <http://www.wsj.com/articles/chinas-xi-jinping-set-to-launch-investment-deal-in-pakistan-1429533767>. Pada tanggal 12 Juli 2017

Scott Kennedy, David A Parker. 015. *Building China's "One Belt One Road"*, *Centre for strategic and internasional studies (CSIS)* 3rd April 2015. Diakses dari <http://csis.org/publication/building-chinas-one-belt-one-road> pada 10 Januari 2017

Teguh Adi Raharjo. 2016. *Liberalisme sebuah Perspektif Positif di Studi Hubungan Internasional*. <http://hibanget.com/liberalisme-sebuah-perspektif-positif-hubungan-internasional/>. Diakses pada 10 Januari 2017

Tiezzi, Shannon (20 February 2014). "China, Pakistan Flesh Out New 'Economic Corridor'". *The Diplomat*.. diakses pada tanggal 12 Juli 2017

Vision and Action on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road” Issued by the Ministry of Foreign Affairs and The Ministry of Commerce of The People’s Republic of China, March 2015 Diakses dari www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml pada 10 Agustus 2017.

Strategic Importance of Gwadar Port for Pakistan,” *International Relations*, diakses dari <https://muhammadalamgir.wordpress.com/>. Pada tanggal 4 Agustus 2017

