

KERJASAMA INFRASTRUKTUR CINA-PAKISTAN MELALUI *CHINA-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR* TAHUN 2013-2020

M. Ozha Putra Hermawan¹, Etha Pasan²

Prodi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Mulawarman Samarinda, Indonesia

Abstract

China wants to accelerate economic activities and expand the Silk Road through infrastructure development. To achieve this desire, China is carrying out cooperative relations with neighboring countries, namely Pakistan. This cooperation is contained in the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC). China invested US\$ 46 million in infrastructure development in Pakistan. The research results show that cooperation between China and Pakistan is a technical bilateral cooperation where infrastructure development includes roads, railways and ports in Pakistan with the aim of shortening the time and distance traveled by China's trade routes.

Keywords: CPEC, China-Pakistan, Ifrastructure

Abstrak

Cina berkeinginan untuk melakukan percepatan kegiatan ekonomi dan memperluas jalur sutra melalui pembangunan infrastruktur. Untuk mencapai keinginan tersebut Cina melakukan hubungan kerjasama dengan negara tetangga, yaitu Pakistan. Kerjasama ini tertuang dalam China-Pakistan Economic Corridor (CPEC). Cina menginvestasikan sebesar US\$ 46 Million untuk pembangunan infrastruktur di Pakistan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kerjasama antara Cina-Pakistan merupakan kerjasama bilateral yang bersifat teknik melalui pembangunan infrastruktur meliputi jalan raya, rel kereta api, dan pelabuhan di Pakistan dengan tujuan memperpendek waktu dan jarak tempuh jalur perdagangan Cina.

Kata kunci: CPEC, Cina-Pakistan, Infrastruktur

A. PENDAHULUAN

Kerjasama adalah cara damai yang dilaksanakan oleh negara untuk memperoleh kepentingannya. Kerjasama juga bertujuan untuk memenuhi kepentingan nasional masing-masing negara dan bisa juga untuk berkompromi serta mencari solusi terhadap permasalahan serupa yang dialami oleh beberapa negara. Selain itu, tujuan kerjasama tentunya untuk

mendapatkan hasil yang bersifat timbal balik dan saling menguntungkan.¹ Dan, bentuk kerjasama yang sering digunakan oleh negara adalah kerjasama bilateral. Teori kerjasama bilateral Holsti dipraktikkan dengan rancangan aturan asas berpikir yang merupakan kerangka kerja konseptual dari kerjasama akan hubungan timbal balik antara kedua belah pihak yang telah sepakat dan negara sebagai aktor utama dalam pelaksanaan hubungan dengan unsur memelihara kepentingan nasional, menjaga perdamaian, dan meningkatkan kesejahteraan ekonomi.²

Adapun jenis-jenis kerjasama yaitu kerjasama fungsional dan teknik. Kerjasama fungsional lebih memberatkan pada sesuatu yang bersifat teknis dan dilaksanakan secara bilateral. Kemudian, kerjasama fungsional terjadi secara lebih eksklusif, dan tujuannya mengarah pada masalah yang lebih sektoral.³ Disisi lain Kerjasama teknik adalah sistem hubungan kerjasama pembangunan yang bermaksud memberikan bantuan dalam skala global seperti mengirim tenaga ahli, memberikan pelatihan dan pendidikan. Kerjasama teknik dikelompokkan menjadi dua bagian yaitu mencakup kerjasama antar negara berkembang (Selatan-Selatan) dan kerjasama antara negara maju dan berkembang (Utara-Selatan). Kerjasama Selatan-Selatan merupakan suatu kerjasama yang dilaksanakan oleh negara-negara berkembang dengan tujuan mendukung pencapaian kepentingan negara berkembang di ruang lingkup internasional. Sedangkan kerjasama Utara-Selatan mengarah pada kerjasama antar negara antar negara maju dan negara berkembang untuk mengupayakan negara berkembang dapat merasakan keuntungan dan manfaat bantuan dana pembangunan dan transfer teknologi dari negara maju.⁴

Kerjasama teknik Utara-Selatan ini kemudian terlihat pada kerjasama Cina-Pakistan melalui *China-Pakistan Economic Corridor* atau CPEC. Kerangka kerjasama CPEC bermula saat perwakilan Cina yaitu Perdana Menteri Li Keqiang berkunjung ke Pakistan pada Mei

¹ Lala Nabila, *Kerjasama Bilateral Indonesia-Jepang IJEPA Tahun (2007-2018)*, Skripsi, Universitas Pembangunan Nasional “Veteran”, Surabaya: Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, 2020, h.27-28

² DR. Anak Agung Banyu Perwita, D.Y.M.Y. (2005). *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional*. PT Remaja Rosdakarya

³ Hidayat, M. *Kerjasama Indonesia-Kuba dalam Pembinaan Olahraga Tinju untuk Meningkatkan Prestasi Indonesia di Sea Games 2013*. *Journal Ilmu Hubungan Internasional*, 7(4): 1629-1640, 2019.

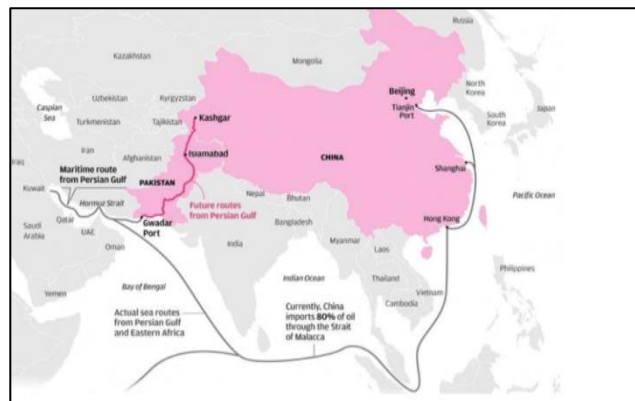
⁴ Ayu, S., & Meidiani, I. *Kerjasama Indonesia-Korea Selatan dalam Industri Kapal Selam Indonesia Tahun 2011-2016*. *Ejournal Ilmu Hubungan Internasional*, 6(3): 1215-1230, 2018.

2013.⁵ Pada April 2015, Presiden Cina Xi Jinping mengunjungi Pakistan untuk menyepakati kerjasama CPEC bersama Perdana Menteri Pakistan Nawaz Sharif. Dalam CPEC, kedua belah pihak sepakat untuk mempromosikan pola kerjasama ekonomi “1+4” dimana maksud angka satu tersebut adalah menunjukkan peran sentral CPEC dengan empat bidang inti yaitu Pelabuhan Gwadar, Energi, Infrastruktur Transportasi, dan Kerjasama Industri.⁶

Melalui *China-Pakistan Economic Corridor*, Cina ingin mengamankan impor energi dari Timur Tengah dan menjadikan Pakistan sebagai akses gerbang untuk memperluas perekonomiannya tidak hanya menuju kawasan Timur Tengah tetapi juga Asia Tengah, Asia Selatan, dan Asia Tenggara melalui jalur darat dan laut.⁷ Hal ini dikarenakan Timur Tengah menjadi sumber energi utama bagi Cina dan merupakan konsumen energi terbesar di dunia. Demikian pula Timur Tengah merupakan negara penghasil minyak mentah terbesar didunia yang menyentuh 24 ribu barel per hari pada 2012.

Dengan adanya pembangunan infrastruktur ini akan membuat jalan yang dilewati menjadi lebih cepat dan aman untuk mendistribusikan gas dan minyak Timur Tengah ke Cina. Karena, melalui jalur Pakistan akan mempercepat waktu dan jarak tempuh dibandingkan melalui jalur Selat Malaka.

Gambar 1.1 Peta dan Rute CPEC



Source: (BMA Capital, 2015)

⁵ Hasan Azkari Rizvi. *The China-Pakistan Economic Corridor: Regional Cooperation and Socio-Economic Development*. 1-17.

⁶ Embassy Of The People’s Republic Of China In The Islamic Republic Of Pakistan, “*Introduction on CPEC Projects*” diakses di laman <http://pk.china-embassy.org/eng/zbgx/CPEC/t1626105.htm> pada 12 April 2023.

⁷ China, M. Of F.A. Of The P.R. Of, “*Foreign Ministry Spokesperson Hong Lei’s Regular Press Conference*” diakses di laman <https://www.mfa.gov.cn/eng/> pada 23 April 2023.

Selain itu, Cina memilih Pakistan sebagai mitra kerjasamanya tidak terlepas dari hubungan diplomatik yang sudah terjalin sejak 1950 dan kedekatan kedua negara yang dikenal dengan *all-weather friendship*. Negara-negara tetangga seperti India tidak mungkin bekerja sama karena mempunyai masalah teritorial yang sedang berlangsung dengan Cina yaitu sengketa wilayah Aksai Chin, Arunachal Pradesh, dan Dataran Depsang.⁸

Demikian pula negara-negara di Asia Tenggara tidak mampu memfasilitasi akses Cina ke Laut Arab dikarenakan letak geografisnya, sedangkan Pakistan terletak di empat persimpangan wilayah menurut kepentingan geo-strategis Pakistan yaitu Asia Selatan, Asia Tengah, dan Timur Tengah dan berbatasan langsung dengan Laut Arab, sehingga mempermudah Cina untuk mengembangkan pasar ke wilayah-wilayah tersebut.⁹

Dengan adanya konektivitas antara Cina dan Pakistan nantinya diharapkan mempercepat arus perdagangan, bisnis, meningkatkan sumber daya manusia, serta memperkuat hubungan regional.¹⁰ Melalui kerjasama dalam kerangka CPEC kemudian akan dielaborasi tentang bagaimana pelaksanaan kerjasama infrastruktur Cina-Pakistan melalui CPEC?

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan tipe penelitian deskriptif kualitatif yaitu memaparkan informasi yang termasuk dalam variabel yang menjadi pokok permasalahan dalam penelitian ini. Penelitian deskriptif kualitatif memusatkan perhatian kepada pemecahan masalah-masalah aktual sebagaimana adanya pada saat penelitian dilaksanakan. Dalam penelitian ini penulis akan menjelaskan pelaksanaan kerjasama infrastruktur Cina-Pakistan melalui *China-Pakistan Economic Corridor* dari awal kesepakatan pada tahun 2015 hingga 2020 terhadap pembangunan infrastruktur tahapan pertama (*short term projects*). Dengan jenis data yang

⁸ Hamzah Rifaat & Tridivesh Singh Maini. *The China-Pakistan Economic Corridor*. Stimson. 2016

⁹Rana, W. Changing Dynamics of Pak-China Relations: Policy Recommendations for Pakistan. *American International Journal of Contemporary Research*, 5(2), 98–103. 2015

¹⁰ Maulana, R.& R.R. & R. *Strategi String of Pearls meningkatkan Ekonomi Pakistan melalui China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) Tahun 2013*. 2(2), 1-22. 2022.

digunakan data sekunder, yakni data yang bersumber dari buku, artikel ilmiah, jurnal, website resmi, situs media online yang diedarkan oleh bermacam-macam lembaga atau instansi. Dengan teknik pengumpulan data melalui studi kepustakaan atau *library research* yang diperoleh dari bahan-bahan kepustakaan.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Gambaran Infrastruktur Pakistan

Berdasarkan laporan *World Bank* pada tahun 2007 menjelaskan bahwa kekurangan infrastruktur utama Pakistan terdapat pada sektor listrik, transportasi, irigasi dan air. Pakistan mengalami kekurangan daya yang akut sekitar 5.000 MW dan konsumsi energi per kapita salah satu yang terendah di dunia dan menyebabkan lambatnya pertumbuhan industri. Inefisiensi sektor jalan raya, rel kereta api, dan pelabuhan membuat perekonomian Pakistan mengalami kerugian lebih 4% dari Produk Domestik Bruto (PDB).

Bermacam-macam masalah yang menghambat pembangunan infrastruktur di Pakistan sehingga membuat tidak efisien dan mengalami kerugian ekonomi. Pakistan sangat rentan sekali terhadap korupsi, menurut *Corruption Perception Index 2010* yang dikembangkan oleh *Transparency International*, Pakistan berada diperingkat 143 dari 178 negara dengan skor 2.3.¹¹ Kemudian, kemampuan perencanaan dan manajemen di sektor jalan raya masih menunjukkan kelemahan. *Roads Maintenance Account* (RMA) Pakistan masih kurang maksimal dalam mengelola keuangan sumber daya pemeliharaan jalan. Dan kurangnya sumber daya manusia yang berkualitas harus membuat Pakistan mengambil tenaga kerja asing dimana hal tersebut akan menambah waktu dan biaya.¹²

1.1 Jalan Raya

Pakistan memiliki total panjang jalan 260,760 km pada tahun 2010.¹³ Dalam hal ini, Pakistan merupakan yang terendah dibandingkan negara-negara berkembang lainnya terhitung dari tahun 2006-2010. Ada beberapa jalur jalan raya di Pakistan yang sudah dibangun sebelum

11 International, T. *Corruption Perceptions Index 2010 Results*. Corruption Perceptions Index 2010. 2010

12 Wahab, M. A., Ahmed, V., & Mahmood, H. *Human Resource Development (HRD) and Foreign Remittances*. World Economics, 14(4), 29–56. 2013

13 Chartsbin, "Total Length of the Road Network", diakses di laman <http://chartsbin.com/view/2770> pada 12 Juni 2023

adanya CPEC yaitu *Karakoram Highway* dan *National Highway 05* atau N-5, sedangkan untuk Jalan Tol Hakla – Dera Ismail Khan jalurnya belum dibangun sebelum CPEC.

Gambar 1.2 Peta Jalan Raya Keseluruhan Dalam CPEC



Source: (CPEC Secretariat, 2023)

Gambar di atas menunjukkan bahwa ada tiga pembangunan infrastruktur jalan raya pada di Pakistan yaitu *Karakoram Highway Fase II* (Havelian - Thakot), setelah itu Jalan Tol Peshawar-Karachi (Multan - Sukkur) serta Jalan Tol Hakla-D.I Khan.

1.2 Rel Kereta Api

Pakistan memiliki jalur kereta api pertama kali pada 1858 di Karachi. Pada saat itu, kereta api tidak diperuntukkan mengangkut penumpang melainkan digunakan untuk memangkas waktu transportasi kargo ke Timur, kemudian kereta api menjadi jenis transportasi utama di Pakistan sampai tahun 1970-an. Setelah pemerintah Pakistan lebih mengalokasikan dana investasi infrastruktur ke jalan raya, sistem perkeretaapian di Pakistan mengalami kemunduran seperti memburuknya kualitas pelayanan serta menurunnya jumlah penumpang dan kereta api.¹⁴

Dari tahun 2000-2007, perkeretaapian Pakistan mengalami peningkatan lalu lintas penumpang dan barang masing-masing 5,6% dan 8,0% per tahun. Pertumbuhan positif lalu lintas penumpang sebesar 5,7% dan lalu lintas barang 6,9% selama tahun 2005-2006.

¹⁴ Pakistan Institute of Legislative Development And Transparency. Pakistan Railways: A Performance Analysis. Pakistan Institute of Legislative Development And Transparency, 19. 2015

Kemudian, pada tahun 2006-2007, penumpang dan barang yang diangkut oleh kereta api masing-masing meningkat sebesar 6,3% dan 7,0%.¹⁵

Gambar di bawah ini memperlihatkan peta wilayah Lahore yang akan menjadi rute Kereta Metro Jalur Oranye. Gambar tersebut diambil sebelum terjadinya CPEC, dimana belum adanya rute yang dibangun untuk Kereta Metro Jalur Oranye di Lahore.

Gambar 1.3 Peta Kereta Metro Jalur Oranye (Lahore) Sebelum CPEC



Source: (PTI, 2014)

1.3 Pelabuhan

Pakistan mempunyai pelabuhan yang terletak di Gwadar yang berbatasan langsung dengan Laut Arab. Pada Maret 2002 *Port Singapore Authority* (PSA) mengambil alih Pelabuhan Gwadar dari Pemerintah Pakistan, kemudian PSA membangun tiga tempat singgah serbaguna dan infrastruktur terkait lainnya yang selesai pada 2006. Pelabuhan Gwadar memberikan kemudahan terhadap pengiriman barang baik dari Pakistan ke Cina maupun sebaliknya, dimana titik terdekat di Pakistan adalah Kashgar, karena tidak memungkinkan bagi Cina untuk melewati India.

Ada beberapa pelabuhan penting di Pakistan yaitu *Karachi Port* dan *Qasim Port*. Setiap tahun ada sekitar kurang lebih 36.000 kapal transit melalui *area of interest* Pakistan. Total perdagangan tahunan Pakistan adalah 38 juta ton dimana 95% terjadi melalui laut, dimana Pelabuhan Karachi dan Pelabuhan Qasim menangani perdagangan lintas laut.

¹⁵ Pakistan Government, F. Transport and Communications (Chapter 14). 14, 207–224. 2006

Setelah bertahun-tahun Pemerintah Pakistan melakukan perundingan, Pelabuhan Gwadar dipilih sebagai pelabuhan alternatif yang paling cocok selain Pelabuhan Karachi dan Pelabuhan Qasim. Karena, Pelabuhan Gwadar lebih strategis terletak dekat Selat Hormuz untuk menuju ke Timur Tengah dan dua pelabuhan lainnya seperti Karachi dan Qasim sudah terlalu banyak menampung beban logistik.¹⁶

Gambar 1.4 Peta Pelabuhan Karachi, Qasim, dan Gwadar



Source: (White, 2013)

Kemudian terhubung ke Asia Tengah, Turkmenistan menggunakan Pelabuhan Gwadar untuk keuntungan ekonomi. Tajikistan telah menawarkan kesempatan untuk tujuan ekonominya dan meningkatkan konektivitas dengan Pakistan. Kemudian, Uzbekistan berkesempatan menggandakan pasokan energinya di Pakistan. Dan Kazakhstan juga telah menunjukkan keinginan yang kuat untuk menjadi bagian dari CPEC.¹⁷

Untuk kawasan Timur Tengah, pipa gas dan minyak sudah dibangun dari Asaluyeh Iran menuju Nawabshah di Pakistan melalui Gwadar. Kemudian dalam CPEC Pakistan dan Cina akan membangun *Liquefied Natural Gas* (LNG) di Gwadar sepanjang 700 km untuk melanjutkan pipa gas dan minyak dari Asaluyeh, Iran.¹⁸

¹⁶ Menon, A. "8 Major Ports in Pakistan", diakses di laman <https://www.marineinsight.com/know-more/major-ports-in-pakistan/> pada 15 Juni 2023

¹⁷ Fuad, S. "China-Pakistan Economic Corridor: an Opportunity for Central Asia?", diakses di laman <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13450-china---pakistan-economic-corridor-an-opportunity-for-central-asia?.html> pada 15 Juni 2023

¹⁸ Bhatti, S.I. "Chinese Company to Build LNG, Gas Pipeline Projects in Pakistan", diakses di laman <https://www.dawn.com/news/1209970> pada 12 April 2023

2. *China-Pakistan Economic Corridor*

Hubungan Cina-Pakistan telah terjalin sejak 6 Januari 1950, dimana Pakistan menjadi negara muslim pertama dan negara non-komunis ketiga yang mengakui kedaulatan Republik Rakyat Cina (RRC).¹⁹ Hubungan ini terus berlanjut hingga sekarang tepatnya Pada 24 November 2006, Cina dan Pakistan menandatangani Free Trade Agreement dalam skala perdagangan pelayanan dan jasa.

Pada tahun 2013, kedua negara memasuki babak baru dalam kerjasama koridor ekonomi yaitu dengan menandatangani *China-Pakistan Economic Corridor* atau CPEC. CPEC merupakan kerjasama koridor ekonomi antara Cina dan Pakistan sepanjang 3.000 km yang meliputi pembangunan infrastruktur transportasi, energi, pelabuhan gwadar, investasi dan kerjasama industri. Investasi kerjasama CPEC menyentuh angka US\$46 Billion dan melewati tiga fase yaitu, *short term projects* (2015-2020), *medium term projects* (2020-2025), dan *long term projects* (2025-2030). CPEC terletak dipertemuan jalur *Silk Road Economic* dan *21st Century Maritime Silk Road* yang menjadikan CPEC sebagai proyek unggulan dari *Belt and Road Initiative* (BRI).²⁰

Cina dan Pakistan juga membentuk *Joint Cooperation Committee* (JCC) yang merupakan bagian utama CPEC, diketuai oleh Menteri Perencanaan, Pengembangan & Reformasi Pakistan dan Menteri Pembangunan Nasional dan Komisi Reformasi Cina sebagai wakil ketua. Di dalam JCC terdapat beberapa *Joint Working Group* (JWK) berdasarkan bidangnya masing-masing yaitu *Planning Joint Working Group*, *Transport Infrastructure Joint Working Group*, dan *Gwadar Joint Working Group*. Semua kebijakan yang dilakukan harus melalui persetujuan JCC.

Kemudian pada 20 April 2015 pembangunan CPEC baru dilaksanakan, Presiden Xi Jinping menyetujui investasi dengan total US\$46 Million serta menandatangani 51 MoU turunan dengan isi di dalamnya terdapat beberapa program terkait CPEC. Terdapat lima bagian utama CPEC:

1. Gwadar (Kota pelabuhan dan pengembangan sosio-ekonomi wilayah Gwadar)
2. Energi (Batubara, angin, surya, gas alam cair, transmisi)

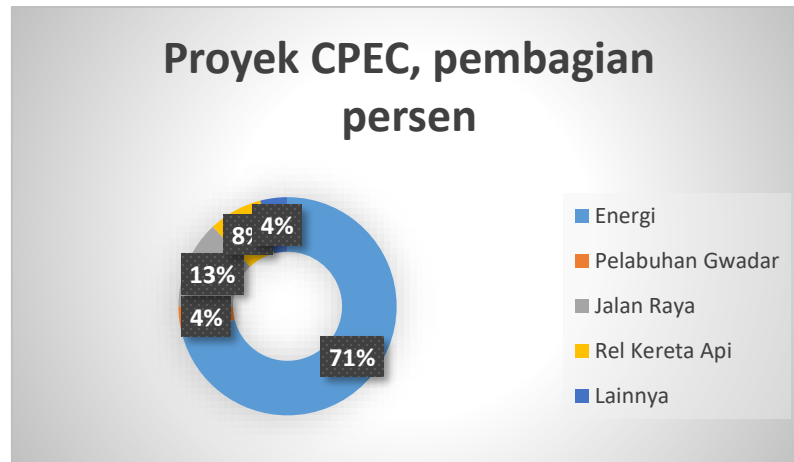
¹⁹ S. Erie, M. "A Brief History of Pakistan-China Legal Relations" diakses di laman <https://madeinchinajournal.com/2021/11/08/a-brief-history-of-pakistan-china-legal-relations/> pada 12 Desember 2022

²⁰ Bhattacharjee, D. *China-Pakistan Economic Corridor*. SSRN Electronic Journal. 2015.

3. Infrastruktur Transportasi (Jalan raya, rel kereta api, penerbangan)
4. Investasi & Kerjasama Industri (Zona bebas Gwadar & kawasan industri yang segera diselesaikan)
5. Sektor lain yang disepakati bersama.²¹

Dengan jumlah investasi mencapai US\$46 Milliar nilai investasi terbesar ada pada sektor energi menyentuh angka US\$ 33,793 Millions. Kemudian infrastruktur dan transportasi mencapai US\$ 12,220 Millions dengan didalamnya terbagi menjadi jalan raya sebesar US\$ 6,100 Millions, rel kereta api US\$ 3,690 Millions, transit massal di Lahore US\$ 1,600 Millions, Pelabuhan Gwadar US\$ 786 Millions, dan sektor lainnya yang disepakati bersama sebesar US\$ 44 Millions. Jika digabungkan total dari investasi CPEC ini mencapai US\$ 46,013 Millions. Sedangkan, untuk nilai kerjasama industri dan sektor lain yang disepakati bersama masih memiliki peluang untuk meningkat melalui penarikan *foreign direct investment*.

Gambar 2.1 Pembagian Persen Proyek CPEC



Sumber: (Bahoo *et al.*, 2018)

3. Implementasi Kerjasama Infrastruktur Cina-Pakistan

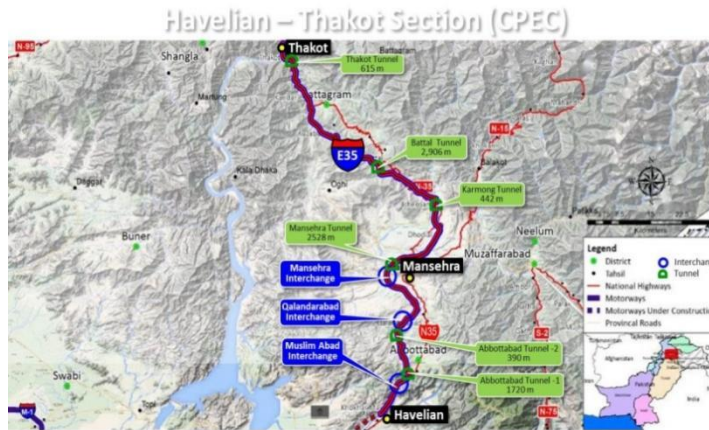
Dari pelaksanaan CPEC akan melewati beberapa tingkatan yaitu pada tahap awal yang disebut *Early Harvest Projects* (EHP) yang mulainya lebih dulu pada tahun 2016 dan selesai pada 2018, kemudian *Short Term Projects* juga dimulai pada 2016 tetapi selesai pada 2020, setelah itu dengan *Medium Term Projects* dimulai dari 2020 direncanakan selesai pada 2025, dan yang terakhir *Long Term Projects* yang dimulai pada 2025 direncanakan selesai pada

²¹ Aqeel, M. 7. *Master Thes. Impact of China Pakistan Economic Corridor*. 8(16546), 1244–1278. 2016

2030.²² Namun untuk *medium term* masih dalam proses dan *long term* belum sama sekali dilaksanakan.

Pada *early harvest projects* dan *short term projects* dilakukan pengembangan Jalan Raya Karakoram atau *KKH Phase II* (Havelian – Thakot, kemudian Jalan Tol Peshawar – Karachi (Multan – Sukkur) dan Jalan Raya Hakla – Dera Ismail Khan.terlihat pada gambar dibawah ini

Gambar 3.1 Peta Jalan Raya Karakoram (Havelian - Thakot) sesudah CPEC



Sumber: CPEC Info, 2019

Pada gambar diatas memperlihatkan peta jalan raya CPEC *Karakoram Highway* (KKH) Fase 2 bagian Havelian – Thakot dilengkapi dengan jalan tol 4 lajur 40 km, jalan raya kelas II 80 km yaitu dengan total panjang 120 km. Pemerintah Pakistan, NHA dan *China Communications Construction Company Limited* pada 22 Desember 2015 menyetujui kesepakatan kontrak proyek KKH Fase 2 (Havelian – Thakot). Pasca *China Exim Bank* dan Pemerintah Pakistan menyetujui kesepakatan pinjaman proyek ini, pengerjaan proyek akhirnya dimulai pada 2 September 2016 dan selesai pada 18 November 2019 bagian Havelian – Mansehra.²³

Selain jalan tol *Karakoram Highway*, juga dibangun Jalan Tol Peshawar- Karachi (Multan – Sukkur dengan total panjang mencapai 392 km yang terletak di dua provinsi yaitu Punjab dan Sindh. Pada Mei 2016, PM Pakistan melakukan peletakan batu pertama jalan tol

²² Hasaan, Khawar. "The Real CPEC Plan" diakses di laman <http://dailytimes.com.pk/pakistan/28-May-17/the-real-cpec-plan> pada 15 April 2023

²³ Embassy of the People's Republic of China, "Latest Progress on the CPEC" diakses di laman http://pk.china-embassy.gov.cn/eng/zbqx/CPEC/201812/t20181230_1270134.htm pada 15 April 2023

Multan – Sukkur dan pada 26 Mei 2018 PM Pakistan meresmikan ruas jalan sepanjang 33 km (Multan – Shujaabad) yang berada di ujung utara. Perusahaan pelaksana dan kontraktor ini adalah *China State Construction Engineering Corporation*, kemudian pembiayaan berasal dari *Government Concessional Loan (GCL)* dan *Export-Import Bank of China*, sedangkan badan pengawas dan badan pelaksana berasal dari Pakistan yaitu *Ministry of Communications, Government of Pakistan* dan *National Highway Authority*.²⁴

Gambar 3.3 Peta Jalan Tol Peshawar – Karachi (Multan – Sukkur) sesudah CPEC



Sumber: (Static Wheels, 2018)

Jalan tol berikutnya yang dibangun adalah Tol Hakla – Dera Ismail Khan dengan panjang 297 km. Jalan tol Hakla – D.I. Tol ini dibangun dengan jalur baru, berbeda dengan KKH Fase 2 (Havelian – Thakot) dan jalan tol Peshawar – Karachi (Multan – Sukkur) yang sudah ada jalurnya dan hanya diperbarui. Pada 7 Juli 2016, *Executive Committee of the National Economic Council (ECNEC)* Pakistan menyetujui secara terpisah untuk pembebasan lahan dan konstruksi, setelah itu proyek ini selesai pada 5 Januari 2022. Jalan tol Hakla – D.I. Khan mempunyai panjang 297 km dan dilengkapi 4 jalur dan akan ditingkatkan 6 jalur di masa mendatang, total pembiayaan mencapai Rs. 122,181 Million dengan rincian konstruksi sebesar Rs. 110,208 Million dan pembebasan lahan, ganti rugi proyek, pengalihan utilitas sebanyak Rs. 11,937 Million dan proyek ini menciptakan total pekerjaan mencapai 6.700.²⁵

²⁴ CPEC Sekretariat, “*Peshawar – Karachi Motorway (Multan – Sukkur Section)*” diakses di laman <https://cpec.gov.pk/project-details/29> pada 20 Juni 2023

²⁵ CPEC Sekretariat, “*Hakla – D.I. Khan Motorway*” diakses di laman <https://cpec.gov.pk/project-details/84> pada 20 Juni 2023

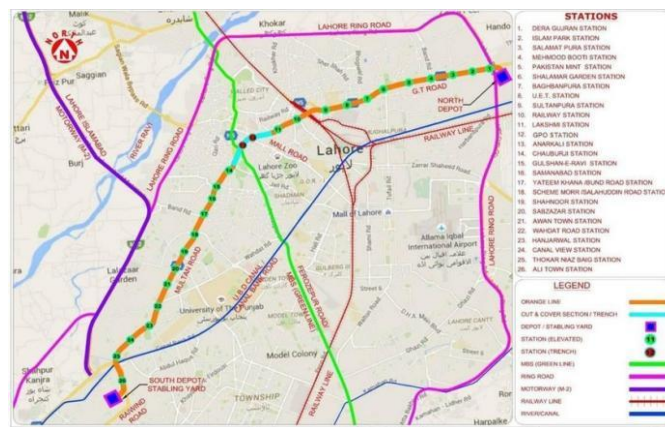
Gambar 3.4 Peta Jalan Tol Hakla – Dera Ismail Khan



Sumber: (Estate, 2021)

Pembangunan proyek kereta api CPEC mulai dilaksanakan pada tahun 2015, dimana akan melewati fase rencana jangka pendek sampai 2020, kemudian rencana jangka menengah sampai 2025, dan rencana jangka panjang tahun 2030. Proyek kereta api CPEC dilaksanakan dari Karachi ke Peshawar melalui Hyderabad, Nawabshah, Rohri, Rahimyar Khan, Bahawalpur, Khanewal, Sahiwal, Lahore, Gujranwala, Rawalpindi, Peshawar.

Gambar 3.7 Peta Kereta Metro Jalur Oranye (Lahore) Sesudah CPEC



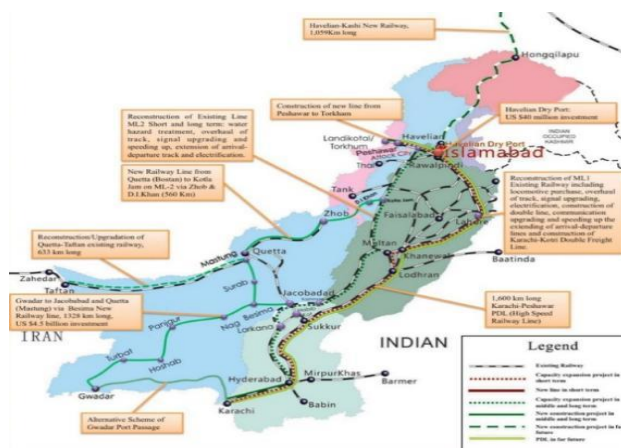
Source: (Bhutta *et al.*, 2018)

Pada Mei 2014, Pemerintah Cina dan Pemerintah Pakistan menyetujui kesepakatan kerangka proyek kereta metro jalur oranya (Lahore). 20 April 2015, kontrak komersial disepakati antara Punjab Masstransit Authority (PMA) dan China Railway Corporation and China North Industries Corporation Joint Venture (CR-NORINCO). Ada kesepakatan tambahan untuk penyewaan pekerjaan sipil yang disetujui oleh PMA dan CR-NORINCO pada

25 Agustus 2015. Kemudian, pada 21 Desember 2015, kesepakatan pinjaman keuangan disetujui oleh *Exim Bank of China* dan Pemerintah Pakistan, dan proyek ini selesai sepenuhnya pada 25 Oktober 2020.

Kereta metro jalur oranye (Lahore) memiliki total panjang 27 km dilengkapi dengan 26 stasiun (24 *elevelad* dan 2 *underground*), rolling stock 27 set kereta (5 gerbong/set kereta) dan pusat kontrol operasi, bengkel perbaikan, pusat pelatihan, fasilitas cuci dan fasilitas parkir. Pembiayaan proyek ini mencapai US\$ 1,626 Billion termasuk US\$ 0,5317 Billion untuk pekerjaan sipil, US\$ 0,9225 Billion untuk pekerjaan E&M dan kontigensi sebesar US\$ 0,1478 Billion serta biaya konsultasi sebanyak US\$ 24 Million. Perusahaan pelaksana dalam proyek ini dari perusahaan swasta Pakistan yaitu *Habib Construction Service, Zahir Khan & Brothers Reliable, Sarwar & Company (PVT) Limited* serta dari perusahaan Cina yaitu *China Railway Corporation and China North Industries Corporation Joint Venture (CR-NORINCO)*.

Gambar 3.8 Peta Kereta Api Keseluruhan Dalam CPEC



Source: (CPEC Secretariat, 2023)

Kurang lebih sama dengan proyek jalan raya, keseluruhan proyek kereta api ini tidak hanya membangun jalur kereta api baru, tetapi juga melakukan perbaikan jalur kereta yang sudah ada sebelumnya di Pakistan. Pembangunan jalur kereta api yang masuk ke dalam proyek jangka pendek adalah Karachi – Peshawar ML1 (1.600 km) dan dilakukan rekonstruksi meliputi pembelian lokomotif, perbaikan jalur, peningkatan sinyal, pembangunan jalur ganda,

peningkatan komunikasi, dan percepatan perpanjangan jalur kedatangan dan keberangkatan serta pembangunan jalur pangangkutan ganda Karachi – Kotri.²⁶

Ada beberapa konstruksi baru proyek jangka menengah dan panjang yaitu Havelian – Kashi (1.059 km), serta dibangunnya Pelabuhan Kering Havelian dengan total investasi sebesar US\$ 40 Million. Kemudian, jalur kereta dari Quetta menuju Kotla Jam melalui Zhob dan Dera Ismail Khan yang merupakan bagian ML2 (560 km). Selanjutnya pembangunan jalur kereta api dari Gwadar menuju Jacobabad dan Quetta melalui Besima (1.328 km) dengan jumlah investasi sebesar US\$4.5 Billion, dan yang terakhir pembangunan jalur kereta Karachi - Gwadar di Pesisir Makran Coastal untuk skema alternatif lintas pelabuhan Gwadar.²⁷

Proyek pembangunan selanjutnya adalah Pembuatan pelabuhan, tepatnya pelabuhan Gwadar, proyek ini bertujuan untuk menciptakan industri pelabuhan cadangan untuk Pelabuhan Gwadar. Pada 21 April 2015, *China Overseas Ports Holding Company* (COPHC) dan Pemerintah Pakistan menyepakati perjanjian sewa lahan zona bebas Pelabuhan Gwadar, kemudian draf rencana konsep kawasan bebas Gwadar telah selesai pada 8 Mei 2015. Pembangunan pelabuhan terdiri atas Pengembangan pelabuhan dan kawasan bebas, kota pelabuhan pintar, dan terakhir *Gwadar Eastbay Expressway*.

Pengembangan pelabuhan dan kawasan bebas ini bertujuan untuk menciptakan industri pelabuhan cadangan untuk Pelabuhan Gwadar. Pada 21 April 2015, *China Overseas Ports Holding Company* (COPHC) dan Pemerintah Pakistan menyepakati perjanjian sewa lahan zona bebas Pelabuhan Gwadar, dan terkait konektivitas pelabuhan, pada 11 Mei 2015 kapal kargo ‘Zijing Song’ dari COSCO Group menjadi kapal komersial pertama yang berlabuh di Pelabuhan Gwadar setelah COPHC mengambil alih dan kapal barang ‘Tianfu’ dari COSCO Group juga menjadi kapal barang konstruksi gelombang pertama untuk proyek kawasan bebas yang berlabuh di Pelabuhan Gwadar pada 25 September 2016.²⁸

²⁶ CPEC Secretariat. “*Ministry of Planning, Development, & Special Initiatives*”, diakses di laman <https://cpec.gov.pk/> pada 12 April 2023

²⁷ *Ibid*

²⁸ *Loc.cit Embassy Latest Progress*

Gambar 3.9 Pengembangan Pelabuhan dan Kawasan Bebas Gwadar



Sumber: (CPEC Secretariat, 2019)

Untuk meningkatkan sosio-ekonomi di Gwadar, COPHC mendirikan Sekolah Dasar (SD) Faqueer Cina-Pakistan bersama Yayasan Cina serta memberikan beasiswa. Kemudian, COPHC bersama *Chinese Red Cross Foundation* (CRCF) mendirikan pusat darurat medis Cina-Pakistan Boai, COPHC juga mendirikan pabrik desalinasi untuk memasok air bersih serta menandatangani kesepakatan kerjasama dengan pemerintah provinsi Balochistan untuk pasokan harian 300.000 galon air diberikan ke masyarakat Gwadar.²⁹

Kota pelabuhan pintar Gwadar bertujuan untuk merubah Gwadar menjadi kota pelabuhan pintar dengan infrastruktur dan fasilitas yang berkualitas. Proyek ini termasuk kategori *short term projects* yang pada 5 November 2019 disetujui oleh *Gwadar Development Authority* (GDA) & diratifikasi oleh *Joint Cooperation Committee* (JCC) Total biaya proyek ini sebanyak US\$ 4 Million dengan kontraktor dari Cina yaitu *Chinese Fourth Harbour Design Institute* dan pembiayaan dilakukan oleh *Grant from Chinese Government*.³⁰

²⁹ *Ibid.*

³⁰ *Ibid.*

Gambar 4.0 Rencana Kota Pelabuhan Pintar Gwadar



Sumber: (AS, 2023)

Pengembangan pelabuhan yang terakhir adalah *Gwadar Eastbay Expressway* yaitu tempat penyaluran transportasi utama Pelabuhan Gwadar yang akan dilewati seluruh lalu lintas pelabuhan. Proyek ini dimulai pada 12 Januari 2015 dan selesai pada 3 Juni 2022, perusahaan pelaksana berasal dari perusahaan berdasarkan EPC di bawah naungan CPEC, kemudian pembiayaan melalui pinjaman tanpa bunga pemerintah, sedangkan kontraktornya adalah *Chinese Communications Construction Company* dan *Ministry of Maritime Affairs, Government of Pakistan* dan GPA.³¹ *Gwadar Eastbay Expressway* termasuk ke dalam *short term projects* karena dimulai pada 12 Januari 2015 dan selesai pada 3 Juni 2022 dengan total biaya US\$ 179 Million dan menciptakan total pekerjaan sebanyak 2.000 dengan pekerjaan lokal 1.700.

Gambar 4.1 Gwadar Eastbay Expressway



Sumber: (CPEC Secretariat, 2019)

³¹ *Ibid.*

Proyek ini dilengkapi dengan 4 jalur sepanjang 19.981 km yang memudahkan penanganan kargo melalui jalan darat dan meningkatkan konektivitas ke seluruh negeri serta menghubungkan ke Pelabuhan Gwadar dengan jalan raya pesisir Makran Coastal dan memaksimalkan transportasi logistik impor dan ekspor.

Dari 14 proyek yang ada, 4 diantaranya sudah selesai, 6 diantaranya masih dalam proses pembangunan, dan 4 sisanya dalam proyek pipa. Proyek yang sudah selesai seperti Pengembangan Pelabuhan dan Kawasan Bebas, proyek ini bertujuan untuk menciptakan industri pelabuhan cadangan untuk Pelabuhan Gwadar. Pembebasan pajak untuk pelabuhan dan kawasan bebas yang dikenakan dalam Undang-Undang Keuangan 2020 Tahap 1 selesai dan pada April 2021 impor sekaligus ekspor kargo pertama oleh M/s HKSUN diterima di kawasan bebas Gwadar.³² Kemudian, proyek Rencana Kota Pelabuhan Pintar Gwadar yaitu bertujuan untuk menciptakan visi dan memandu tujuan strategis untuk Kota Gwadar telah disetujui oleh badan pengatur *Gwadar Development Authority* (GDA) serta diratifikasi oleh *Joint Committee Cooperation* pada 5 November 2019, dan perencanaan pemakaian lahan mikro dan model tata kelola masih dalam proses dengan GDA. Selanjutnya *Gwadar Eastbay Expressway* memiliki tujuan untuk menyediakan konektivitas utama pelabuhan & kawasan bebasnya dengan jaringan jalan raya nasional untuk kemudahan transportasi logistik barang impor, ekspor, dan transit. Disetujui oleh ECNEC pada 12 Januari 2015, proyek selesai dan diresmikan pada 3 Juni 2022.³³

Untuk proyek yang memasuki tahap pengembangan, sebagian proyek diharapkan selesai pada tahun 2023, kemudian masih ada proyek tender dalam proses serta proses *Financial Close* (FC). Sedangkan untuk proyek yang masuk ke dalam proyek pipa, ada proyek yang masih mengirim draft PC-1 ke *Ministry of Planning, Development, Special Initiatives* Pakistan untuk mendapat persetujuan dari *The Central Development Working Party* (CDWP) Pakistan. Kemudian, pihak Pakistan masih menunggu proses setelah mengusulkan dana hibah.

D. SIMPULAN

Dalam rangka memenuhi visi Cina untuk melakukan percepatan ekonomi dan perluasan jalur sutra, Cina menjalin kerjasama dengan Pakistan. Kerjasama ini melalui kerangka *China-*

³² *Loc.cit* CPEC Secretariat Ministry of Planning

³³ *Ibid*

Pakistan Economic Corridor (CPEC) yang akan membangun dan memperbaiki infrastruktur di Pakistan baik darat maupun laut. Hal ini dikarenakan posisi Pakistan sebagai gerbang Cina dalam mengakses Timur Tengah.

Melalui kerjasama ini, Cina menyalurkan dana sebesar US\$ 46 Million dan telah dibangun jalan raya di provinsi Khyber Pakhtunkhwa, Punjab, Sindh, dan rel kereta api di kota Lahore serta pelabuhan Gwadar di provinsi Balochistan dan hingga tahun 2020 semuanya telah selesai dikerjakan dan telah beroperasi. Namun, masih terdapat beberapa proyek jangka menengah yang sementara berlangsung dan proyek jangka panjang yang ditargetkan selesai tahun 2030.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

DR. Anak Agung Banyu Perwita, D. Y. M. Y. (2005). *Pengantar Ilmu Hubungan Internasional*. PT Remaja Rosdakarya.

K.J. Holsti. (1988). *Politik Internasional: Kerangka Untuk Analisis: Jilid II* (M. Tahrir Azhari (Ed.)). Erlangga.

Jurnal:

Aqeel, M. (2016). 7. *Master Thes. Impact of China Pakistan Economic Corridor*. 8(16546), 1244–1278.

Ayu, S., & Meidiani, I. (2018). *Kerjasama Indonesia-Korea Selatan Dalam Industri Kapal Selam Indonesia Tahun 2011-2016*. *EJournal Ilmu Hubungan Internasional*, 6(3), 1215–1230.

Bahoo, S., Saeed, S., Iqbal, M. J., & Nawaz, S. (2018). *Role of China-Pakistan Economic Corridor in Pakistan's Trade, Investment, Energy, Infrastructure, and Stock Market*. *JISR Management and Social Sciences & Economics*, 16(1), 63–83.

Bhattacharjee, D. (2015). *China Pakistan Economic Corridor*. *SSRN Electronic Journal*.

Ehsan Bhutta, Muhammad Hamed, C. A. R. (2018). *Shalamar Garden: Reappraisal of Taken Measures in the Wake of Orange Line Train and Socio-Economic Implications*. *Ancient Punjab*, 6.

Hamzah Rifaat & Tridivesh Singh Maini. (2016). *The China-Pakistan Economic Corridor*. Stimson.

-
- Hasan Azkari Rizvi. *The China-Pakistan Economic Corridor: Regional Cooperation and Socio-Economic Development*. 1-17.
- Hidayat, M. (2019). *Kerjasama Indonesia-Kuba Dalam Pembinaan Olahraga Tinju Untuk Meningkatkan Prestasi Indonesia Di Sea Games 2013*. *Journal Ilmu Hubungan Internasional*, 7(4), 1629–1640.
- International, T. (2010). *Corruption Perceptions Index 2010 Results*. Corruption Perceptions Index 2010.
- Maulana, R. & R. R. & R. (2022). *Strategi String Of Pearls Meningkatkan Ekonomi Pakistan Melalui China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) Tahun 2013*. 2(2), 1–22.
- Pakistan Government, (2006). *F. Transport and Communications (Chapter 14)*. 14, 207–224.
- Pakistan Institute of Legislative Development And Transparency. (2015). *Pakistan Railways: A Performance Analysis*. Pakistan Institute of Legislative Development And Transparency, 19.
- Rana, W. (2015). *Changing Dynamics of Pak-China Relations: Policy Recommendations for Pakistan*. *American International Journal of Contemporary Research*, 5(2), 98–103.
- Trijayanti, R. (2018). *Kerjasama Indonesia dan Australia Dalam Memperbaiki Sanitasi dan Air Bersih di Papua Melalui sAIG Periode 2014-2016*. *EJournal Ilmu Hubungan Internasional*, 6(3), 1107–1124.
- Wahab, M. A., Ahmed, V., & Mahmood, H. (2013). *Human Resource Development (HRD) and Foreign Remittances*. *World Economics*, 14(4), 29–56.

Sumber Internet:

- AS. (2023). *Features of Gwadar's Master Plan*. Zameen. <https://www.zameen.com/blog/gwadar-master-plan-features.html> (diakses 15 Juli 2023)
- Bhatti, S. I. (2015). *Chinese Company to Build LNG, Gas Pipeline Projects in Pakistan*. DAWN. <https://www.dawn.com/news/1209970> (diakses 12 April 2023)
- BMA Capital. (2015). *Impact of China Pakistan Economic Corridor, a bird view*. 2015. <http://res.bmacapital.com/> (diakses 12 April 2023)
- Chartsbin. (2011). *Total Length of the Road Network*. Chartsbin. <http://chartsbin.com/view/2770> (diakses 12 Juni 2023)

-
- China, M. of F. A. of the P. R. of. (2015). *Foreign Ministry Spokesperson Hong Lei's Regular Press Conference*. <https://www.mfa.gov.cn/eng/> (diakses 23 April 2023)
- CPEC Secretariat. (2023). *Ministry of Planning, Development, & Special Initiatives*. CPEC Secretariat: Ministry of Planning, Development, & Special Initiatives. <https://cpec.gov.pk/> (diakses 12 April 2023)
- Embassy of the People's Republic of China in the Islamic Republic of Pakistan. (2018). Latest Progress on the CPEC. http://pk.china-embassy.gov.cn/eng/zbqx/CPEC/201812/t20181230_1270134.htm (diakses 15 April 2023)
- Embassy of the People's Republic of China in the Islamic Republic of Pakistan. (2018). Introduction on CPEC Projects. 1–36. <http://pk.china-embassy.org/eng/zbqx/CPEC/t1626105.htm> (diakses 12 April 2023)
- Estate, M. (2021). *CPEC Western Route: Hakla to D.I. Khan Motorway to be Opened by September 2021*. Manahil Estate. <https://manahilestate.com/cpec-hakla-to-d-i-khan-motorway-to-be-opened-by-september-2021/> (diakses 3 Juli 2023)
- Fuad, S. (2017). *China-Pakistan Economic Corridor: An Opportunity for Central Asia? The Central Asia-Caucasus ANALYST*. <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13450-china---pakistan-economic-corridor-an-opportunity-for-central-asia?.html> (diakses 15 Juni 2023)
- Hasaan Khawar. (2017). The Real CPEC Plan. <http://dailytimes.com.pk/pakistan/28-May-17/the-real-cpec-plan> (diakses 15 April 2023)
- Menon, A. (2021). 8 Major Ports in Pakistan. Marine Insight. <https://www.marineinsight.com/know-more/major-ports-in-pakistan/> (diakses 15 Juni 2023)
- PTI. (2014). Pak Security Agencies Foil Terrorists Plan to Attack Jail. Oneindia. <https://www.oneindia.com/international/pak-security-agencies-foil-terrorists-plan-to-attack-jail-1603565.html> (diakses 3 Juli 2023)
- Static Wheels, P. (2018). Multan - Sukkur Motorway M5. Static.Pakwheels. <https://static.pakwheels.com/> (diakses 19 Juni 2023)
- White, J. (2013). Pakistan Signs Gwadar Port Over to China Despite Rohrabacher's Meddling.

Emptywheel. <https://www.emptywheel.net/2013/02/18/pakistan-signs-gwadar-port-over-to-china-despite-rohrabachers-meddling/> (diakses 16 Juni 2023)

Skripsi:

Nabila, L. (2020). *Kerjasama Bilateral Indonesia-Jepang IJEPA Tahun (2007-2018)*. In Universitas Pembangunan Nasional “Veteran”.