



**MENGEMBANGKAN KERJASAMA EKONOMI CHINA-PAKISTAN DALAM  
LINGKUP MULTILATERAL**

**Oleh :**

**OMAR MAQBOOL, nswc, psc  
BRIGADIER GENERAL / PAKISTAN**

**KERTAS KARYA ILMIAH PERSEORANGAN (TASKAP)  
PROGRAM PENDIDIKAN REGULAR ANGKATAN (PPRA) LX  
LEMHANNAS RI  
TAHUN 2020**

## KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr Wb, salam sejahtera bagi kita semua.

Dengan memanjatkan puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa serta atas segala rahmat dan karunia-Nya, saya sebagai peserta Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) LX, telah berhasil menyelesaikan tugas dari Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia (Lemhannas RI) sebuah Kertas Karya Ilmiah Perseorangan (Taskap) dengan judul: "MENGEMBANGKAN KERJASAMA EKONOMI CHINA-PAKISTAN DALAM LINGKUP MULTILATERAL".

Selanjutnya izinkan saya untuk mengucapkan terima kasih kepada Bapak Gubernur Lemhannas RI yang telah memberi saya kesempatan untuk melakukan tugas ini selama partisipasi saya dalam PPRA LX di Lemhannas RI pada tahun 2020. Saya juga ingin menggunakan kesempatan ini untuk memberikan penghormatan, penghargaan dan terima kasih kepada tutor saya Bapak Marsekal Muda TNI (Purn) Surya Dharma, S.IP yang telah membantu dan membimbing saya melalui proses tutorial terjadwal maupun diluar jadwal mulai dari perumusan konsep topik, perumusan judul sampai menghasilkan produk akhir berupa Taskap. Secara khusus saya ingin berterima kasih kepada beliau karena telah membantu saya dengan penuh kesabaran atas segala keterbatasan saya dalam berbahasa Indonesia. Tanpa kesabaran dan bimbingannya, tentunya saya tidak akan bisa menyelesaikan tugas yang berat ini sesuai standar dan kriteria Lemhannas RI.

Jujur saya akui bahwa proses penulisan Taskap ini bagi saya cukup sulit, karena saya tidak hanya harus melakukan penelitian dan melakukan analisis tetapi juga harus menerjemahkan makalah ke dalam bahasa Indonesia. Terlebih lagi dengan adanya pandemi covid 19, seluruh proses yang saya alami menjadi lebih sulit karena keterbatasan interaksi sosial dengan pihak pihak terkait yang dapat membantu, dikarenakan ruang gerak yang terbatas hanya disekitar kamar yang disediakan oleh Lemhannas RI.

Selanjutnya saya ingin menyampaikan terima kasih kepada keluarga saya yang berada di rumah saya di Pakistan yang telah mendorong dan memberi semangat luar biasa agar saya tetap kuat, sehat dan berhasil menyelesaikan tugas belajar ini. Tidak lupa ungkapan rasa terima kasih juga ingin saya sampaikan kepada staf dan karyawan di lingkungan kedeputian pendidikan Lemhannas RI yang telah banyak membantu saya sehingga saya merasa seperti di rumah sendiri. Saya menyadari bahwa kualitas Taskap ini masih jauh dari kesempurnaan akademis, oleh karena itu dengan segala kerendahan hati, saya mohon masukan untuk penyempurnaannya. Saya berharap Taskap ini dapat bermanfaat sebagai kontribusi dari upaya dan penelitian saya untuk Lemhannas RI, dan bagi siapa saja yang membutuhkannya.

Semoga Tuhan Yang Mahakuasa selalu memberikan berkat dan bimbingan bagi kita semua dalam menjalankan tugas dan layanan kita kepada negara dan bangsa kita masing-masing yang kita cintai dan banggakan.

Sekian dan terima kasih. Wassalamualaikum Wr Wb.

Jakarta, \_\_\_ Juli 2020



OMAR MAQBOOL, nswc, psc  
BRIGADIER GENERAL, PAKISTAN

**PERNYATAAN KEASLIAN**

1. Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Omar Maqbool, nswc, psc

Pangkat : *Brigadier General*

Jabatan : Komandan

Instansi : *16 Armoured Brigade*

Alamat : Angkatan Darat Pakistan

Sebagai peserta Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) LX tahun 2020 menyatakan dengan sebenarnya bahwa :

- a. Kertas Karya Ilmiah Perseorangan (Taskap) yang saya tulis adalah asli.
  - b. Apabila ternyata sebagian atau seluruhnya tulisan Taskap ini terbukti tidak asli atau plagiasi, maka saya bersedia dinyatakan tidak lulus pendidikan Lemhannas RI.
2. Demikian pernyataan keaslian ini dibuat untuk dapat digunakan seperlunya.



OMAR MAQBOOL, nswc, psc  
BRIGADIER GENERAL, PAKISTAN

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
KATA PENGANTAR .....	i
PERNYATAAN KEASLIAN .....	iii
DAFTAR ISI .....	iv
TABEL .....	vi
DAFTAR GAMBAR .....	vii
<b>BAB I      PANDAHULUAN</b>	
1.   Latar Balakang .....	1
2.   Rumusan Masalah dan Pertanyaan Penelitian .....	3
3.   Maksud dan Tujuan .....	4
4.   Ruang Lingkup dan Sistematika .....	5
5.   Metode dan Pendekatan .....	6
6.   Pengertian .....	6
<b>BAB II     TINJUAN PUSTAKA</b>	
7.   Umum .....	9
8.   Kerangka Hukum Sebagai Payung untuk CPEC ...	11
9.   BRI – Konteks Strategis .....	13
10.  CPEC .....	16
<b>BAB III    PEMBAHASAN</b>	
11.  Umum .....	20
12.  Kesalahpahaman tentang CPEC .....	20
13.  Pengembangan Kota Pelabuhan Shenzhen - Studi Model .....	23
14.  Pusat Transit dan Perdagangan Regional - Bidang Prospek .....	25
15.  Industrialisasi dan Promosi Ekspor .....	26
16.  Eksplorasi Minyak dan Gas .....	27
17.  Eksplorasi Mineral .....	28
18.  Sektor Layanan .....	28
19.  Sektor Pertanian .....	29

	<b>Halaman</b>
<b>Pusat Transit dan Perdagangan Regional - Penggiat</b>	
20. Stabilitas Politik dan Penyebab Umum .....	30
21. Sistem Pemerintahan .....	30
22. Lingkungan Operasional .....	31
<b>Prospek Partisipasi Pihak Ketiga Dalam CPEC – Dalam Konteks Regional / Global</b>	
23. Kontur Konseptual Pihak Ketiga dalam CPEC .....	35
24. Bagaimana China dan Pakistan Merasakan Partisipasi Pihak Ketiga dalam CPEC .....	37
<b>Analisis</b>	
25. Analisis Probabilitas Keterlibatan Pihak Ketiga Pada CPEC Dalam Kerangka Multi Lateral .....	38
26. Prospek / Peluang untuk Pihak Ketiga di CPEC – Wilayah dan Sekitarnya .....	40
27. Dividen untuk Pakistan .....	46
28. Manfaat Usaha untuk Pihak Ketiga dalam CPEC ..	47
29. Tantangan untuk Partisipasi Pihak Ketiga dalam CPEC .....	48
<b>BAB IV</b>	
<b>PENUTUP</b>	
30. Simpulan .....	51
31. Rekomendasi .....	53
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b>	
1. ALUR PIKIR	
2. TABEL	
3. DAFTAR GAMBAR / PETA	
4. DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

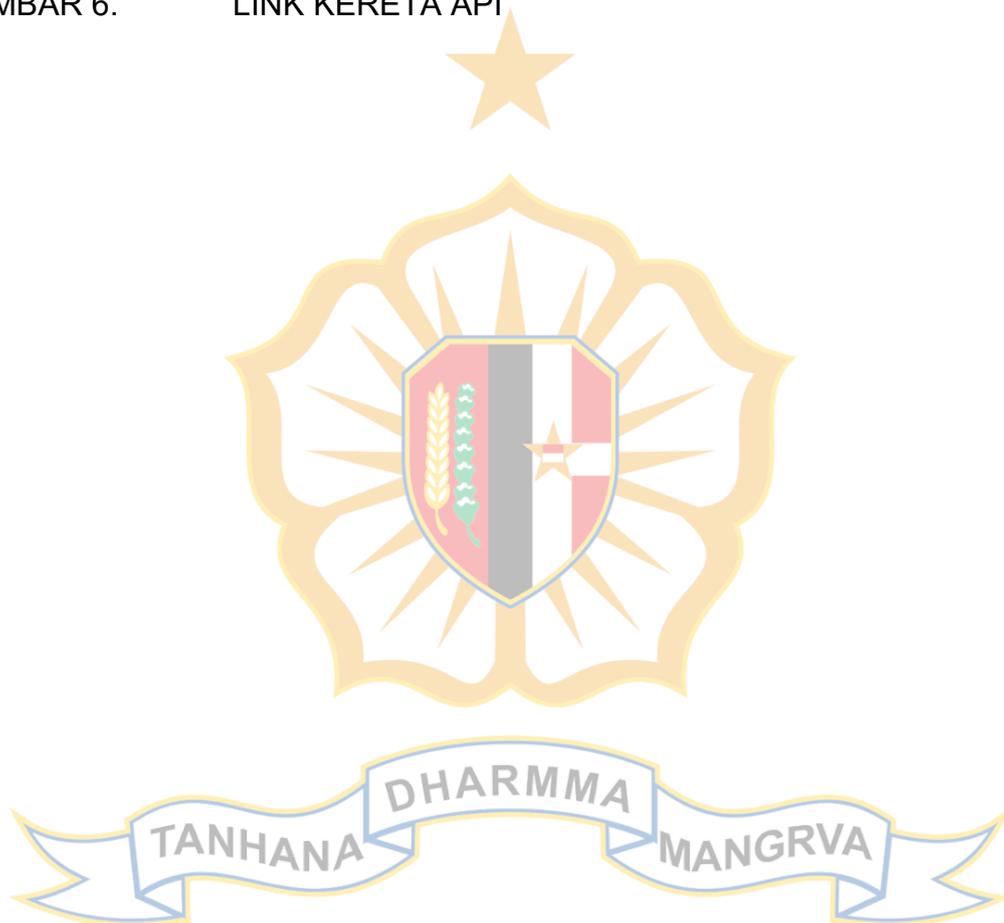
**DAFTAR TABEL**

TABEL 1. PENGEMBANGAN SHENZEN



## DAFTAR GAMBAR

- GAMBAR 1. CHINA, PAKISTAN DAN WILAYAH  
GAMBAR 2. RUTE CPEC VIS-A-VIS RUTE LAUT  
GAMBAR 3. IKHTISAR CPEC  
GAMBAR 4. RUTE JALAN RAYA CPEC  
GAMBAR 5. PELABUHAN GWADAR  
GAMBAR 6. LINK KERETA API



# MENGEMBANGKAN KERJASAMA EKONOMI CHINA-PAKISTAN DALAM LINGKUP MULTILATERAL

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1. Latar Belakang

Tren global kontemporer bahwa *Geo Economics* mendapatkan keunggulan di atas *Geo Politics* terlihat dari fakta bahwa sanksi ekonomi menggantikan opsi militer (studi kasus Iran dan Turki), blok perdagangan yang unggul atas aliansi dan perang mata uang lebih disukai daripada konflik bersenjata (studi kasus Macan Asia Malaysia). Ini mengingatkan kita pada kebijaksanaan China kuno bahwa “Jika orang lain mendapat manfaat, Anda juga akan mendapat manfaat lebih besar” dan “Kemakmuran seseorang berhubungan langsung dengan kemakmuran tetangganya”. Kemajuan teknologi menyusutkan dunia menjadi *Global Village* dimana Negara-negara makmur menemukan cara untuk mengangkat perdagangan bilateral dan kerja sama ekonomi agar tetap layak secara ekonomi di arena internasional. Upaya mempertahankan keutamaan, kebangkitan, dan memenuhi ambisi global merupakan pertanda bahwa tatanan global terus berkembang. Konsekuensi kepentingan geo-politik dan geo-ekonomi adalah sebagai pendorong aliansi dan kontestasi baru, dimana bentangan peta geopolitik dan ekonomi yang berkembang sangat kompleks dan sulit dipahami dalam konteks kompetisi ekonomi regional dan global, yang semakin memperumit peta hubungan kekuatan ekonomi dan politik dengan China, menjadi luar biasa yang menghadirkan peluang dan tantangan.

*Belt Road Initiative* (BRI) adalah visi tentang peningkatan kemakmuran melalui konektivitas dan kerja sama di antara Negara-negara Eropa dan Asia (Eurasia). Ini adalah visi China tentang globalisasi yang memfasilitasi organisasi bisnis untuk beroperasi di tingkat global melalui jarak tempuh yang lebih pendek. BRI memberikan harapan, minat dan tanggung jawab bersama

yang seharusnya bermanfaat bagi semua orang dengan alasan bahwa tidak akan ada kemakmuran di dalam kehidupan yang serba kurang. Untuk menghubungkan dan menghidupkan kembali Rute Sutra lama, BRI telah diluncurkan dengan visi untuk memperluas jangkauan ekonomi China melalui konektivitas dan memposisikan dirinya di pusat Eurasia melalui kombinasi rute darat dan laut yang saling terhubung dan bertema kesejahteraan bersama melalui konektivitas yang tertanam dalam Rute Sutra Maritim (MSR) dan Jalur Ekonomi Sutra (SREB). Kerjasama Ekonomi China-Pakistan (CPEC) selain sebagai bernilai strategis, juga merupakan sebuah peluang baik bagi China untuk mengatasi “Dilema Selat Malaka” dan mempengaruhi “Rencana Pembangunan Pihak Barat” (*Western Countries*). CPEC dalam lingkup BRI tidak hanya dipahami sebagai mega proyek eksklusif untuk Pakistan, tetapi juga sebagai proyek inklusif untuk membawa kesejahteraan bersama ke wilayah Asia Selatan melalui konektivitas.

Saat ini CPEC dianggap sebagai “pengubah persaingan” baik ke dalam maupun keluar dari geopolitik di wilayah ini, dengan potensi untuk dihubungkan dengan jaringan konektivitas regional lainnya. Aspek-aspek dari proyek ini memiliki potensi untuk mengubah posisi negara di peta, namun itu bukan satu-satunya penentu nasib sebuah negara. Persaingan terselubung yang lebih banyak dari pemain regional dan ekstra regional, yang dikombinasikan dengan situasi keamanan yang tidak stabil di beberapa kawasan di sepanjang koridor pasti akan menimbulkan tantangan dalam implementasinya.

Sementara CPEC menjanjikan untuk membawa kemakmuran ekonomi, mensejahterakan orang per orang dalam masyarakat, meningkatkan sumber daya energinya dan meningkatkan volume perdagangan; potensi ekonomi Pakistan akan dan harus dapat bersatu terintegrasi dalam CPEC, selain itu juga dapat melampaui kerjasama CPEC, dalam mengubah Pakistan menjadi pusat perdagangan dan transit regional yang mengacu pada konsep “*Zipper State*” yang baru direkrut. Untuk mengeksploitasi potensi ekonomi strategis Pakistan yang berada di persimpangan jalan antar kedua Negara, waktu yang tepat untuk menempatkan Pakistan di jalur kesuksesan yang dapat

mengubah Negara menjadi “Pakistan Sejahtera” dengan sepenuhnya memanfaatkan peluang yang diberikan. Partisipasi pihak lain dalam CPEC dapat mengubah usaha dari eksklusivitasnya, membuka jalan untuk membuatnya lebih inklusif untuk menyangkal mitos yang telah dikaitkan dengan proyek BRI China yang sering dikaitkan dengan stigmatisasi sebagai “diplomasi perangkap utang” yang dikhawatirkan oleh dunia barat.

Makalah ini akan membahas dan menganalisis kemungkinan diperluasnya kerjasama yang telah ada dengan mengikut sertakan pihak ketiga dalam kerangka multilateral untuk bergabung bersama Pakistan dan China dalam rangka membangun kerjasama ekonomi dan perdangan di kawasan Asia Selatan untuk kesejahteraan bersama.

## **2. Rumusan Masalah dan Pertanyaan-pertanyaan Penelitian**

### **a. Rumusan Masalah**

Pendekatan bilateral terhadap CPEC membuat lebih sulit untuk berkembang dalam upaya menarik investasi global dan karenanya tidak dapat dieksploitasi untuk memperoleh potensi yang optimal.

Dengan menjadikan CPEC sebagai proyek yang berkembang secara menyeluruh, maka persepsi beberapa Negara terhadap CPEC sebagai proyek eksklusif dapat di tangkal sehingga dapat membawa Pakistan menuju kemakmuran dan menjadikannya pusat perdagangan serta transit regional. Resonansi eksklusivitas melalui partisipasi pihak ketiga dalam proyek tersebut, jika diperhitungkan dengan baik dan tepat, maka dapat memberikan dorongan yang dibutuhkan oleh Pakistan untuk berada ditempat yang terhormat serta layak di tengah komunitas Negara-negara.

b. **Pertanyaan-pertanyaan Penelitian**

- 1) Dapatkah CPEC sebagai proyek bilateral meningkatkan relevansi Pakistan dan mengarah pada kesejahteraan regional melalui integrasi dan konektivitas?
- 2) Apa prospek dan potensi Pakistan menjadi pusat perdagangan dan transit regional melalui eksklusivitas proyek CPEC?
- 3) Apa prospek dan tantangan partisipasi pihak ketiga dalam CPEC?
- 4) Bagaimana cara mengatasi tantangan dan memanfaatkan peluang yang tersedia?

3. **Maksud dan Tujuan Penelitian**

- a. **Maksud.** Maksud dari makalah ini adalah untuk menyoroti berbagai aspek CPEC dalam domain geo-strategis dan geo-ekonomi yang difokuskan pada kemungkinan peluang untuk partisipasi pihak ketiga dalam kerangka multilateral.

b. **Tujuan Penelitian**

- 1) Membangun potensi kemakmuran Pakistan dalam lingkup CPEC.
- 2) Membangun kelayakan partisipasi pihak ketiga dalam CPEC pada konteks geo-politik, strategis dan ekonomi kawasan.
- 3) Memastikan kelayakan konstruksi bilateral CPEC vis a vis pada lingkup pengembangannya.

- 4) Memberikan dasar untuk menetapkan peran pihak ketiga melalui evaluasi potensi Pakistan di dalam dan di luar CPEC sebagai pusat perdagangan dan transit regional.
- 5) Menetapkan modus operandi dan jadwal induksi pihak ketiga dalam CPEC, memberikan proyeksi yang sangat dibutuhkan sebagai proyek kemakmuran inklusif untuk kawasan termasuk Pakistan.

#### 4. Ruang Lingkup dan Sistematika

- a. **Ruang Lingkup.** Makalah ini difokuskan pada konsepsi CPEC sebagai proyek bilateral, dengan potensi tumbuh menjadi inisiatif multilateral dan menjadi bagian dari BRI yang lebih besar. Dengan latar belakang strategis, makalah ini akan membahas dan menganalisis aspek geo-ekonomi dan geo-politik yang terkait dengan proyek CPEC untuk menyoroti peluang dan tantangan guna inklusivitas dan kemakmuran regional.
- b. **Sistematika.** Makalah ini akan membahas aspek-aspek terkait dalam beberapa bab, sebagai berikut :
  - 1) Dalam Bab I, Pembahasan tentang latar belakang permasalahan dan gagasan pengembangan konsep CPEC dalam kerjasama bilateral menuju kepada multilateral, dan menyoroti masalah yang dihadapi, maksud dan tujuan penulisan serta metodologi penelitian yang digunakan.
  - 2) Dalam Bab II, Membahas tinjauan pustaka, dilakukan dengan tinjauan umum dan ruang lingkup BRI dalam konteks yang lebih luas dan hubungan antara CPEC dan BRI. Dalam Bab ini juga akan dibahas beberapa aspek terkait tentang adanya kesalah pahaman persepsi terhadap CPEC.

- 3) Dalam Bab III, Membahas dan menganalisis posisi Pakistan sebagai pusat perdagangan dan transit regional, selanjutnya akan menganalisis tentang penilaian peluang yang ditawarkan untuk pihak ketiga. Di sini kepentingan pemain regional dan global juga akan dibahas.
- 4) Dalam Bab IV, kesimpulan dan rekomendasi akan diberikan dengan fokus pada mitigasi tantangan dan mengeksplorasi peluang untuk kemakmuran Pakistan pada khususnya dan kemakmuran regional dan inklusivitas secara umum.

## 5. Metode dan Pendekatan

Metodologi penelitian ini didasarkan pada penelitian kualitatif, yang berdasarkan berbagai informasi yang dikumpulkan melalui berbagai sumber, terutama primer dan sekunder. Sumber utama adalah dari dokumen resmi keputusan politik Pemerintah; sementara yang sekunder dapat di peroleh dari buku, majalah, artikel, dan makalah penelitian yang tersedia di berbagai sumber dari internet. Pendekatan penelitian ini adalah pendekatan analitis dan deskriptif di mana analisis informasi yang diperoleh untuk menemukan solusi yang tepat atas persoalan yang ditemukan.

Pada bagian awal, akan dianalisis potensi CPEC dalam eksklusivitasnya bersama dengan prospek peningkatan ruang lingkup kerjasamanya untuk mengubah Pakistan menjadi pusat perdagangan regional. Pada bagian-bagian selanjutnya, pro dan kontra dari partisipasi pihak ketiga dalam CPEC akan dilebarkan karena membawa rekomendasi yang relevan.

## 6. Pengertian

Untuk lebih mudah dipahami isi makalah ini maka beberapa kata atau terminologi yang digunakan perlu dijelaskan sebagai berikut :

a. ***Belt Road Initiative (BRI)***

BRI adalah strategi pembangunan global yang diadopsi oleh pemerintah China pada 2013 yang melibatkan pengembangan infrastruktur dan investasi di hampir 70 negara dan organisasi internasional di Asia, Eropa, dan Afrika. Pemimpin Republik Rakyat China, Xi Jinping, awalnya mengumumkan strategi tersebut selama kunjungan resmi ke Indonesia dan Kazakhstan pada 2013. "Sabuk" mengacu pada rute darat untuk transportasi jalan dan kereta api, yang disebut "Jalur Ekonomi Jalan Sutra"; sedangkan "jalan" mengacu pada rute laut, atau Jalur Sutra Maritim Abad 21.

Sebelumnya dikenal sebagai *One Belt One Road* (OBOR), kemudian disesuaikan dengan kepentingan strategis China menjadi *Belt and Road Initiative* (BRI) sejak 2016 ketika pemerintah China menganggap penekanan pada kata "one" cenderung disalahtafsirkan. Namun, "*One Belt One Road*" masih digunakan di media berbahasa Mandarin.

Pemerintah China menyebut inisiatif itu sebagai "upaya untuk meningkatkan konektivitas regional dan merangkul masa depan yang lebih cerah". Beberapa pengamat melihatnya sebagai dorongan untuk dominasi China dalam urusan global dengan jaringan perdagangan yang berpusat di China. Proyek ini memiliki target tanggal penyelesaian 2049, yang bertepatan dengan peringatan 100 tahun Republik Rakyat China.

b. ***Koridor Ekonomi China – Pakistan (CPEC)***

CPEC adalah kumpulan proyek infrastruktur yang saat ini sedang dibangun di seluruh Pakistan. Awalnya bernilai \$ 46 miliar, nilai proyek CPEC sekarang lebih dari \$ 62 miliar pada tahun 2019. CPEC dimaksudkan untuk dengan cepat meningkatkan infrastruktur yang diperlukan oleh Pakistan dalam memperkuat ekonominya dengan

membangun jaringan transportasi modern, berbagai proyek energi, dan zona ekonomi khusus.

c. **Konsep 'Zipper State'**

Menurut *Cambridge Dictionary*, 'Zipper' secara harfiah berarti "alat yang terdiri dari dua baris logam atau bagian-bagian seperti gigi plastik yang disatukan dengan menarik potongan geser kecil di atasnya, digunakan untuk menutup bukaan pakaian, tas, dll"<sup>1</sup>. Demikian pula, secara metaforis, Pakistan, karena lokasinya yang strategis, memiliki potensi untuk bertindak seperti 'Ritsleting' yang menjembatani konektivitas Utara-Selatan (China ke Negara-negara Teluk) dan konektivitas Timur-Barat (Iran dan Republik Asia Tengah ke China dan India). Andrew Korybko<sup>2</sup> menyatakan "Pakistan secara unik siap untuk menyatukan berbagai blok ekonomi, mengambil keuntungan dari letak geografisnya yang nyaman dan visi investasi besar China untuk mewujudkannya". Konsep Pakistan sebagai negara ritsleting ini telah mendapatkan kepercayaan selama dekade terakhir, apalagi sejak CPEC telah dimulai. Ini kemungkinan akan menjadi istilah yang lebih banyak dibicarakan di tahun-tahun mendatang karena CPEC diwujudkan dalam model ekonomi yang komprehensif.



Gambar 1 - China, Pakistan, dan Wilayah

<sup>1</sup> <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/zipper>

<sup>2</sup> Article by Andrew Korybko "Pakistan Is The "Zipper" of Pan-Eurasian Integration" 15 September 2015. <https://en.riss.ru/analysis/18882/>

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 7. Umum

Banyak literatur tersedia tentang ruang lingkup CPEC dan peluang serta tantangan terkait. Selain itu, literatur tentang potensi Pakistan untuk maju melalui CPEC di bawah keseluruhan ambisi BRI dan menjadi pusat perdagangan dan transit regional serta prospek kesejahteraan melalui konektivitas juga tersedia. Namun, hingga saat ini sangat sedikit analisis yang menyinggung kemungkinan partisipasi pihak ketiga dalam CPEC sebagai proyek bilateral dan berdasarkan eksklusivitasnya.

Safdar Sial dalam artikelnya "Koridor Ekonomi China-Pakistan: penilaian potensi ancaman dan kendala"<sup>3</sup> menulis bahwa CPEC akan memperkuat perdagangan dan kerja sama ekonomi antara Pakistan dan China. Penulis melebarkan pembahasan pada China-Pakistan sebagai mitra kerja sama dan pentingnya pertukaran yang berkembang dalam ikatan ekonomi, dan sebagai remunerasi bagi Negara-negara Asia Selatan, berkontribusi lebih erat dalam memelihara mantap dan stabilnya ekonomi kawasan serta integrasi keuangan. Hal ini sudah memperhitungkan kemungkinan potensi ancaman dan bahaya, yang berdampak pada implementasi proyek CPEC dalam konteks kebijakan internal Pakistan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memahami dan mempertimbangkan lingkungan politik, keuangan dan geo-ekonomi serta geo-strategis Pakistan dalam menghadapi ancaman yang mungkin ingin menghambat pelaksanaan proyek CPEC.

Andrew Korybko pendiri *Russian Think Tank* RISS dalam artikel "Pakistan Adalah 'Ritsleting' Integrasi Pan-Eurasia"<sup>4</sup> mencatat bahwa, "Menyimpang dari imajinasi Barat sebagai negeri terbelakang dalam

---

<sup>3</sup> Sial, Safdar. "The China-Pakistan Economic Corridor: an assessment of potential threats and constraints." *Conflict and Peace Studies* 6, no. 2 (2014): 24.

<sup>4</sup> Ibid

terorisme dan kemiskinan", menjadi mitos media arus utama tentang Pakistan yang membawa sedikit fakta dan sengaja mengabaikan kepentingan geopolitik sebuah negara yang semakin meningkat di Eurasia. Bukannya menjadi tujuan yang hilang, negara ini sebenarnya adalah salah satu harapan ekonomi paling penting di benua itu, karena memiliki potensi untuk menghubungkan ekonomi besar-besaran Uni Eurasia, Iran, SAARC, dan China, dengan demikian menegaskan bahwa konsep dan proyek CPEC dapat mendekatkan proses integrasi zona ekonomi pan-Eurasia ”.

Massarrat Abid dan Ayesha Ashfaq, dalam artikel mereka bahwa ‘CPEC : Tantangan dan Peluang untuk Pakistan’<sup>5</sup> melebar pada berbagai aspek CPEC. Sementara dalam menganalisis prospek CPEC, mereka menekankan pada tantangan perlindungan yang datang dari luar dan dari dalam yang dihadapi melalui Pakistan terutama di provinsi Baluchistan. Penulis juga mengambil isu-isu India atas aspek keuangan dan di sisi lain menekankan bahwa Israel dan AS tidak senang atas proyek tersebut. Untuk India, CPEC adalah kelemahan Achilles dan mereka telah mengumpulkan semua upaya mereka untuk menyusun strategi baru untuk menghalangi proyek tersebut.

Andrew Korybko dalam artikel lain “CPEC dan Konvergensi Peradaban abad ke-21”<sup>6</sup>: mengatakan bahwa “persatuan aktor peradaban yang sangat beragam - termasuk Eropa, Rusia, Turki, Arab, Iran, China, dan Afrika - di satu negara dibuat menjadi mungkin oleh visi **One Belt One Road** Beijing yang terkoneksi secara global seperti yang ditampilkan melalui proyek CPEC, dan karenanya memungkinkan bagi Pakistan untuk melakukan arbitrase atas dialog peradaban di abad ke-21 tersebut. Ini adalah peran kunci yang sangat penting dan tanggung jawab tertinggi, yang memiliki potensi sangat nyata untuk mentransmisikan/ memproyeksikan Pakistan dari pemimpin regional menjadi Kekuatan Besar di belahan bumi dalam dekade berikutnya. Analisis ini kemudian akan mengeksplorasi cara di mana strategi besar ini dapat

<sup>5</sup> Abid, Massarrat, and Ayesha Ashfaq. "CPEC: Challenges and Opportunities for Pakistan." *Pakistan Vision* 16, no. 2 (2015).

<sup>6</sup> Article by Andrew Korybko “CPEC and the 21<sup>st</sup> Century Convergence of Civilizations” 19 January 2017. <https://katehon.com/article/cpec-and-21st-century-convergence-civilizations>

diaktualisasikan, secara berurutan menggambarkan konsep keseluruhan, berbagai saluran konektivitas-peradaban, dan tantangan yang bisa dihadapi Pakistan".

## 8. Kerangka Hukum sebagai Payung untuk CPEC

Pada Juli 2013, selama kunjungan resmi Perdana Menteri Sharif ke China, kedua negara menandatangani nota kesepahaman tentang Koridor Ekonomi China – Pakistan (CPEC). CPEC adalah bagian dari inisiatif Sabuk Ekonomi Jalan Sutra China (SREB) Presiden Xi Jin Ping dengan tujuan akhirnya untuk meningkatkan konektivitas Pakistan dan China dengan semua negara kawasan di Asia dan Asia Tengah. CPEC lebih lanjut memperkuat persahabatan kedua negara dan bertujuan untuk merombak infrastruktur besar termasuk kereta api, jalan, jaringan pipa, pelabuhan, dan jaringan serat optik dalam upaya untuk meredakan krisis energi dan meningkatkan investasi China di Pakistan. Selama kunjungan Perdana Menteri Sharif ke Beijing pada November 2014, perusahaan-perusahaan dan bank-bank China menjanjikan US \$ 45,6 miliar dalam proyek-proyek energi dan infrastruktur yang terkait dengan CPEC.

Fitur paling penting dari rencana CPEC adalah bahwa uang yang dijanjikan tidak akan menjadi pinjaman ke Pakistan tetapi, lebih tepatnya, investasi murni melalui perusahaan-perusahaan China yang akan mengoperasikan proyek-proyek sebagai entitas yang menghasilkan laba. Pemerintah China dan Bank Komersial milik negara akan meminjamkan dana kepada perusahaan China yang akan berinvestasi dalam proyek infrastruktur di Pakistan sebagai usaha komersial. *Silk Road Fund Company Limited* (SRFCL), sebuah perusahaan pengelola dana termasuk China Exim Bank dan China Development Bank, didirikan di China pada bulan Desember 2014 untuk memperluas dukungan investasi dan pendanaan untuk proyek-proyek CPEC. SRFCL memiliki dana awal US \$ 10 miliar, yang kini telah dinaikkan menjadi US \$ 40 miliar. Menurut Reuters, akan ada sekitar US \$ 33,8 miliar investasi di berbagai proyek energi dan US \$ 11,8 miliar di proyek

infrastruktur<sup>7</sup>. Terlepas dari ini, banyak proyek juga berbasis *Build, Operate, Transfer* (BOT), di mana perusahaan-perusahaan Pakistan dan China bekerja sama di bawah kerangka hukum yang sama. Hal ini memungkinkan perusahaan-perusahaan China untuk mengawasi rekayasa dengan mempekerjakan tenaga lokal, sehingga menciptakan lapangan kerja dan peluang bagi penduduk setempat. Dalam jangka panjang, tidak hanya proyek-proyek ini yang akan menjadi aset Pemerintah Pakistan tetapi juga akan memberikan kesempatan kerja kepada jutaan rakyat Pakistan.

Kementerian Perencanaan, Pengembangan dan Reformasi, Pakistan dalam Rencana Jangka Panjang CPEC (LTP), memberikan banyak penekanan pada konektivitas CPEC, dengan wilayah tersebut untuk menghasilkan kemakmuran yang diinginkan baik untuk negara-negara regional maupun Pakistan. CPEC, akan menjadi bermacam-macam proyek infrastruktur terbesar dan dianggap sebagai landasan BRI. Ini telah menjadi prioritas utama baik oleh China dan Pakistan. Visi CPEC adalah "Untuk sepenuhnya memanfaatkan demografi dan kekayaan alam Pakistan dengan meningkatkan kapasitas industri melalui penciptaan kluster industri baru, sambil menyeimbangkan pembangunan sosial-ekonomi regional, meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan mempromosikan perdamaian dan stabilitas dalam negeri".

Pusat Keunggulan pada CPEC yang berbasis di Institut Ekonomi Pembangunan Pakistan, Universitas Quaid-e-Azam telah menerbitkan sejumlah kertas kerja tentang berbagai aspek CPEC untuk melaksanakannya sebagai usaha patungan dan prospek bagi Pakistan. Dikatakan bahwa "Usaha patungan telah didefinisikan sebagai proyek bersama antara perusahaan yang independen secara hukum dan komersial di mana para pihak secara bersama-sama memikul tanggung jawab atas manajemen dan risiko keuangan. Usaha patungan internasional terus berkembang pesat

---

<sup>7</sup> "Towards Greater Integration? Legal and Policy Directions of Chinese Investments in Pakistan on the Advent of the Silk Road Economic Belt" by Ahmad Ghouri published in *The Chinese Journal of Comparative Law*, 2015, 0, 1–33: doi: 10.1093/cjcl/cxv019

sebagai bentuk hibrid dari tata kelola organisasi sedemikian rupa, sehingga sesungguhnya kita telah memasuki zaman aliansi kapitalisme”.

## 9. BRI – Konteks Strategis

- a. Mackinder<sup>8</sup> dan Spykman<sup>9</sup> mempostulatkan konsep 'Heartland' dan 'Rimland'. Mackinder menegaskan supremasi kekuatan daratan dan konektivitas melalui daratan di Eurasia, menjadi faktor penentu dalam dominasi global, sedangkan, Spykman sebaliknya menyarankan bahwa "Siapa yang mengendalikan Rimland memerintah Eurasia; dan siapa yang memerintah Eurasia mengendalikan nasib dunia". Dia dipengaruhi oleh ahli teori Amerika terkenal lainnya, Alfred Thayer Mahan, yang pada abad ke-19 mengusulkan Kekuatan Laut untuk menjadi faktor penentu dalam dominasi dunia. Dalam hal ini, visi BRI China<sup>10</sup> tidak diragukan lagi merupakan kebangkitan kembali yang kuat dari proposisi ini.
- b. Pertama kali diproyeksikan oleh Presiden Xi Jinping sebagai inisiatif kebijakan luar negerinya yang ditandatangani pada tahun 2013, Inisiatif Sabuk dan Jalan adalah strategi pembangunan beragam “proporsi yang belum pernah terjadi sebelumnya” di China. Penyebutannya telah beberapa kali berubah melalui berbagai literasi, mulai dari "Jalan Sutra Baru" ke "Satu Sabuk Satu Jalan (OBOR)" dan akhirnya menjadi "Inisiatif Sabuk dan Jalan" (BRI). Diluncurkan pada saat ekonomi China mencapai tahap kejenuhan, BRI menandai awal era baru keunggulan geo-ekonomi yang tumbuh di atas geo-politik.

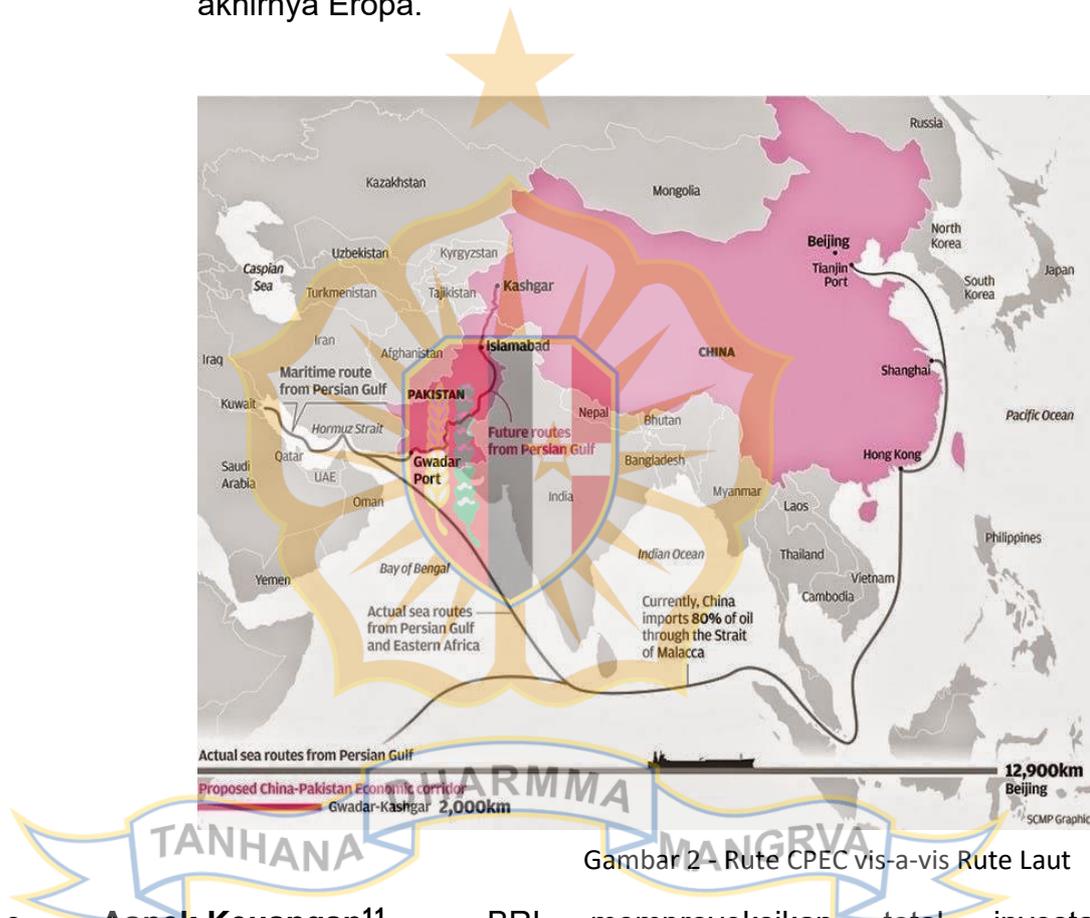
<sup>8</sup> "The Geographical Pivot of History." By Halford John Mackinder, <https://www.thoughtco.com/what-is-mackinders-heartland-theory-4068393>

<sup>9</sup> Nicholas John Spykman, <https://www.takshilaonline.com/geography-mains/rimland-theory-upsc-geography-paper-1-unit-10-models-theories-and-laws-in-human-geography/>

<sup>10</sup> National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of, and Commerce of the People’s Republic of China, “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road,” National Development and Reform Commission, March 28, 2017, [http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html)

- c. **Kontur Konseptual.** BRI didasarkan pada model perdagangan Gravity yang menggambarkan volume perdagangan sebagai fungsi linier ukuran ekonomi dan jarak spasial di antara mereka dan telah bekerja dengan cukup baik dalam kasus WTO dan NAFTA. BRI bertujuan untuk kesejahteraan melalui konektivitas dengan premis bahwa kesejahteraan seseorang pasti terkait dengan kesejahteraan tetangganya.
- d. **Rute.** BRI menghubungkan Asia Timur di timur dengan blok ekonomi Eropa di barat. Di darat, Inisiatif akan menekankan pada pengembangan rute transportasi internasional, terutama bergantung pada kota-kota penting di sepanjang Belt and Road dan menggunakan taman industri yang berkembang sebagai kerjasama ekonomi lintas kawasan.
- 1) **Sabuk Ekonomi Jalur Sutra.** Enam koridor yang diidentifikasi adalah:
- a) **Koridor Ekonomi Jembatan Darat Eurasia Baru.** Dari China Barat ke Rusia Barat melalui Kazakhstan, dan termasuk Jalur Kereta Api Sutera hingga Jerman.
  - b) **Koridor Ekonomi China-Mongolia-Rusia.** Dari China Utara ke Rusia melalui penguatan konektivitas rel dan jalan raya
  - c) **Koridor Ekonomi China-Asia Tengah-Asia Barat** atau koridor minyak akan membentang dari China Barat ke Turki.
  - d) **Koridor Ekonomi Semenanjung China-IndoChina.** Dari China Selatan ke Singapura.
  - e) **Koridor Ekonomi China-Pak** akan beroperasi dari Kashgar ke Gwadar.

- f) **Koridor Ekonomi China – Mymarmar.** Dari China Selatan ke Myanmar.
- 2) **Maritime Silk Road.** MSR umumnya mengikuti lintasan segmen maritim dari Silk Road bersejarah yang menghubungkan China dengan Asia Tenggara, kepulauan Indonesia, anak benua India, Afrika, Semenanjung Arab dan akhirnya Eropa.

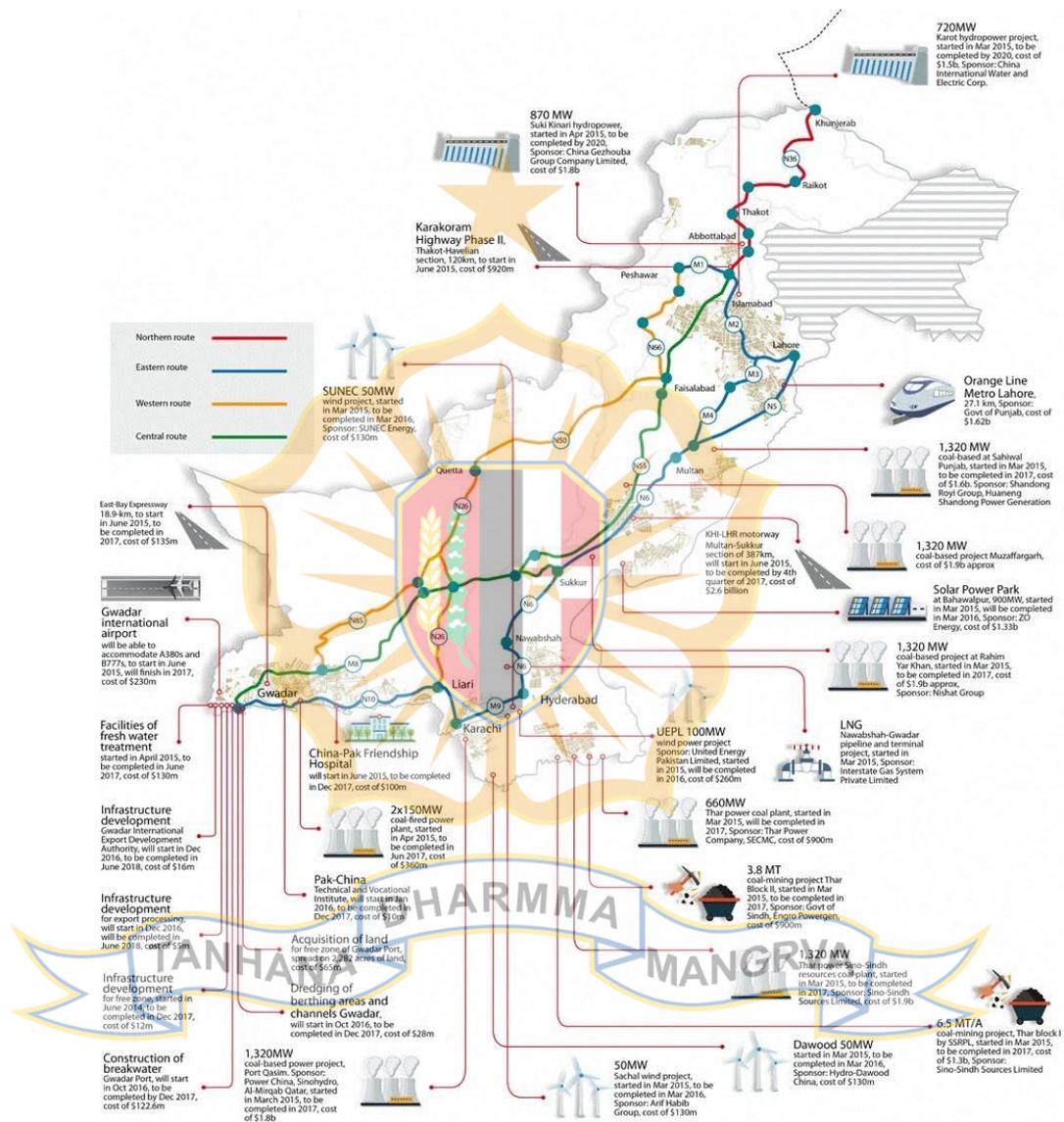


- e. **Aspek Keuangan<sup>11</sup>.** BRI memproyeksikan total investasi sebesar US \$ 1,3 triliun, program Infrastruktur yang dipimpin China untuk 65 negara yang menyumbang 2/3 populasi Globe dan 40% dari PDB Dunia. SPV untuk pencairan adalah Bank Investasi Infrastruktur Asia dengan modal dasar US \$ 100 miliar, Dana Jalan Sutra dengan 40 Miliar dolar AS, New Development Bank (BRICS) dengan 30 Miliar dolar AS, China Dev Bank dengan dolar AS 16,3 Miliar dan Sino- Dana Investasi Rusia dengan US \$ 4 Miliar.

<sup>11</sup> Hassan Daud Butt, CPEC-Corridor to Lasting Peace, article in book CPEC a reality check, NDU

## 10. CPEC

- a. CPEC<sup>12</sup> adalah kumpulan proyek infrastruktur terbesar dan dianggap sebagai landasan BRI. Ini telah menjadi prioritas utama bagi China dan Pakistan.



Gambar 3 - Ikhtisar CPEC

- b. **Visi<sup>13</sup>.** Sesuai rencana jangka panjang Pemerintah, Perencanaan dan Reformasi, visi CPEC adalah “Untuk sepenuhnya memanfaatkan demografi dan membantu Pakistan dengan meningkatkan kapasitas industri melalui penciptaan kluster industri

<sup>12</sup> CPEC Division Fact Book 2016; Government of Pakistan, Ministry of Planning, Development & Reforms

<sup>13</sup> Ibid

baru, sambil menyeimbangkan pembangunan sosial-ekonomi regional, meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan mempromosikan perdamaian dan stabilitas domestik”.

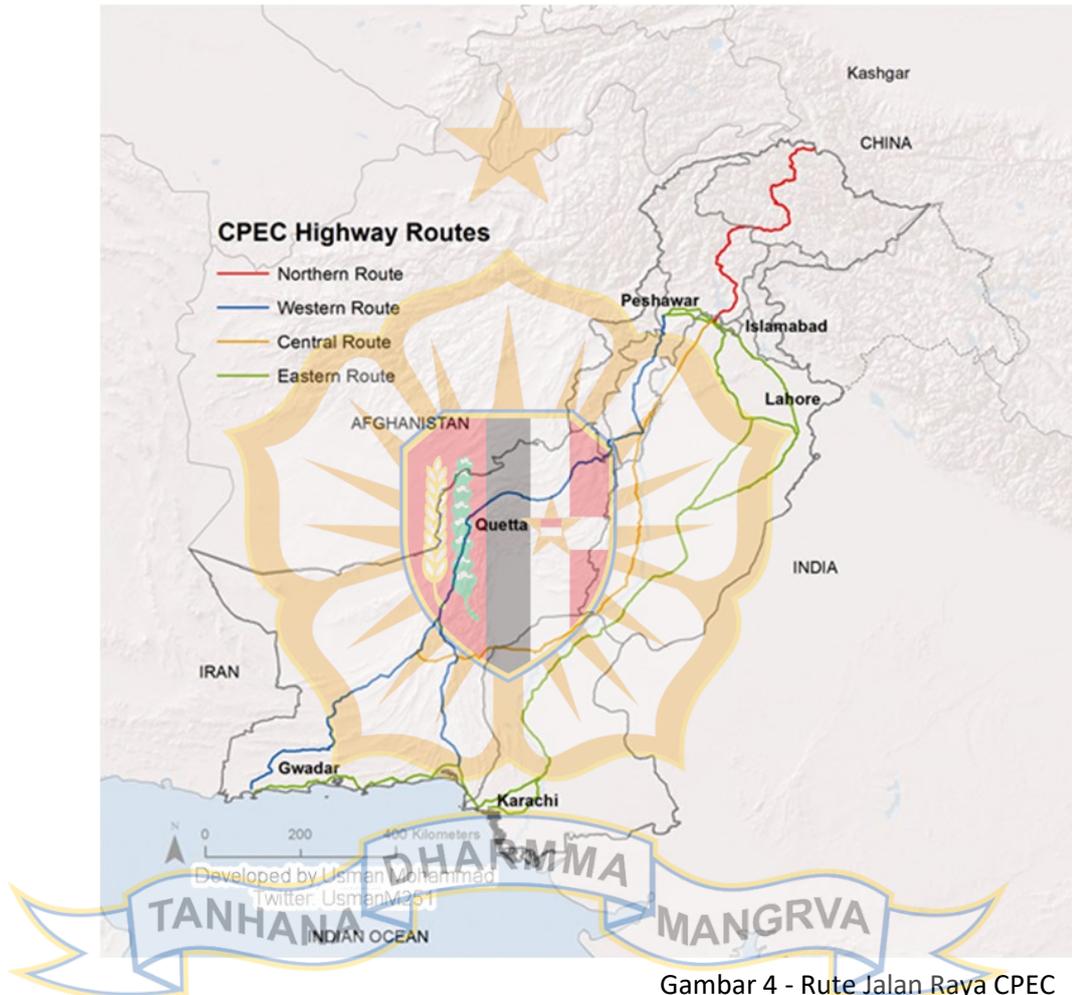
- c. **Infrastruktur**<sup>14</sup>. CPEC direncanakan di sekitar tiga rute jalan utama yaitu Rute Utara, adalah rute umum, berjalan dari Khunjrab ke Havelian, Rute Barat yang membentang dari Havelian ke Gwadar melalui Peshawar, DI Khan dan Quetta, Rute Pusat melalui Mianwali, DG Khan, Rato Dero & Khuzdar dan Rute Timur melalui Motorway, Sukhur, Rato Dero, dan Khuzdar. JCC adalah forum kolaborasi tertinggi antara China dan Pakistan. Ini dibantu oleh 6 Kelompok Kerja sama tentang Transportasi, Energi, kerja sama industri, Gwadar, Perencanaan dan Keamanan.
- d. CPEC memproyeksikan pengeluaran total sekitar 60 Miliar US \$ untuk portofolio sekitar 43 proyek terutama di sektor energi dan transportasi. Pada Agustus 2018, 9 proyek telah selesai dan 14 sedang berlangsung untuk nilai keseluruhan lebih dari US \$ 28 miliar sedangkan, 20 proyek berada dalam tahap perencanaan dan konseptualisasi yang berbeda. Proyek secara luas dapat diklasifikasikan sebagai Jangka Pendek, Menengah dan Jangka Panjang. Fase-I dari proyek jangka pendek sudah beroperasi pada 2018 dan Fase-II akan beroperasi pada akhir 2020. Proyek jangka menengah yang berfokus terutama pada Wilayah Ekonomi Khusus (WEK) pada tahun 2025 dan proyek jangka panjang yang berfokus pada Peningkatan Infrastruktur Kereta Api dapat memakan waktu hingga Tahun 2030.
- e. **Sektor Energi**<sup>15</sup>. Di sektor energi, proyek-proyek secara luas dapat diklasifikasikan sebagai prioritas dan proyek-proyek yang dipromosikan secara aktif menyumbang total 17.000 MW terhadap perkiraan biaya sekitar 34 Miliar US \$, sebanyak 15 proyek. Proyek-proyek prioritas

---

<sup>14</sup> Ibid

<sup>15</sup> Ibid

memiliki perkiraan kapasitas 10,400 MW dan 8 proyek yang dipromosikan secara aktif untuk perkiraan kapasitas 6,645 MW. Saluran minyak mentah dari Gwadar ke Kashgar dengan perkiraan biaya \$ 10 miliar dengan kapasitas untuk mengirimkan satu juta barel per hari, telah direncanakan dan diharapkan dapat mengurangi kebutuhan energi secara substansial.



Gambar 4 - Rute Jalan Raya CPEC

- f. **Transportasi dan Komunikasi.** Dalam Transportasi dan Komunikasi, sekitar 8 miliar US \$ telah dialokasikan untuk 8 proyek. Proyek panen awal termasuk garis Oranye yang dijadwalkan akan selesai pada akhir tahun berjalan sedangkan untuk peningkatan ML-1 terhadap pengeluaran keuangan sekitar \$ 8 miliar tetap menjadi prioritas utama. Proyek jangka menengah hingga panjang diharapkan akan dilaksanakan pada tahun 2030. **9 Wilayah Ekonomi Khusus (WEK)** telah diidentifikasi dan 3 telah diprioritaskan di dekat

Faisalabad, Rashkai dan Dhabeji. Kehati-hatian harus dilakukan untuk memastikan bahwa pilihan-pilihan ini benar-benar terpisah dari pertimbangan politik terutama dalam konteks politik ekonomi Pakistan. Jaringan jalan terdiri dari Rute Utara, yang akan terhubung ke China. Di dalam negeri, rute Timur, Tengah dan Barat akan terhubung ke pelabuhan laut Gwadar, Karachi dan Port Qasim, sementara juga menghubungkan WEK.

- g. **Gwadar.** Pelabuhan laut dalam Gwadar memiliki semua perjanjian untuk menjadi pelabuhan trans-pengiriman utama serta kota minyak yang besar karena 72% dari aliran minyak dunia melewati wilayah tersebut. Ini dapat menciptakan persaingan ketat untuk pelabuhan seperti Jable Ali, Salalah dan Djibouti dan bahkan dapat melengkapi Chabahar. Proyek-proyek besar termasuk jalan tol Eastbay, bandara, pembangunan pemecah gelombang, pengerukan, pabrik desalinasi dll, alokasi keseluruhan US \$ 780 juta. Banyak konsesi telah ditawarkan oleh Pemerintah untuk pembentukan Zona Ekonomi, sebagai contoh pembebasan bea masuk dan pajak impor, pajak perusahaan, dan pengembangan infrastruktur. CPEC memiliki dampak positif terhadap perekonomian. Bank Dunia setuju bahwa investasi dalam infrastruktur berkontribusi terhadap peningkatan PDB. Tingkat pertumbuhan PDB Pakistan telah meningkat dari 3,6% di Tahun 2010-13 menjadi 5,6% pada tahun berikutnya. Meskipun utamanya didorong oleh impor, namun peluang kerja yang bermakna telah dapat diciptakan untuk tenaga kerja dan transportasi lokal.



Gambar 5 - Pelabuhan Gwadar

### BAB III

## PERDAGANGAN DAN TRANSIT HUB WILAYAH REGIONAL DALAM CPEC UNTUK MENYERTAKAN PARTISIPASI PIHAK KETIGA

### 11. Umum

Andrew Korybko<sup>16</sup> mencatat bahwa, “Menyimpang dari imajinasi Barat bahwa Pakistan sebagai negeri terbelakang, sarang terorisme dan kemiskinan, menjadi mitos media arus utama tentang Pakistan yang membawa sedikit bobot faktual dan dengan sengaja mengabaikan kepentingan geo-politik negara yang meningkat di Eurasia. Bukannya menjadi tujuan yang hilang, negara ini sebenarnya adalah salah satu dari harapan ekonomi superkontinen yang paling penting, karena memiliki potensi untuk menghubungkan ekonomi besar-besaran Uni Eurasia, Iran, SAARC, dan China, dengan demikian menunjukkan kedekatannya dalam proses menuju kepada terintegrasinya Zona ekonomi Pan-Eurasia”.

Pada Bab ini akan membahas dan menganalisis serta mengeksplorasi potensi yang dimiliki Pakistan untuk diintegrasikan ke dalam konektivitas regional dan mendorong negara itu menjadi pusat transit dan perdagangan yang potensial, membuka jalan bagi seluruh dunia untuk bergabung dengan proyek ini serta menjadikannya sebagai pengubah permainan sejati bagi Pakistan serta wilayahnya.

### 12. Kesalahpahaman tentang CPEC

Pada awalnya, penting untuk memperjelas kesalahpahaman tertentu tentang CPEC, yang akan membantu dalam pemahaman yang lebih baik tentang konsep dan aspek-aspek praktis dari CPEC, yang dibahas dalam bagian selanjutnya dari makalah ini.

---

<sup>16</sup> Ibid

a. **Kesalahpahaman 1**

- 1) **Ketergantungan yang belum pernah terjadi sebelumnya pada China dan konsep dominasi dan kolonisasi.**
- 2) **Kenyataan:** China tidak mengikuti pendekatan merkantilisme dengan CPEC yaitu tidak mengambil sumber daya dari Pakistan dan mengumpulkan kekayaan dengan mengekspor produk-produk manufaktur. Selain itu, dalam hal jumlah, ada beberapa segelintir imigran Tionghoa yang tinggal di Pakistan, memberikan kontribusi positif terhadap perekonomian sampai penyelesaian proyek, berbeda dengan penduduk China yang tinggal di berbagai negara lain di dunia. Karenanya, ide ini tidak berdasarkan pada dominasi kapital, akan tetapi lebih pada kerjasama yang saling menguntungkan di mana kedua negara bertujuan untuk mendorong konektivitas budaya dan ekonomi.

b. **Kesalahpahaman 2**

- 1) **CPEC adalah 'Satu Koridor / Jalan'.**
- 2) **Kenyataan:** Moto CPEC adalah 'Satu Koridor, tiga sumbu dan beberapa bagian'. Ini adalah jaringan lintas-jaringan dan hubungan yang mirip web yang menghubungkan berbagai wilayah di Pakistan, bersama dengan mempromosikan konektivitas regional dan integrasi ekonomi.

c. **Kesalahpahaman 3**

- 1) **Ketidakseimbangan dalam distribusi proyek-proyek terkait CPEC secara merata ke semua provinsi di Pakistan.**
- 2) **Kenyataan:** Sebaliknya, Pakistan dan China bekerja bersama dalam merumuskan rencana jangka panjang untuk

pengembangan proyek-proyek CPEC dan untuk upaya ini, semua perwakilan provinsi ikut serta. Untuk tujuan ini, Komite Kerjasama Bersama (JCC), juga dibentuk oleh Komisi Pembangunan dan Reformasi Nasional (NDRC). Selain itu, Komite Parlemen tentang CPEC, dibentuk pada tahun 2015 dan memiliki perwakilan berbasis luas termasuk semua provinsi dari kedua majelis Parlemen.

d. **Kesalahpahaman 4**

- 1) **Tidak ada manfaat ekonomi untuk Pakistan: Perbandingan dengan Perjanjian Perdagangan Bebas antara Pakistan dan China dan hubungan perdagangan yang tidak seimbang.**
- 2) **Kenyataan:** Faktanya tetap bahwa CPEC secara fundamental berbeda dari FTA. Ini memberikan stimulus yang diperlukan untuk meningkatkan proses industrialisasi di Pakistan dengan investasi dalam infrastruktur energi dan transportasi. Peningkatan investasi yang terkait dengan proyek CPEC akan pertumbuhan pelengkap difokuskan terutama oleh konsumsi publik dan swasta.

e. **Kesalahpahaman 5**

- 1) **Meningkatnya utang untuk Pakistan di bawah CPEC: proyek ini dianggap menciptakan hubungan pemberi pinjaman dan penerima antara Pakistan dan China.**
- 2) **Kenyataan:** bertentangan dengan keyakinan ini, CPEC tidak menambah beban tambahan pada ekonomi Pakistan dan tidak menambah utangnya. Pertumbuhan Pakistan memberikan bukti jalan ke depan dalam mengurangi utang. Diproyeksikan bahwa rasio utang publik terhadap PDB akan turun di bawah ambang batas legislatif 60% pada tahun 2021 mengingat pertumbuhan

PDB yang lebih tinggi dan konsolidasi fiskal terus berlanjut. Investasi saat ini dalam proyek berbasis CPEC dibagi menjadi US \$ 34 miliar yang dialokasikan untuk proyek energi, di mana hampir US \$ 26 miliar dialokasikan untuk proyek energi panen awal dan US \$ 13 miliar untuk infrastruktur transportasi. Waktu penyelesaian adalah 2030 yang akan mengatur aliran pembayaran.

### 13. Pengembangan Kota Pelabuhan Shenzhen - Studi Model

- a. Shenzhen terletak di Pantai Selatan China dengan populasi 30.000 orang di antara zona ekonomi khusus pertama di China pada tahun 1979. Dalam waktu kurang lebih 39 tahun, ia berubah menjadi pusat ekonomi ke-3 terkemuka di China.

No	Tahun	Populasi	PDB US\$	PDB / Kapita US\$	Ekspor	Literasi %
a)	1980	30 Ribu	20 Juta	250	-	15
b)	2018	20 Juta	338 Miliar	27.199	231 Miliar	95

**Tabel 1 – Pengembangan Shenzhen** : Tingkat pertumbuhan dari 1980-91 adalah 40% dan pada 1990-an mereka membangun rata-rata 1 kenaikan tinggi sehari dan 1 bulevar dalam 3 hari.

- b. **Atribut Utama untuk Transformasi Shenzhen.** Shenzhen adalah "model uji coba," untuk reformasi yang semakin dinamis dan berkembang setiap lima tahun agar sesuai dengan lingkungan domestik.
- 1) Fokus awal adalah pada industri teknologi rendah dan menengah yang padat karya, dengan peraturan yang minimum

oleh pemerintah, menarik Investasi Asing secara Langsung (FDI) dan kemajuan teknologi.

- 2) Investor internasional melatih tenaga kerja lokal dari negara-negara maju dan mengubah tingkat keterampilan domestik. Sementara itu, ekonomi tetap condong pada ekspor, memperkenalkan modal dan teknologi asing.
- 3) Setelah 5-10 tahun reformasi baru diperkenalkan yang membutuhkan usaha patungan dan perusahaan lokal yang diperoleh dari limpahan teknologi perusahaan transnasional.
- 4) Pada tahun 2000 terlihat pergeseran besar inovasi teknologi di China, ditandai dengan perubahan kebijakan untuk menekankan pada indigenisasi, inovasi, dan pendirian perusahaan domestik, yang dikenal sebagai "Keajaiban Shenzhen".
- 5) Shenzhen telah banyak melakukan diversifikasi potensinya ke berbagai bidang termasuk:
  - a) Shenzhen secara menakjubkan berubah menjadi "Perpustakaan Kota," "Kota Piano," "Kota Desain" dan "Basis Animasi Kartun".
  - b) Dengan perusahaan desain lebih dari enam ribu dan ratusan ribu karyawan, itu telah menjadi kota yang paling menguntungkan bagi desainer muda.
  - c) Dengan 9 pelabuhan komersial di sepanjang pantai kota, lebih dari empat puluh perusahaan pelayaran dunia berlayar di berbagai rute pengangkutan peti kemas.
  - d) Sektor perangkat lunak Shenzhen berkembang dan memiliki lebih dari 140.000 programmer dan 9.000

perusahaan untuk pengembangan perangkat lunak dan industri terkait.

c. **Intisari Penting Model Shenzhen.**

Karena Pakistan merencanakan 9 Wilayah Ekonomi Khusus, dan WEK tampaknya merupakan studi kasus terbaik untuk menarik pihak ketiga kedalam proyek, maka kesimpulan yang ditarik dari Model Shenzhen kemungkinan akan menghasilkan dividen yang lebih banyak. Ini adalah:

- 1) Peraturan di zona ekonomi khusus untuk memberikan manfaat menyeluruh bagi investor dan masyarakat domestik.
- 2) Fokus pada industri teknologi rendah dan menengah untuk memaksimalkan tenaga kerja dan pemanfaatan individu yang berkualitas.
- 3) Koordinasi bergandengan tangan antara pemerintah federal dan provinsi untuk menetapkan reformasi dinamis sebagai lingkungan yang berkembang untuk memaksimalkan manfaat.
- 4) Mengembangkan pembelajaran *S-Curve*, dengan mendedikasikan sebuah sektor untuk melompat mulai dari inovasi yang ada daripada mengandalkan teknologi yang sudah ketinggalan zaman.

**14. Pusat Transit dan Perdagangan Regional - Bidang Prospek.**

Pelabuhan Gwadar - Hub Transit dan Pengiriman. Pelabuhan dalam Gwadar, menyediakan pembukaan ke wilayah-wilayah penting di dunia, dan menawarkan outlet dua arah ke pasar dunia. Jalan pentingnya adalah:

- a. Potensi "titik pertemuan" bagi penjual dan pembeli karena akan menawarkan perdagangan transit ke daratan yang dikunci Wilayah Asia Tengah (CAR) dan China Barat dengan rute pendek ke pasar dunia, 2600 km melalui Afghanistan dibandingkan dengan Iran (4.500 km) atau Turki (5.000 km)<sup>17</sup> dan fasilitas saat ini yang diberikan ke Afghanistan (dari Karachi) dapat ditarik ke CAR dari Gwadar.
- b. Transit kargo dapat dimulai dari Gwadar ke bagian mana pun di dunia. Ini akan membutuhkan keberadaan gudang yang besar, baik terbuka maupun tertutup.
- c. Gwadar memiliki potensi untuk berubah menjadi *Oil and Petro Chemical Hub*, dengan investasi KSA di kota mega minyak seluas 80.000 hektar. Oil & Gas dari CAR juga akan menemukan fasilitas penyimpanan baru di Gwadar, sebagai arah aliran alami.
- d. "Dengan fasilitas yang mudah dijangkau untuk tempat transit dan memiliki fasilitas pelabuhan yang dalam; industri yang baik dari bahan baku dan bahan jadi yang layak".

## 15. Industrialisasi dan Promosi Ekspor

- a. Pembentukan 9 Wilayah Ekonomi Khusus (WEK) merupakan batu penjuruan dari pandangan masa depan Pakistan sebagai transit dan pusat perdagangan di wilayah tersebut.
- b. Kesimpulan yang diambil dari pengembangan Model Shenzhen dapat terbukti berperan dalam menarik keberhasilan dari WEK yang direncanakan. Selain itu, aspek-aspek berikut perlu diperhatikan: -

<sup>17</sup> "Geo-Strategic Significance of Pakistan", CSS Forum, CivilServices of Pakistan. <http://www.cssforum.com.pk/css-compulsory-subjects/currentaffairs/44753-kips-geo-strategic-importance-pakistan-msword-format.html>

- (1) Diversifikasi zona ekspor di luar Eropa dan Amerika Serikat, termasuk China, Timur Tengah, dan Afrika.
- (2) Daya saing ditambah dengan nilai tambah dan peningkatan efisiensi industri tekstil dan garmen.
- (3) Diversifikasi produk teknologi rendah dan menengah termasuk barang-barang teknik, agro, besi & baja, kimia & farmasi, manufaktur ringan & peralatan rumah tangga yang penting dan bahan konstruksi.
- (4) Dorong wirausahawan muda untuk berinovasi dan mengembangkan start up teknologi menjadi perusahaan bernilai jutaan dolar dan bertindak sebagai katalis bagi pemangku kepentingan global untuk menaruh minat besar pada ekosistem Pakistan.

## 16. Eksplorasi Minyak dan Gas

- a. Pasokan energi tahunan saat ini adalah sekitar 64 juta TOE (Ton setara minyak), dan sektor minyak & gas memenuhi 80% dari persyaratan ini.
- b. 85% dari permintaan minyak bumi dipenuhi melalui impor, yang membebani cadangan penting devisa Pakistan (US \$ 1,84 miliar: TA 2017)<sup>18</sup>.
- c. Pakistan memiliki sumber daya energi yang sehat (51 triliun kaki kubik – serpih gas, 186 miliar ton - cadangan batu bara)<sup>19</sup> di samping cadangan minyak dan gas lepas pantai dan sumber daya energi terbarukan.

<sup>18</sup> [http://www.finance.gov.pk/survey/chapters\\_17/14-Energy.pdf](http://www.finance.gov.pk/survey/chapters_17/14-Energy.pdf)

<sup>19</sup>

[https://www.researchgate.net/profile/Absar\\_Saleh/publication/278751135\\_Oil\\_Gas\\_Sector\\_of\\_Pakistan\\_and\\_Sustainable\\_Development](https://www.researchgate.net/profile/Absar_Saleh/publication/278751135_Oil_Gas_Sector_of_Pakistan_and_Sustainable_Development)

- d. Kebutuhan dasar untuk pembangunan berkelanjutan adalah upaya untuk meminimalkan impor minyak dan upaya untuk mengurangi dari 85% menjadi 25% dalam lima tahun ke depan melalui investasi / penawaran eksplorasi blok baru (menunggu 5 tahun).

## 17. Eksplorasi Mineral

- a. Pakistan dikaruniai sumber daya mineral yang patut diperhatikan dan bisa keluar sebagai arena yang sangat berharga untuk eksplorasi deposit mineral yang kaya. Pakistan menampung sebagian dari Sabuk Tethyan mulai dari Chagai hingga Waziristan Utara (Reqodiq adalah bagiannya) memiliki simpanan mineral yang kaya termasuk emas, permata berharga, tembaga, batu bara, kromit dll senilai setidaknya US \$ 500 miliar dalam simpanan mineral yang belum dimanfaatkan.
- b. Sesuai Rencana Pembangunan Tahunan (ADP) 2018-19, penambangan dan penggalian berkontribusi 13,19% di sektor industri dan memiliki pangsa 2,8%<sup>20</sup> dalam PDB. Upaya diperlukan untuk meningkatkan bagian hingga 5% dalam tiga tahun ke depan dan mencari jalan untuk mengeksplor mineral Pakistan.

## 18. Sektor Layanan

- a. **Sektor Teknologi Informasi (TI).** Di sektor TI, Pakistan mengarahkan semuanya untuk pengembangan kelas atas dengan teknologi konektivitas tinggi dan hi-tech yang memiliki kepadatan tele lebih dari 71%<sup>21</sup>. Sistem OFC Perbatasan Lintas Batas antara China dan Pakistan untuk Konektivitas Internasional dari lalu lintas suara / Data (oleh *Special Communications Organization*) memberikan dorongan besar bagi pengembangan sektor TI di Pakistan.

<sup>20</sup> <https://timesofislamabad.com/21-May-2018/pakistan-a-new-initiative-in-mines-and-minerals-report>

<sup>21</sup> <http://www.cpecinfo.com/news/it-industry-expected-to-grow-due-to-cpec/NTA2OA>

- b. **Sektor Perbankan.** Sektor Perbankan sebagai amainstay perdagangan, perdagangan dan Industri adalah sumber utama keuangan. Menurut penelitian terbaru, untuk 3,6 unit peningkatan investasi mengarah ke peningkatan satu unit dalam PDB. Demikian juga, CPEC akan membawa pertumbuhan tahunan 1,5% dalam PDB di Pakistan selama tiga tahun ke depan, bersama dengan investasi swasta menambahkan pertumbuhan 0,5% dalam PDB negara. Peningkatan FDI ini kemungkinan akan meningkatkan prospek sektor perbankan Pakistan dalam hal pengembalian aset dan ekuitas yang lebih tinggi.

## 19. Sektor Pertanian

- a. Sektor pertanian merupakan sekitar 24% dari PDB, 43% dari angkatan kerja dan dianggap sebagai dasar utama untuk pendapatan devisa<sup>22</sup>, karena mengirimkan barang senilai US \$ 21,9 miliar di seluruh dunia pada 2017. Laporan yang dirilis oleh Dewan Bisnis Pakistan (PBC) menyatakan bahwa "Produktivitas pertanian Pakistan berkisar antara 29 hingga 52%, jauh lebih rendah daripada rata-rata terbaik dunia untuk komoditas utama".
- b. China telah menjadi salah satu importir terbesar barang-barang berbasis pertanian, dengan lebih dari \$ 100 miliar produk makanan dengan kemungkinan meningkat lebih dari \$ 500 miliar. Oleh karena itu, bahan makanan adalah jalan besar untuk dieksplorasi dalam perdagangan bilateral Pakistan-China.
- c. Negara-negara Afrika dan Amerika Selatan merupakan pasar non-tradisional untuk ekspor Pakistan; membutuhkan kepatuhan aturan WTO yang relatif kurang. Ini menawarkan potensi ekspor yang besar kepada Pakistan dalam produk pertanian berupa gandum, beras, dan buah-buahan.

<sup>22</sup> <https://dailytimes.com.pk/290539/agriculture-a-boon-for-pakistans-economy-and-cpec>

## Pusat Transit dan Perdagangan Regional - Penggiat

### 20. Stabilitas Politik dan Penyebab Umum.

Stabilitas politik dan policy yang jelas serta fokus pada level kepemimpinan, sangat penting dan menentukan keberhasilan dan kemakmuran negara. Keuntungan politis yang kecil dan kepentingan dangkal untuk mendapatkan suara elektoral harus dikorbankan demi kepentingan negara yang lebih besar. Ada konsensus umum di semua lembaga penting di negara ini, tentang pentingnya proyek dan arahan strategisnya.

### 21. Sistem Pemerintahan

Indeks Perdagangan yang Memampukan Global dan Indeks Kemudahan Berbisnis adalah beberapa skala yang digunakan secara luas untuk menentukan lingkungan suatu negara dalam melakukan bisnis atau perdagangan. Pakistan berada di peringkat 122 hanya satu posisi di atas Bangladesh dan 20 posisi di bawah India dalam Indeks Perdagangan yang Memungkinkan pada skala Global<sup>23</sup>. Dalam Indeks Kemudahan Berbisnis, Pakistan berada di peringkat ke-147, 47 posisi di bawah India dan 30 posisi di atas Bangladesh<sup>24</sup>.

Lingkungan pengoperasian, akses pasar, manajemen perbatasan, dan infrastruktur adalah beberapa pertimbangan yang memberikan wawasan terperinci tentang lingkungan yang berlaku di negara terkait dalam perdagangan dan transit. Upaya untuk mengatasi pesimisme diperlukan untuk memperbaiki lingkungan dengan bekerja di bidang yang ditentukan untuk indeks ini.

---

<sup>23</sup> <https://www.weforum.org/reports/the-global-enabling-trade-report-2016>

<sup>24</sup> <http://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/media/Annual-Reports/English/DB2018-Full-Report.pdf>

## 22. Lingkungan Operasional

### a. Pengembangan Sektor Energi

- 1) Survei Ekonomi 2017-18 menunjukkan peningkatan kapasitas terpasang Pakistan sebesar 30% pertumbuhan dalam 4 tahun dan pembangkit listrik mencapai hingga 29.573 MW pada akhir 2018 dengan penambahan 12.230 MW (US \$ 35 miliar di bawah CPEC).
- 2) Konsumen sektor domestik, industri dan pertanian tumbuh masing-masing rata-rata 4,7%, 5,75% dan 5,3% (Gbr. 2)<sup>25</sup>. Dengan perkiraan peningkatan tajam di sektor industri, perdagangan dan bisnis, permintaan listrik kemungkinan akan meningkat menjadi 50.000 MW (2030).
- 3) Persyaratan utama adalah melanjutkan fokus pada kapasitas pembangkit listrik untuk memastikan pertumbuhan berkelanjutan yang diinginkan di sektor industri, pertanian dan perdagangan.

### b. Penanaman Modal Asing

- 1) Dibandingkan dengan 16,4% pada tahun 2017-18<sup>26</sup>, investasi di Pakistan diperkirakan akan tumbuh sebesar 18% dari PDB pada tahun-tahun fiskal mendatang. Semua target investasi akan tercapai, asalkan ada peningkatan yang pasti dalam lingkungan keamanan, pasokan energi tanpa henti dengan proyeksi keuntungan yang lebih tinggi dan tingkat pemanfaatan kapasitas yang ditingkatkan.

<sup>25</sup> HDIP (Hydrocarbon Development Institute of Pakistan) 2011. Pakistan Energy Year Book 2011.

<sup>26</sup> <https://profit.pakistantoday.com.pk/2018/06/04/foreign-direct-investment-in-pak-likely-to-grow-in-2018-19>

- 2) Teknologi yang dapat diprediksi meluas dari kerja sama timbal balik antara bisnis China dan Pakistan diperkirakan akan memajukan manufaktur di semua sektor<sup>27</sup>.
- 3) KSA, Kuwait dan UEA meningkatkan komitmen dalam investasi di sektor Minyak dan gas Pakistan harus diambil sebagai awal diversifikasi FDI di Pakistan di luar China. Jaminan transparansi, keadilan dan keamanan untuk investasi harus terbukti penting dalam mengamankan investasi yang beragam di Pakistan.

### c. Kebutuhan Sumber Daya Manusia

- 1) CPEC kemungkinan akan meningkatkan kegiatan ekonomi dan menciptakan lapangan kerja. Saat ini, perusahaan China telah menciptakan sekitar 70.000 pekerjaan dan dalam waktu dekat, jumlahnya akan meningkat secara eksponensial.
- 2) Upah China lebih tinggi, terhadap satu pekerja China, mereka dapat mempekerjakan empat pekerja lokal<sup>28</sup> dan karenanya, membawa tenaga kerja China bukanlah pilihan yang diinginkan. "Diharapkan sekitar dua juta pekerjaan baru akan dihasilkan melalui CPEC hingga 2030"<sup>29</sup>.
- 3) Persyaratan tenaga kerja terampil harus di bidang insinyur, ekonom, manajer SDM, tenaga teknis dan juru bahasa China. Oleh karena itu, ada kebutuhan yang mendesak untuk mendidik dan melatih tenaga kerja sesuai dengan persyaratan untuk memungkinkan tenaga kerja lokal mendapatkan manfaat maksimal dari proyek.

<sup>27</sup> Ibid.

<sup>28</sup> <https://nation.com.pk/21-Aug-2018/cpec-to-boost-economic-activities-generate-2m-new-jobs-till2030>

<sup>29</sup> <http://www.chinadaily.com.cn/a/201808/20/WS5b7a5f67a310add14f386b6c.html>

#### d. Tantangan Keamanan

- 1) Situasi keamanan telah sangat membaik, namun demikian, ini tetap merupakan tantangan yang signifikan dan abadi untuk mewujudkan kesejahteraan di Pakistan. Pernyataan Panglima AD (COAS) mencerminkan besarnya ancaman terhadap Pakistan ketika dia berkata, "Musuh kita tahu bahwa mereka tidak dapat mengalahkan kita dengan adil dan karenanya telah menyebabkan kita mengalami perang hibrida yang kejam, jahat, dan berlarut-larut. Mereka berusaha melemahkan tekad kita dengan melemahkan kita dari dalam"<sup>30</sup>.
- 2) Beberapa dimensi tantangan keamanan Pakistan sesuai dengan bidang pertimbangan yang menekankan ketidakpuasan sektarian di Gilgit Baltistan dan Balochistan dan busur militansi yang membentang dari Xinjiang ke Gwadar.
- 3) Selain pengaturan keamanan lainnya termasuk LEA dan tentakel intelijen yang bekerja di bidang tanggung jawab mereka, Angkatan Darat telah membentuk dua Divisi Infanteri tambahan dan bekerja untuk melindungi proyek-proyek CPEC sebagai Selimut Keamanan (*Security Blanket*).

#### e. Sistem Transportasi

- 1) **Jaringan Jalan.** Kepadatan jalan yang ada di Pakistan adalah 0,32 kilometer per kilometer persegi, yang menurut pemerintah harus digandakan pada tahun 2025<sup>31</sup>. Peningkatan dan pembangunan jalan utama sekitar 3000 Km dengan biaya US \$ 4.466 Mn telah dilakukan berdasarkan CPEC. Infrastruktur jalan yang direncanakan setelah selesai harus cukup untuk

<sup>30</sup> <https://www.dawn.com/news/1401747>

<sup>31</sup> Transport and Communication Section, Ministry of Planning, Development and Reforms, Government of Pakistan.

memenuhi persyaratan transportasi selama 10 hingga 15 tahun, yang penting terletak pada pengembangan jaringan kereta api yang menyediakan moda yang layak secara ekonomi dan spasial untuk perpindahan logistik.

## 2) Kereta Api

- a) Saat ini Kereta Api Pakistan beroperasi dengan pangsa 10% penumpang dan 4% pengangkutan<sup>32</sup> dan memiliki 7.791 kilometer<sup>33</sup> jalur kereta api dan 8 pelabuhan kering pedalaman.
- b) Peningkatan Kereta Api Pakistan yang ada Jalur Utama-1 (ML-1) dari Peshawar ke Karachi dengan biaya Rs 381 miliar<sup>34</sup> akan meningkatkan transportasi melalui banyak lipatan kereta api.
- c) Rencana ML-4 yang menghubungkan Gwadar dengan ML-1 dan menyediakan jalur alternatif untuk kereta barang dan penumpang harus sangat penting dalam menangani lalu lintas dari jangka pendek hingga jangka menengah.



Gambar 6 – Kereta Api Link

<sup>32</sup> Revitalizing Industrial Growth in Pakistan, World Bank, page 86-87.

<sup>33</sup> Ibid.

<sup>34</sup> <https://www.dawn.com/news/1409887>

- 3) **Pelabuhan.** Saat ini, impor dan ekspor utama Pakistan adalah Karachi dan Port Qasim dari mana operasi tersebut dilakukan. Sementara di satu sisi muatan kargo kapasitas penanganan telah meningkat 3 kali dalam beberapa dekade terakhir tetapi di sisi lain lalu lintas pelabuhan peti kemas Pakistan (1,93 juta unit setara 20 kaki)<sup>35</sup> adalah yang terendah di kawasan ini. Operasionalisasi dan aktualisasi Pelabuhan Gwadar akan menghasilkan peluang baru dan meningkatkan perdagangan dan transit di Pakistan.

## Prospek Partisipasi Pihak Ketiga Dalam CPEC – Dalam Konteks Regional / Global

### 23. Kontur Konseptual Pihak Ketiga dalam CPEC

Pakistan terletak di suatu daerah, yang telah menjadi tempat masalah selama lebih dari empat dekade. Tekanan strategis dan persaingan kepentingan dari kekuatan-kekuatan penting, seperti yang disebutkan sebelumnya, semakin memperparah paradoks di sekitarnya. Ada pertentangan di antara masing-masing pemain internasional untuk meningkatkan kehadiran angkatan laut di negara-negara pesisir. Meskipun tidak ada bahaya pertikaian militer, namun persaingan ini memiliki risiko dalam mengikuti arus perubahan global. Dalam hal ini, kemitraan Amerika Serikat-India telah memperburuk situasi terutama dalam suasana ketegangan bersejarah antara Pakistan dan India. Keluhan yang ditimbulkan oleh pembagian sub-benua, bersama dengan saling mempengaruhi masalah lama Jammu dan Kashmir, menyuntikkan ketidakstabilan terus-menerus di daerah tersebut.

Terlepas dari tantangan untuk CPEC, fakta tetap bahwa wilayah geo-strategis diberikan kepada Pakistan, memungkinkannya untuk menjadi negara penghubung bagi negara-negara lain. Ini memiliki peran utama untuk

<sup>35</sup> Revitalizing Industrial Growth in Pakistan, opcit, page 85.

dimainkan dalam dinamika regional, yang sangat positif dan mengarah pada integrasi wilayah yang lebih kuat.

Pada saat ini, CPEC adalah usaha eksklusif antara China dan Pakistan, namun, kedua negara telah dengan terbuka mengundang negara-negara di daerah tersebut untuk bergabung dengan proyek tersebut. Kenyataannya, keberhasilan usaha akan bergantung padanya. Menariknya, kecuali India (karena permusuhan yang jelas membuat Pakistan terisolasi), tidak ada negara yang bermusuhan dengan CPEC. Mengambil utas, sangat penting untuk melihat CPEC sebagai pengubah permainan di wilayah ini. Selanjutnya, kesiapan menghadapi tantangan ini tergantung pada intensitas hubungan Pakistan - China dan menyadari bagaimana CPEC bermanfaat satu sama lain.

Konsepnya, didasarkan pada dorongan China untuk ekspor berbasis laut. Rute 19.000 mil dari Shanghai ke Timur Tengah harus diikuti untuk ekspor dan perdagangan<sup>36</sup>. Dengan pertumbuhan CPEC, 50% jarak tempuh rute laut akan berkurang dengan waktu yang dibatasi dari 50 hingga 25 hari<sup>37</sup>. Di sisi lain untuk Pakistan, simpul CPEC di semua kota besar sejalan dengan Visi Pemerintah untuk pertumbuhan ekonomi<sup>38</sup>.

Dampak tak terhindarkan dari keuangan \$ 62 miliar sangat penting, di mana ada kemungkinan untuk meningkatkan investasi di semua sektor ekonomi<sup>39</sup>. Ada juga beragam ruang investasi di berbagai bidang seperti bantuan industri dan pertanian<sup>40</sup>. Rencana peningkatan Sumber Daya Manusia warga negara, pelatihan tenaga kerja yang kurang profesional untuk

<sup>36</sup> Chen, Tao and Tae-Woo Lee, Paul, 'Shipping line dominance and freight rate practices on trade routes: the case of the Far East-South Africa trade', Int. J. Shipping and Transport Logistics, Vol. 5, No. 2, 2013.

<sup>37</sup> Ibid

<sup>38</sup> The seven pillars of Vision 2025 are based on the imperatives of embracing change and transformation, and to create new opportunities based on our innate strengths. Pakistan's untapped potential provides room for optimism that Pakistan could emerge as a great nation and economic power if resources are generated, managed and used efficiently.

<sup>39</sup> Official website of Ministry of Planning Development and Reform - Pakistan, available at:

<http://pc.gov.pk/web/vision>

<sup>40</sup> Ibid

berubah menjadi semi-profesional dan peningkatan paradigma keamanan regional adalah semua keuntungan dari proyek tersebut.

#### **24. Bagaimana China dan Pakistan Merasakan Partisipasi Pihak Ketiga dalam CPEC**

China dan Pakistan telah memutuskan untuk memulai proses dengan menetapkan dua titik fokus untuk bekerja pada konsep kontribusi negara / pihak ketiga dalam CPEC<sup>41</sup>. Pertemuan peninjauan CPEC antara Pakistan dan China telah memutuskan untuk membuka CPEC untuk pihak ketiga mana pun guna membuka jalan bagi negara dan investor lain untuk bergabung. Para pemimpin politik Pakistan menghargai tawaran Pakistan kepada Arab Saudi untuk menjadi bagian dari CPEC sebagai pihak ketiga, mengatakan akan memberikan rute perdagangan baru antara China dan negara-negara Teluk. Koridor ini tidak hanya ditujukan untuk China dan Pakistan tetapi juga merupakan kerangka pengembangan dan konektivitas untuk negara-negara lain di kawasan ini dan di luarnya.

China juga ingin melibatkan para pemangku kepentingan internasional yang disetujui oleh masing-masing negara di WEK mendatang karena keinginannya untuk menjauh dari kritik yang tidak diinginkan, terutama dari India dan AS, terkait dengan kemungkinan penawaran rahasia yang tetap melewati masa lalu dan sorotan mata publik. Negara-negara Eropa dan lainnya bersama dengan Arab Saudi, Turki dan Rusia dapat berinvestasi dalam sembilan WEK yang diusulkan, yang dirujuk oleh pejabat China. Kementerian Luar Negeri China mengatakan bahwa China akan menyambut keterlibatan pihak ketiga dalam CPEC dengan prinsip kesetaraan dan kesukarelaan. CPEC pernah disebut sebagai inisiatif terbuka dan mengundang lebih banyak negara untuk menjadi bagian darinya. Commissioning dari pembangkit listrik yang dibangun dengan bantuan China dan Qatar di Karachi, partisipasi Qatar menunjukkan bahwa CPEC terbuka untuk partisipasi negara ketiga.

---

<sup>41</sup> Ibid

Konsep pihak ketiga bukanlah hal yang baru: pada fase awal negara-negara lain seperti Iran dan Amerika Serikat mengajukan penawaran semacam itu dari Pakistan. Sementara Washington dan Iran tidak ingin menjadi bagian dari proyek karena kepentingan mereka sendiri, Riyadh menganggap CPEC sebagai kasus yang menarik untuk investasi. Jika manajemen Saudi mengambil keputusan untuk melakukan investasi dalam CPEC, ini akan menjadi investasi pertama yang sedemikian besar dan baik di kawasan ini dengan KSA tentu saja memperoleh taruhan dalam sistem ekonomi Pakistan. Ini adalah ayunan utama asuransi luar negeri Riyadh yang lebih dekat ke Pakistan. Gwadar mungkin ditransformasikan menjadi pusat trans-pengiriman dan pusat industrialisasi dengan kesadaran khusus tentang gadget komersial yang diberikan insentif agar dapat menghasilkan pengembalian biaya yang lebih besar.

## Analisis

### 25. Analisis Probabilitas Keterlibatan Pihak Ketiga Pada CPEC Dalam Kerangka Multi Lateral.

Kepentingan pihak ketiga yang beragam, seperti pertumbuhan ekonomi, konektivitas regional dan aspek terkait. Resolusi dari perbedaan kepentingan tersebut merupakan dividen/manfaat bawaan lain di dalam ruang lingkup kerja sama yang diwacanakan ini dimana jika semua kepentingan dari masing-masing pihak digabungkan secara bersama-sama maka dapat memberi manfaat bagi negara-negara yang bergabung dalam CPEC yang ditinjau/dianalisis dari beberapa aspek sebagai berikut :

- a. **Harmonisasi Ekonomi yang Lebih Besar.** Mencapai peningkatan harmonisasi ekonomi yang mengarah ke keharmonisan dan kooperasi regional yang lebih luas; menciptakan kolaborasi ekonomi regional

yang terbuka, inklusif, seimbang, dan bermanfaat untuk manfaat semua negara di sepanjang Inisiatif Sabuk dan Jalan (BRI)<sup>42</sup>.

- b. **Peningkatan Perdagangan di Seluruh Wilayah.** Konektivitas akan meningkatkan perdagangan di seluruh wilayah antara China, Iran, Afghanistan, Wilayah Asia Tengah (CAR) dan Rusia melalui Pakistan. Potensi pasar yang ditawarkan dan peluang yang disajikan oleh negara-negara di sepanjang *Belt and Road* akan diuntungkan melalui penciptaan lapangan kerja, peningkatan investasi, dan pertumbuhan yang menyeluruh.
- c. **Integrasi bersama dan Penjangkauan Global.** Penyediaan jalur darat dan laut yang terhubung mendorong integrasi dan kesejahteraan bersama. Kemudahan dalam perdagangan regional membuka prospek bisnis dengan pasar dunia lainnya meningkatkan jangkauan global dan daya tarik investasi asing langsung (FDI)<sup>43</sup>.
- d. **Kerjasama Energi.** Kerjasama Ini tidak hanya membayangkan kerja sama energi di negara-negara di sepanjang BRI tetapi juga mengamankan akses ke energi yang sangat dibutuhkan dari CAR dan ME ke China, Pakistan dan India (jika ia memilih untuk bergabung dengan CPEC). Petro China sendiri sudah memiliki lebih dari 30 proyek di luar negeri dalam rentang waktu tersebut<sup>44</sup>.
- e. **Pertukaran Budaya dan Diplomasi Ekonomi.** Ranah interaksi lainnya menghadirkan pertukaran orang-ke-orang dan budaya yang lebih baik; mempromosikan keharmonisan, kedamaian dan mempromosikan diplomasi ekonomi.

<sup>42</sup> Vision and Actions on Jointly Bldg Silk Rd Eco Belt and 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road, 28 Mar 2015, <http://english.cri.cn/index.html>

<sup>43</sup> <https://pakobserver.net/cpec-means-regional-connectivity/>

<sup>44</sup> China National Petroleum Corporation, 'Cooperation in the Field of Energy-A New Chapter of Silk Road', ZhongguoShiyouXinwenZhongxin [CNPC News Center], <http://news.cnpc.com.cn/system/2014/05/29/001489680.shtml>

- f. **Peningkatan Hubungan dan Prestise.** Konektivitas antar negara juga akan berkontribusi dalam meningkatkan hubungan luar negeri, citra internasional, dan prestise. Pakistan paling diuntungkan, karena akan menjadi pusat perdagangan untuk wilayah tersebut serta untuk perdagangan dan transit ekstra regional.
- g. **Resolusi / Manajemen Konflik melalui Konektivitas.** Keuntungan ekonomi dan stabilitas yang sesuai tidak hanya akan menguntungkan transit regional secara keseluruhan, perdagangan dan integrasi ekonomi tetapi juga membuka jalan / prospek resolusi konflik sebagai berikut: -
- 1) Stabilitas perdamaian dan keunggulan Afghanistan sebagai pusat konektivitas perdagangan dengan CAR, Asia Selatan dan negara-negara ekstra-regional lainnya<sup>45</sup>.
  - 2) Mempromosikan konsensus tentang konektivitas bilateral dengan Iran dalam jangka pendek hingga jangka menengah untuk meningkatkan integrasi regional dan menghindari kepentingan yang bersaing.
  - 3) Pasca kesuksesan dan dividen ekonomi yang sesuai dari konektivitas *Westward* memperluas akses *Eastward* ke India dalam jangka menengah hingga jangka panjang atas pilihan sendiri untuk penyelesaian perselisihan inti.

## 26. Prospek / Peluang untuk Pihak Ketiga di CPEC – Wilayah dan Sekitarnya.

Menjadi negara penghubung di antara berbagai wilayah penting dan karena lokasinya yang strategis, konektivitas melalui Pakistan memberikan prospek kepada pihak ketiga / negara / kawasan, sebagai berikut:

<sup>45</sup> Transport and Communication Section, Ministry of Planning, Dev and Reforms, Govt of Pakistan.

## a. Afghanistan

- 1) **Lokasi dan Perdagangan.** Afghanistan adalah negara yang terkurung daratan dengan penduduk 32,5 juta. Perbatasannya terhubung dengan Pakistan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan, China, dan Iran. Ini adalah ekonomi ke-158 dunia dalam hal ekspor<sup>46</sup> dengan ekspor utama buah-buahan tropis, anggur, besi tua, briket batu bara, dan kapas mentah. Mitra dagang utamanya adalah Pakistan, Iran, China, Rusia, India, dan Turki.
- 2) **Akses Pelabuhan untuk Perdagangan.** Perdagangan Afghanistan terutama didasarkan pada Pelabuhan Karachi. Aksesibilitas Gwadar semakin dekat menjadikan Afghanistan sebagai penerima manfaat utama dari rute Barat CPEC. Pintu masuk ke Afghanistan melalui Pelabuhan Gwadar akan menjadi sekitar 600 km lebih pendek dibandingkan<sup>47</sup> dengan jalur perdagangan Afghanistan saat ini yang menawarkan transit singkat dan mudah untuk ekspor pertanian sensitif waktu di Afghanistan<sup>48</sup>.
- 3) **Integrasi.** Afghanistan, Pakistan dan China adalah anggota Program Kerjasama Ekonomi Regional Asia Tengah (CAREC) bersama dengan 8 negara Asia Tengah lainnya. Afghanistan bergabung dengan CAREC pada tahun 2005. Afghanistan adalah pintu gerbang ke Asia Tengah dan dapat menyediakan jembatan yang menghubungkan CPEC dan CAREC.

<sup>46</sup> “Afghanistan’s Profile,” OEC, accessed 16th August, 2016, available at <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/afg/>

<sup>47</sup> Dr. Khalid Manzoor Butt and AnumAbid Butt, “Impact of CPEC on Regional and Extra-Regional Actors,” *Journal of Political Science* XXXIII (2015)

<sup>48</sup> Ibid

- 4) **Insentif Ekonomi.** Sikap Afghanistan untuk mendapatkan keuntungan dari peningkatan konektivitas infrastruktur yang telah diiklankan oleh CAREC. Kebijakan dan operasi CAREC dikaitkan dengan tujuan dan preferensi Strategi Pembangunan Nasional Afghanistan yang terdiri dari:
- a) Jaringan Transportasi Regional.
  - b) Meningkatkan Perdagangan Regional.
  - c) Mengamankan Energi yang Andal dan Efisien.
- 5) Selain itu, jalan tol Peshawar - Kabul yang direncanakan 256 km akan bergabung dengan Afghanistan dengan CPEC<sup>49</sup>.

**b. Iran**

- 1) **Jatuh dari Politik Global.** Pengenaan sanksi AS setelah keluar dari Joint Comprehensive Plan of Action (JCPOA) dan sanksi berikutnya menempatkan peningkatan fokus pada integrasi regional vis-a-vis Iran. Iran telah menyatakan keinginannya untuk bergabung dengan CPEC di sela-sela sesi UNGA ke-71 pada tahun 2016.
- 2) **Peningkatan Perdagangan Regional.** Dengan ambisi China dan Iran untuk meningkatkan perdagangan mereka hingga US \$ 600 miliar pada dekade berikutnya; China sudah menjadi importir minyak Teluk terbesar. Iran dan China dapat memperluas hubungan melalui CPEC; inisiatif yang benar-benar regional.

---

<sup>49</sup> Ibid

- 3) **Konektivitas yang Disempurnakan.** Pentingnya Iran dalam konektivitas regional tidak dapat terlalu ditekankan karena berfungsi sebagai pintu gerbang ke Negara-negara Timur Tengah. CPEC melalui Iran dapat membawa Negara-negara Timur Tengah ke ranah CPEC dan sekitarnya.
- 4) **Harmonisasi Sister Ports.** Untuk Pakistan dan China, Gwadar adalah kunci bagi kesuksesan CPEC. Demikian pula, pelabuhan Chabahar Iran juga penting untuk membangun konektivitas dengan CPEC / Gwadar. Kedekatan antara kedua port (yaitu 72 kilometer) dapat membuat mereka menjadi sister port di masa depan juga. Keterkaitan seperti itu akan memperkuat ikatan tiga negara.

c. **Kerjasama Ekonomi Regional Asia Tengah (CAREC).**

Ke-11 anggota CAREC yang terdiri dari China, Azerbaijan, Afghanistan, Kazakhstan, Republik Kyrgyz, Georgia, Pakistan, Mongolia, Tajikistan, Uzbekistan dan Turkmenistan memiliki potensi besar untuk bertahan hidup dengan CPEC. Faktor umum di antara CPEC dan CAREC adalah Pakistan dan China. Manfaat CPEC dapat menggiring bola ke seluruh negara anggota CAREC dengan Pakistan menjadi jembatan antara CPEC dan CAREC. Yang menonjol dalam mempromosikan konektivitas regional adalah seperti di bawah ini:

- 1) CAREC mendorong kolaborasi regional melalui transportasi, manfaat perdagangan, dan kebijakan perdagangan energi untuk memanfaatkan potensi sebenarnya dari kawasan; sejajar dengan CPEC / BRI.
- 2) Negara-negara Asia Tengah kaya akan energi dan Pakistan, Afghanistan, dan China kekurangan energi. Oleh karena itu, pasar energi regional dapat dibentuk untuk mempromosikan

keamanan energi dan efisiensi energi melalui transmisi dan infrastruktur pembangkit.

- 3) Asia Tengah menikmati aset energi kaya yang tersebar di kawasan ini; beberapa yang penting adalah:
  - a) Kazakhstan. 30 miliar barel cadangan minyak, cadangan batubara 33,6 miliar ton, dan cadangan gas 85 triliun kaki kubik.
  - b) Uzbekistan. Cadangan gas 65 triliun kaki kubik.
  - c) Turkmenistan. Cadangan gas 21 triliun kaki kubik.
  - d) Kyrgyzstan dan Tajikistan memiliki sumber daya tenaga air yang luas.
- 4) Berbagai proyek perdagangan energi antara CAREC, Afghanistan dan Pakistan adalah:
  - a) Pipa Gas TAP. Turkmenistan - Afghanistan - Pakistan  
Proyek pipa gas akan dapat mentransmisikan hingga 33 miliar cm gas per tahun.
  - b) Saluran Transmisi CASA 1000. Proyek pembangkit listrik ini diharapkan dapat menghasilkan hingga 1.300 MW listrik di Asia Tengah dan Selatan.
  - c) Proyek Transmisi Tenaga TUTAP. Dirancang untuk mentransmisikan sumber daya energi melalui Afghanistan dari CARs terutama Turkmenistan, Uzbekistan, Tajikistan dan Pakistan.

**d. India.**

Oposisi India terhadap CPEC merusak prospek konektivitas Timur-Barat. Kesepakatan transit minyak / gas India melalui Pakistan diproyeksikan sekitar US \$ 10 Miliar<sup>50</sup> membangun konektivitas melalui Pakistan dan Afghanistan menggunakan rute yang tersedia yaitu Wahga - Peshawar - Kabul - Kunduz - Dushanbe (Tajikistan) dan Mazar-e-Sharif - Termez (Uzbekistan) atau Herat - Mary (Turkmenistan). Saling ketergantungan perdagangan akan menghasilkan integrasi ekonomi dan politik yang lebih besar. Keuntungan yang tidak kalah berpengaruh bagi India adalah bahwa dengan masuk dalam proyek CPEC, ia akan dapat memperoleh akses tanah, melalui Pakistan, ke Afghanistan, Iran, Asia Tengah dan China Barat. Jika dilihat dengan ide, aspirasi dan tekad, CPEC-plus-India dapat bersekutu dengan Koridor Bangladesh-China-India-Myanmar, sehingga menciptakan rangkaian konektivitas dan penggabungan yang megah untuk seluruh Asia Selatan. Ini adalah kesempatan yang hilang bagi India, Pakistan dan semua negara lain di kawasan ini untuk bersatu dan meningkatkan kemajuan dan kemakmuran bersama.

**e. Timur Tengah (ME).**

Perdagangan antara China dan ME telah meningkat pesat hingga lebih dari 600% dalam dekade terakhir (sekitar US \$ 230 miliar). Arab Saudi, Bahrain, dan Iran adalah importir terbesar dari China; sementara, China tetap menjadi salah satu importir teratas untuk energi dari ME. Dengan KSA menunjukkan minat investasi dalam mengubah Gwadar menjadi kota minyak, perdagangan dengan KSA pada khususnya dan ME pada umumnya melalui Gwadar - hubungan Kashgar akan ditingkatkan berlipat ganda.

---

<sup>50</sup> Ibid

## f. Rusia dan Sekitarnya

- 1) Pencairan baru-baru ini di Pakistan – Hubungan Rusia telah menyebabkan tawaran Pakistan ke Rusia untuk menggunakan Gwadar sebagai Pelabuhan untuk perdagangannya dengan dunia luar. Perusahaan milik negara Rusia, Rostek Cooperation, berencana membangun 1100 km pipa gas North South di Pakistan dengan perkiraan biaya US \$ 2,5 miliar. Pipa dengan kapasitas 12,4 miliar meter kubik gas per tahun akan menghubungkan terminal LNG di Karachi ke Lahore. Kemungkinan juga CPEC akan dihubungkan dengan Uni Ekonomi Eurasia yang didukung Rusia.
- 2) **Prospek untuk Turki.** Turki menjadi semakin tertarik untuk bergabung dengan Organisasi Kerjasama Shanghai (SCO). Rusia, China, dan Pakistan mungkin membawa Ankara lebih dekat untuk bergabung dengan SCO. Turki juga dapat bergabung dengan CPEC sebagai bagian dari negara-negara anggota ECO dengan Pakistan, Iran dan CAS lainnya. Konektivitas yang diberikan CPEC kepada CAS dan kemungkinan masuknya Iran, Turki dan Rusia, akan menjadikan Pakistan pusat kegiatan ekonomi dengan Gwadar memfasilitasi perdagangan dengan negara-negara ini.

## 27. Dividen untuk Pakistan<sup>51</sup>

- a. Pada saat Pakistan berada di bawah krisis ekonomi, pihak ketiga dalam CPEC akan memberikan pilihan kebijakan luar negeri yang layak ke Pakistan untuk masa yang akan datang.
- b. Ini akan memberikan penyeimbang yang efektif ke India dengan menyangkal tekanan India dengan China.

<sup>51</sup> Mushahid Hussain, CPEC challenges and opportunities, article in Pakistan Army Green Book 2018

- c. Partisipasi pihak ketiga akan mengubah citra Pakistan sebagai negara ramah investor. Karena pihak ketiga akan dapat berinvestasi di Pakistan, maka negara-negara lain dan organisasi internasional akan mengambil peluang dan memulai investasi serius.
- d. Pihak ketiga akan menjadi suara kepercayaan terhadap Pakistan dan akan memberikan era harapan baru kepada federasi Pakistan. Cara menuju kemakmuran Pakistan.
- e. Keberhasilan pihak ketiga berarti kesuksesan CPEC dan ini akan berpotensi untuk menyatukan federasi. Daerah-daerah terpencil di Pakistan akan saling terhubung melalui jalan dan kereta api dengan peningkatan berkelanjutan dan proyek-proyek baru yang masuk.
- f. Investasi Pihak Ketiga, jika dilakukan di WEK, akan menjadi dorongan terbesar bagi industri Pakistan. Ini dapat dilakukan melalui transfer industri China atau industri baru dan khusus dari negara ke-3 termasuk transfer teknologi, khususnya di daerah yang kurang berkembang di Pakistan seperti Gilgit Baltistan dan Balochistan.

## 28. Manfaat Usaha untuk Pihak Ketiga dalam CPEC<sup>52</sup>

- a. Jalan damai di dunia adalah pemulihan kegiatan ekonomi dan perdagangan internasional. Fase panen awal CPEC hampir berakhir yang hanya berkonsentrasi pada pembangunan sektor energi dan infrastruktur. Fase kedua CPEC yaitu fase pengembangan industri dari CPEC (fase CPEC yang paling penting dan dapat dilakukan) telah dimulai. Pendorong utama keuntungan dalam CPEC tetap menjadi pengembangan industri, kerja sama dan perdagangan. Pakistan dan China harus mengejar inisiatif ini dan membawa mitra tambahan untuk membentuk kebijakan dan integrasi ekonomi regional.

<sup>52</sup> Ahmed Saeed Butt, Developing Pakistan through SEZs under CPEC, NDU book CPEC a Reality Check

- b. 9 WEK di semua provinsi telah ditetapkan. WEK ini akan menjadi tempat rekrutmen potensial bagi negara-negara tambahan untuk bergabung dengan CPEC. Karena masing-masing WEK ini bertujuan untuk produk-produk tertentu bersama dengan layanan berdasarkan aksesibilitas bahan baku, karyawan dan faktor-faktor lainnya. Dunia telah mengalami kesuksesan luar biasa dalam mendapatkan FDI di WEK.
- c. Di Pakistan WEK<sup>53</sup> adalah konsep yang relatif baru diluncurkan pada 2012 melalui UU WEK, yang dimodifikasi pada 2016. Sekitar 90% dari semua perusahaan di Pakistan dapat diklasifikasikan sebagai UKM, dengan total sekitar 3,2 juta perusahaan. UKM mempekerjakan 80% dari angkatan kerja non-pertanian, berkontribusi 40% dari PDB, dan memiliki 35% tambahan nilai. Namun, UKM terkendala oleh sumber daya keuangan dan lainnya termasuk kelangkaan modal kerja, kurangnya tenaga kerja yang berpendidikan dan terampil dan kekurangan Penelitian dan Pengembangan<sup>54</sup>. Karena alasan-alasan ini, UKM mungkin tidak dapat menutup mata uang domestik yang terus berubah dan mendapatkan devisa. Kebanyakan kisah sukses di Pakistan adalah perusahaan industri dan manufaktur multinasional dan telah secara efektif berkontribusi pada perekonomian Pakistan.
- d. Membangun kasus yang kuat dalam waktu dekat dan mengundang pihak ketiga untuk investasi mereka di WEK tampaknya menjadi pilihan yang tepat sekarang. Dalam Rencana Jangka Panjang CPEC, WEK harus diselesaikan pada Tahun 2030 bersama dengan industri petrokimia di Gwadar.

## 29. Tantangan untuk Partisipasi Pihak Ketiga dalam CPEC

- a. **Menyeimbangkan Pengaruh China.** Kekhawatiran strategis AS untuk membatasi pengaruh China di Kawasan Samudera India melalui

---

<sup>53</sup> Ibid

<sup>54</sup> Ibid

kemitraan strategisnya dengan India merupakan tantangan laten untuk mencapai konektivitas regional CPEC.

- b. **Minat yang Bersaing.** Keuntungan yang saling bersaing dari para pemain global dan regional menimbulkan kesulitan bagi Pakistan terutama untuk perang rahasia. Perang salib untuk kebebasan politik di Afghanistan dan antagonisme Gwadar vs Chabahar telah semakin memicu proksi di Khyber Pakhtoonkhwa / Balochistan.
- c. **Mengganggu Relevansi.** Pakistan menganggap sebagai ancaman bagi kepentingan kawasan India dan konektivitas Timur-Barat. Pengembangan Pelabuhan Chabahar dan menghubungkannya ke Afghanistan semuanya ditujukan untuk melewati Pakistan dan menjadikannya tidak relevan<sup>55</sup>.
- d. **Antagonisme India terhadap CPEC.** Kemitraan strategis jangka panjang antara Pakistan - China semakin memusuhi kekhawatiran keamanan India. India telah menyatakan penentangannya terhadap CPEC dengan dalih melewati wilayah yang disengketakan Gilgit Baltistan yang juga menyerang Amerika Serikat.
- e. **Afghanistan Quagmire.** Kebijakan AS yang tidak konsisten, di bawah tekanan Pemerintah Persatuan Nasional (NUG), Tentara Nasional Afghanistan (ANA) / LEA yang lumpuh dan berbagai faksi yang bertikai telah menyebabkan Afghanistan yang kacau dan tidak stabil dengan efek tumpahan di Balochistan, yang secara langsung mengancam konektivitas CPEC.
- f. **Perang Perdagangan dan Sanksi AS.** Konfrontasi perdagangan AS dan China yang sedang berlangsung dan sanksi AS terhadap Iran kemungkinan akan berdampak negatif pada CPEC vis-a-vis

---

<sup>55</sup> Tahir Masood, M.Farooq & Bashir Hussain, Pakistan's Potential as A Transit Trade Corridor, Pakistan Business Review, Apr 2016.

konektivitas, di mana, upaya AS untuk membalikkan keuntungan China.

- g. **Faktor Chabahar.** Terlepas dari kecenderungan Iran terhadap CPEC, keterlibatan India dalam pengembangan Pelabuhan Chabahar sebagai pesaing Gwadar tetap menjadi perhatian bagi Pakistan.
- h. **Manajemen Persepsi CPEC.** Persepsi anti CPEC di media sosial dan massa umum vis-a-vis kontrak, perangkap utang dan kelayakan ekonomi adalah sebuah tantangan. Tren negatif perlu ditangani melalui manajemen media yang efektif; memproyeksikannya sebagai "mega proyek" dari "kepentingan nasional kritis".
- i. **Keamanan dan Stabilitas Internal.** Keamanan internal Pakistan yang rentan terus membahayakan negara secara ekonomi, membatasi dari peluang yang akan datang. Gangguan eksternal dalam urusan domestik dan regional menambah kesulitan pada lingkungan keamanan yang sudah rumit.
- j. Menempa konsensus di antara berbagai pemangku kepentingan yang beragam termasuk Pemerintah Federal, parlemen dan provinsi. Mengingat fakta bahwa provinsi memiliki otoritas dan kemandirian, dan pengambilan keputusan di Islamabad pada dasarnya tidak dilaksanakan oleh provinsi serta pengadaan tanah dan masalah lainnya, dalam surat dokumen dan semangat yang sebenarnya. Ini jelas dari keprihatinan orang China juga terutama sehubungan dengan Gwadar. Hal yang sama kemungkinan akan menambah kerja sama pihak ketiga sampai batas tertentu.

## BAB IV PENUTUP

### 30. Simpulan

- a. Peningkatan lingkungan bisnis akan memungkinkan optimalisasi semua upaya untuk mendapatkan dividen yang benar.
- b. Penyelarasan strategis dan kerja sama erat antara pemerintah federal dan provinsi sangat penting untuk kemajuan di masa depan.
- c. Pendekatan bilateral terhadap CPEC membuat lebih sulit untuk menarik investasi global dan karenanya tidak dapat dieksploitasi untuk potensi sebenarnya. Untuk memperkuat CPEC dan mengubahnya menjadi usaha yang benar-benar menguntungkan, Pakistan perlu memikirkan kembali strateginya, menjadikannya inklusif bagi pemain global dan regional sebagai pihak ketiga.
- d. Konektivitas regional dan saling ketergantungan ekonomi melalui CPEC memiliki potensi untuk mendorong integrasi politik, perdamaian, stabilitas dan resolusi konflik dengan tetangga terdekat.
- e. Pakistan berdasarkan lokasi geo-strategisnya dan peluang transit perdagangan, mempertahankan potensi untuk mengubah proyek bilateral menjadi inisiatif regional melalui konektivitas.
- f. Mekanisme perdagangan dan transit yang komprehensif sangat penting untuk mengembangkan visi ekonomi bersama di kawasan dan di luarnya termasuk konsensus dengan Iran vis-à-vis Pelabuhan Chabahar dan Pelabuhan Gwadar.
- g. Sebuah cabang keamanan yang kuat sangat penting untuk kepercayaan investor dan untuk berjaga-jaga terhadap beragam ancaman eksternal sekaligus domestik terhadap mega proyek.

- h. CPEC kemungkinan akan memperkuat ikatan kerja sama regional terutama di Asia Selatan dan juga membantu dalam menyelesaikan masalah-masalah lama tiga kawasan, terorisme, Kashmir, dan Afghanistan.
- i. CPEC muncul sebagai desain kontainmen yang melayani kepentingan China dan Pakistan. Konvergensi strategis mengharuskan pilihan-pilihan yang direnungkan dengan baik untuk Pakistan tanpa mengorbankan otonomi negara.
- j. Ketergantungan yang berkelanjutan pada pinjaman eksternal dan salah urus, menyoroti tidak adanya strategi ekonomi yang dipikirkan dengan matang. Tata pemerintahan yang baik dan kebijakan fiskal yang sehat sambil menerapkan CPEC dapat membantu mengatasi dan akhirnya mengubah ekonomi yang menurun.
- k. Pengembangan dan operasionalisasi WEK yang direncanakan bersama dengan kluster industri yang ada perlu dilakukan di jalur cepat bersama dengan perbaikan lingkungan bisnis, yang akan memungkinkan optimalisasi semua upaya untuk mendapatkan dividen yang benar.
- l. Pengembangan industri bersama dengan komersialisasi Pelabuhan Gwadar memegang kunci untuk pengembangan Pakistan di mana pihak ketiga bisa ikut campur.
- m. Partisipasi pihak ketiga akan mengubah citra Pakistan sebagai negara ramah investor. Karena pihak ketiga akan dapat berinvestasi di Pakistan, maka negara-negara lain dan organisasi internasional akan mengambil peluang dan memulai investasi serius.
- n. Keberhasilan pihak ketiga berarti kesuksesan CPEC dan ini akan berpotensi untuk menyatukan federasi. Daerah-daerah terpencil di Pakistan akan saling terhubung melalui jalan dan kereta api dengan

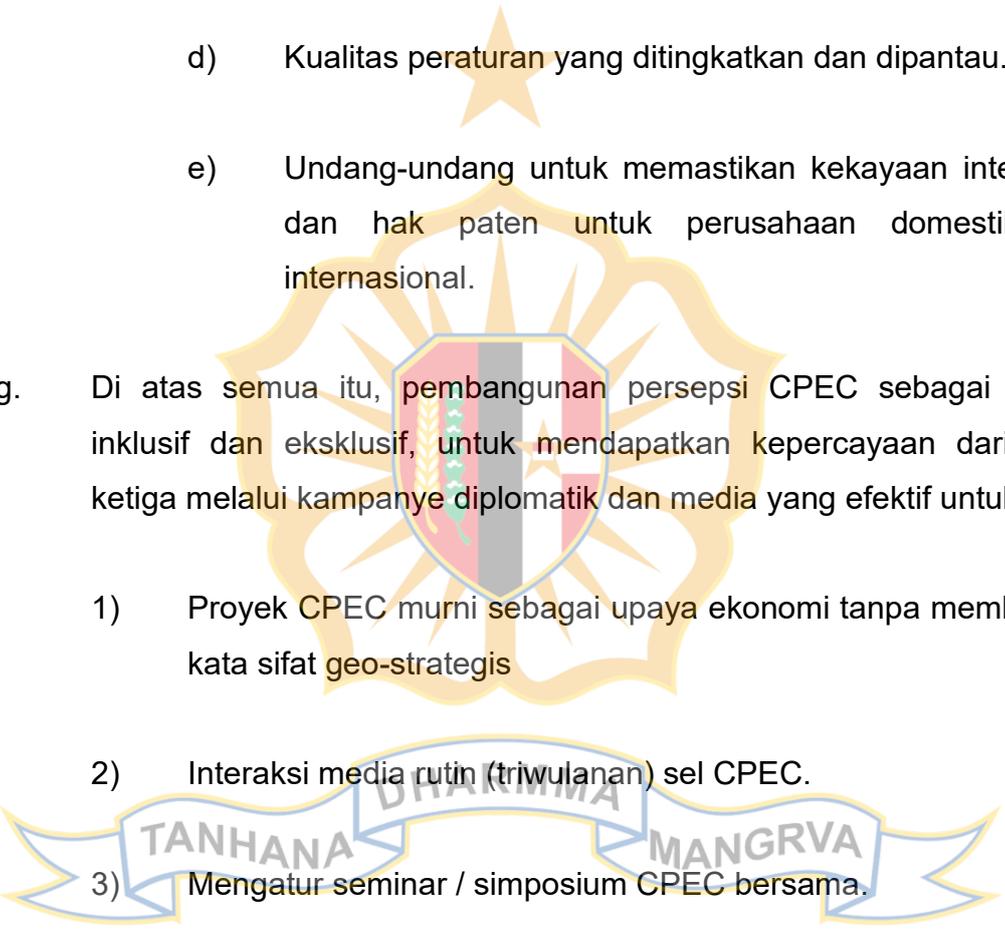
peningkatan berkelanjutan dan proyek-proyek baru yang masuk. Penyelarasan strategis dan kerja sama erat antara pemerintah federal dan provinsi sangat penting untuk kemajuan di masa depan.

- o. Investasi Pihak Ketiga melalui transfer industri China atau industri baru dan khusus dari negara ke-3, termasuk transfer teknologi, khususnya di daerah yang kurang berkembang di Pakistan seperti Gilgit Baltistan dan Balochistan akan menjadi pengubah permainan.

### 31. Rekomendasi

- a. Keterlibatan pihak ketiga untuk mendiversifikasi peluang investasi dalam berbagai proyek CPEC yang mempromosikan masa depan bersama adalah pilihan yang bijaksana. Meningkatkan taruhan ekonomi kumulatif melalui keterlibatan berbasis luas di WEK didasarkan pada inklusivitas dan kemakmuran bersama dari sekutu tradisional / negara-negara GCC. Negara / kelompok negara lebih disukai dilibatkan oleh Pakistan untuk berinvestasi di CPEC sebagai pihak ketiga, ini mungkin termasuk Timur Tengah, Republik Asia Tengah, Rusia, CAREC dan Uni Eropa
- b. Fase 2 CPEC telah dimulai. Negara-negara ini / pesaing pihak ketiga yang memiliki kepentingan mereka sendiri dapat ditawarkan kepada WEK yang berdedikasi sebagai mitra individu dalam industri atau dengan kelompok berdasarkan ketentuan referensi yang disepakati bersama yang menjaga otonomi negara Pakistan.
- c. Pakistan memiliki potensi untuk menarik FDI dan memanfaatkan dividen, yang ditawarkan CPEC. Khusus untuk WEK yang sudah direncanakan dan potensi masing-masing area, pihak ketiga dapat didatangkan untuk investasi di sektor-sektor berikut: -
  - 1) Industri otomotif.

- 2) Peralatan elektronik rumah tangga.
  - 3) Sektor TI.
  - 4) Industri pengolahan makanan.
  - 5) Permata dan industri mineral bernilai tinggi.
  - 6) Industri buah / pertanian.
  - 7) Industri petro kimia.
- d. Sektor-sektor yang disebutkan di atas dapat menjadi sumber keuntungan yang tinggi jika didirikan dengan baik di berbagai WEK di bawah CPEC. Tetapi untuk kontribusi yang efektif ini memerlukan FDI dan juga teknologi, praktik terbaik dan akses merek ke pasar lokal.
- e. Mengembangkan Pelabuhan Gwadar sebagai Transit dan Hub Perdagangan Regional dan penyelesaian proyek-proyek Kota / Pelabuhan Gwadar dalam jangka waktu yang ditentukan untuk komersialisasi, dengan menghilangkan leher botol dalam layanan dan infrastruktur harus dilakukan pada prioritas dan diselesaikan tanpa penundaan untuk memastikan kemajuan CPEC.
- f. Untuk membuat bisnis CPEC / investor ramah dan untuk mendapatkan kepercayaan dari investor, Pemerintah dapat memberikan prioritas tertinggi dan persetujuan jalur cepat untuk proposal domestik dan FDI yang ditujukan untuk ekspor. Ini mungkin termasuk:
- 1) Mengganti arus masuk bantuan dengan menarik aliran masuk FDI yang mewujudkan keterampilan manajerial dan pemasaran terbaik serta praktik terbaik, melalui 'Operasi Satu Jendela' untuk persetujuan FDI.

- 2) Meningkatkan lingkungan bisnis dengan mempromosikan kewirausahaan domestik. Disarankan mengikuti reformasi:
    - a) Kemudahan memulai bisnis baru.
    - b) Peningkatan dalam penegakan kontrak.
    - c) Memperlancar tarif melalui deregulasi.
    - d) Kualitas peraturan yang ditingkatkan dan dipantau.
    - e) Undang-undang untuk memastikan kekayaan intelektual dan hak paten untuk perusahaan domestik dan internasional.
  - g. Di atas semua itu, pembangunan persepsi CPEC sebagai proyek inklusif dan eksklusif, untuk mendapatkan kepercayaan dari pihak ketiga melalui kampanye diplomatik dan media yang efektif untuk:
    - 1) Proyek CPEC murni sebagai upaya ekonomi tanpa memberinya kata sifat geo-strategis
    - 2) Interaksi media rutin (triwulanan) sel CPEC.
    - 3) Mengatur seminar / simposium CPEC bersama.
    - 4) Penyediaan pembaruan kemajuan pada berbagai proyek melalui pengarahan.
    - 5) Perlihatkan kasus “Kemakmuran Bersama melalui Konektivitas” kepada Kepala Negara melalui peringatan “Pertemuan Gwadar”.
- 

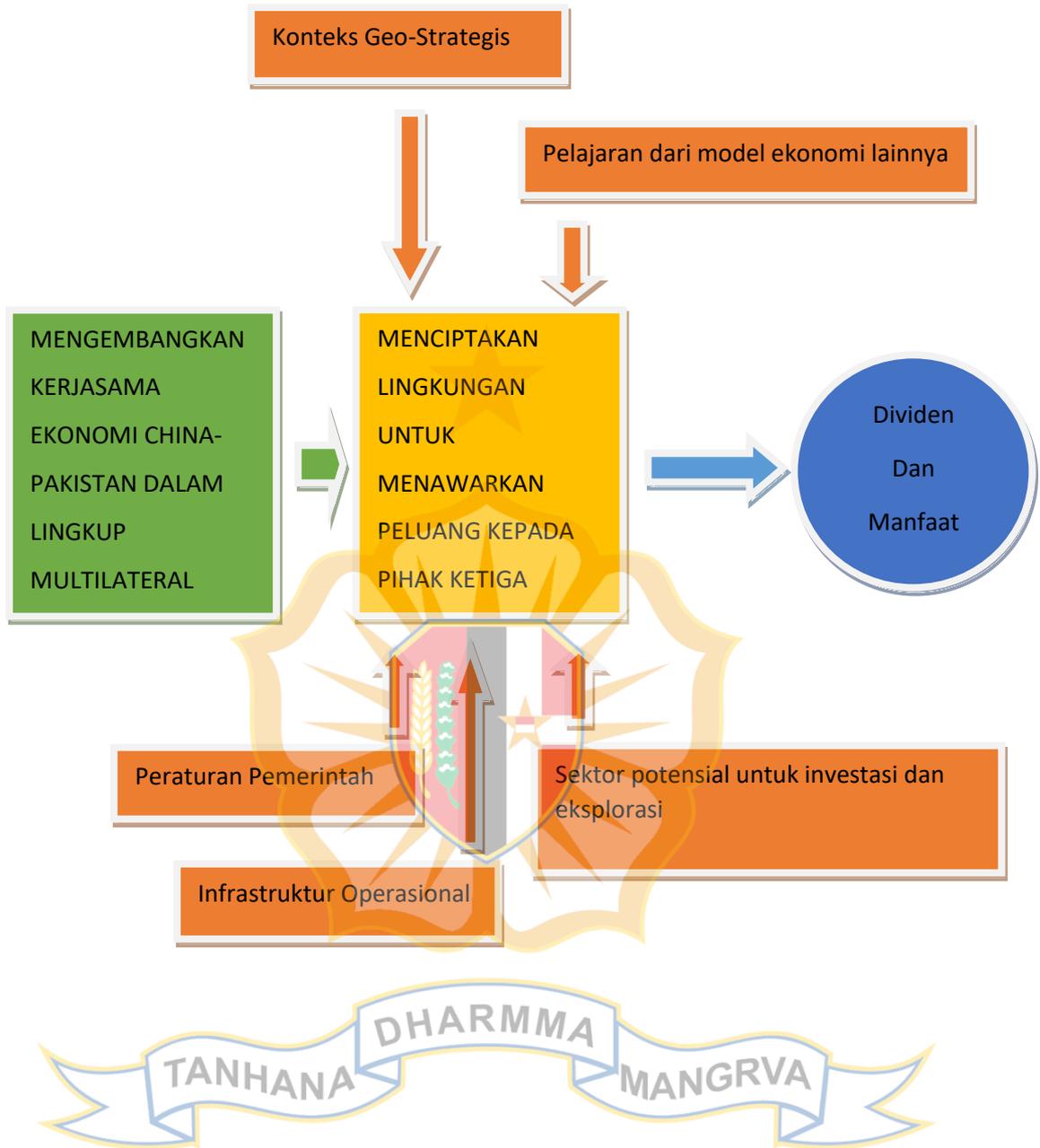
## DAFTAR PUSTAKA

- Abid, Massarrat, and Ayesha Ashfaq. "CPEC: Challenges and Opportunities for Pakistan." *Pakistan Vision* 16, no. 2 (2015).
- "Afghanistan's Profile," OEC, accessed 16th August, 2016, available at <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/afg/>
- Ahmed Saeed Butt, *Developing Pakistan through SEZs under CPEC*, NDU book *CPEC a Reality Check*
- Andrew F. Cooper. "The BRICS' New Development Bank: Shifting from Material Leverage to Innovative Capacity", *Global Policy*, 2017
- Aqeel, Muhammad. "Impact of China Pakistan Economic Corridor (CPEC)." (2016).
- Article by Andrew Korybko "Pakistan Is The "Zipper" of Pan-Eurasian Integration" 15 September 2015. <https://en.riss.ru/analysis/18882/>
- Article by Andrew Korybko "CPEC and the 21<sup>st</sup> Century Convergence of Civilizations" 19 January 2017. <https://katehon.com/article/cpec-and-21st-century-convergence-civilizations>
- Article, "Pakistan's potential as a transit trade Corridor and Transportation Challenges" by Muhammad Tahir Masood April 2016. <https://journals.iobmresearch.com/index.php/PBR/article/view/668>
- China National Petroleum Corporation, 'Cooperation in the Field of Energy-A New Chapter of Silk Road', *ZhongguoShiyouXinwenZhongxin* [CNPC News Center], <<http://news.cnpc.com.cn/system/2014/05/29/001489680.shtml>
- Chen, Tao and Tae-Woo Lee, Paul, '*Shipping line dominance and freight rate practices on trade routes: the case of the Far East-South Africa trade*', *Int. J. Shipping and Transport Logistics*, Vol. 5, No. 2, 2013.
- Chun Yang. "Government policy change and evolution of regional innovation systems in China: evidence from strategic emerging industries in Shenzhen", *Environment and Planning C: Government and Policy*, 2015
- CPEC Division Fact Book 2016; Government of Pakistan, Ministry of Planning, Development & Reforms. <http://pc.gov.pk/web/vision>
- Dr. Khalid Manzoor Butt and AnumAbid Butt, "Impact of CPEC on Regional and Extra-Regional Actors," *Journal of Political Science* XXXIII (2015)

- Finn Laursen, "Theory and Practice of Regional Integration," Jean Monnet/Robert Schuman Paper Series, Vol 8, no. 3 (2008): 4-5.
- "Geo-Economic Imperatives of Gwadar Sea Port and Kashgar Economic Zone for Pakistan and China" by Dr. Shabir Ahmad Khan. IPIR Journal XIII, no. 2 (Summer 2013): 87-100. <https://www.ipripak.org/wp-content/uploads/2014/02/art5sha.pdf>
- "Geo-Strategic Significance of Pakistan", CSS Forum, Civil Services of Pakistan. <http://www.cssforum.com.pk/css-compulsory-subjects/currentaffairs/44753-kips-geo-strategic-importance-pakistan-msword-format.html>
- Hassan Daud Butt, CPEC-Corridor to Lasting Peace, article in book CPEC a reality check, NDU
- Hans- Peter, Brunner, "What is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Sub-regions?", Asian Development Bank Economics Working Paper Series, No 117 (2013): Available at <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/100110/reiwp-117-economic-corridor-development.pdf>
- HDIP (Hydrocarbon Development Institute of Pakistan) 2011. Pakistan Energy Year Book 2011
- <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/zipper>
- Muhammad Samrez Salik. "China-Pakistan Economic Corridor: A Perspective from Pakistan", Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies, 2018. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/25765949.2018.1481619>
- Mushahid Hussain, CPEC challenges and opportunities, article in Pakistan Army Green Book 2018
- National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of, and Commerce of the People's Republic of China, "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road," National Development and Reform Commission, March 28, 2017, [http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html)
- Neo-functionalism: "Logic and Critique," <http://hum.port.ac.uk/europeanstudieshub/wp-content/uploads/2013/05/Module-4-extract-5-Neofunctionalismlogic-and-crtique.pdf>

- Nicholas John Spykman, <https://www.takshilaonline.com/geography-mains/rimland-theory-upsc-geography-paper-1-unit-10-models-theories-and-laws-in-human-geography/>
- Revitalizing Industrial Growth in Pakistan, World Bank, page 86-87.
- Samreen Fahim, Yasir Zeeshan. "Financial Institutions and Chinese Investment: The Review of China Pakistan Economic Corridor (CPEC) Policy", European Journal of Economics and Business Studies, 24 July 2018. <http://journals.euser.org/index.php/ejes/article/view/3430>
- "Securing the Belt and Road Initiative", by A Arduino, 2018
- Sial, Safdar. "The China-Pakistan Economic Corridor: an assessment of potential threats and constraints." Conflict and Peace Studies 6, no. 2 (2014): 24
- The Economist Intelligence Unit, "Prospects and Challenges on China's 'One Belt, One Road': A Risk Assessment Report" (Economist, 2016), <http://pubs.sciepub.com/wjssh/2/1/2/>.
- "The Geographical Pivot of History." By Halford John Mackinder,' <https://www.thoughtco.com/what-is-mackinders-heartland-theory-4068393>
- "Towards Greater Integration? Legal and Policy Directions of Chinese Investments in Pakistan on the Advent of the Silk Road Economic Belt" by Ahmad Ghouri published in The Chinese Journal of Comparative Law, 2015, 0, 1–33: doi: 10.1093/cjcl/cxv019
- Vision and Actions on Jointly Bldg Silk Rd Eco Belt and 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road, 28 Mar 2015, <http://english.cri.cn/index.html>
- [www.cpecinfo.com](http://www.cpecinfo.com)
- [www.carecprogram.org](http://www.carecprogram.org)
- [www.dawn.com.pk](http://www.dawn.com.pk)
- Zaheer, Captain K. Raffat. "Development and Operations of the Port of Gwadar." International Federation of Shipmaster's Associations (2006).

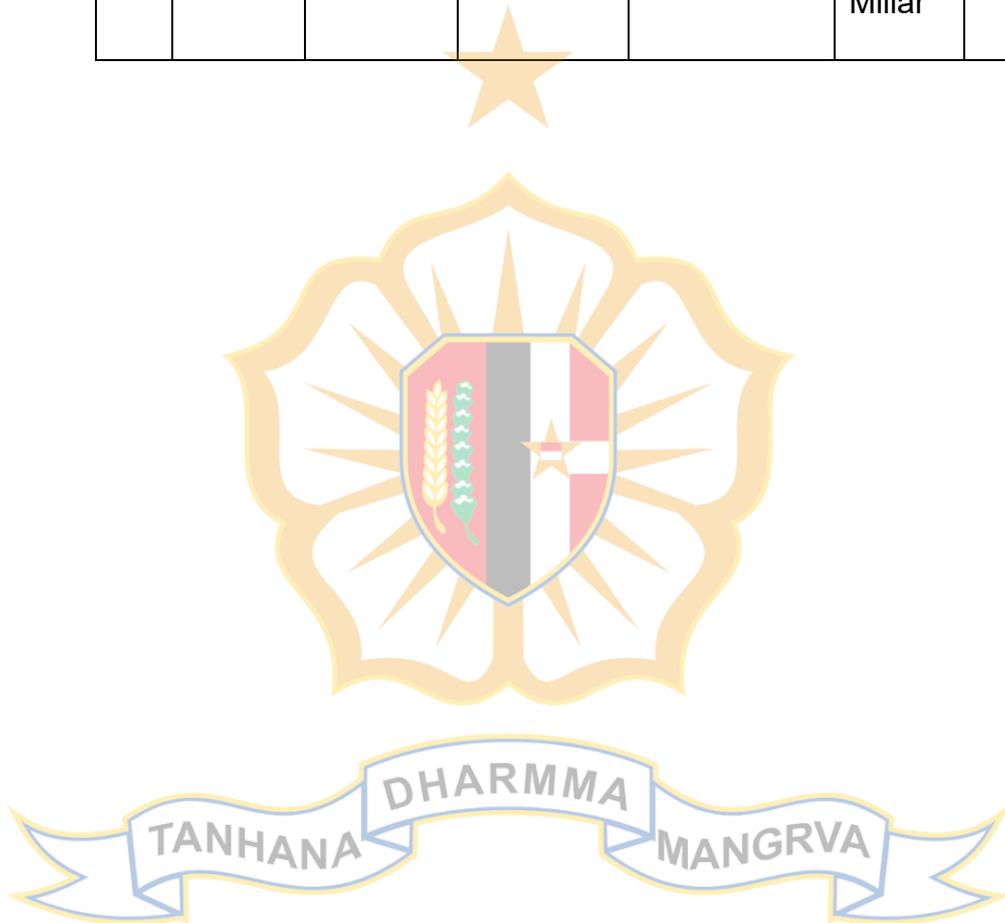
### ALUR PIKIR



**TABEL**

TABEL 1. PENGEMBANGAN SHENZHEN

No	Tahun	Populasi	PDB US\$	PDB / Kapita US\$	Ekspor	Literasi %
a)	1980	30 Ribu	20 Juta	250	-	15
b)	2018	20 Juta	338 Miliar	27.199	231 Miliar	95



**DAFTAR GAMBAR**

- GAMBAR 1. CHINA, PAKISTAN DAN WILAYAH  
GAMBAR 2. RUTE CPEC VIS-A-VIS RUTE LAUT  
GAMBAR 3. IKHTISAR CPEC  
GAMBAR 4. RUTE JALAN RAYA CPEC  
GAMBAR 5. PELABUHAN GWADAR  
GAMBAR 6. LINK KERETA API



## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Omar Maqbool, nswc, psc  
 Pangkat : *Brigadier General*  
 Nomor Angkatan Darat : PA 32566  
 Jabatan Terakhir : Komandan  
 Instansi : *16 Armoured Brigade*  
 Alamat Resmi : C / O Angkatan Darat Pakistan  
 Alamat Rumah : *11, Askari Villas, Sarwar Road, Lahore 54810*  
 Negara : Pakistan  
 Telepon : +92 305 8121212  
 Surel : [omarmaqbool@gmail.com](mailto:omarmaqbool@gmail.com)



Jakarta, \_\_\_\_ Juli 2020



OMAR MAQBOOL, nswc, psc  
 BRIGADIER GENERAL, PAKISTAN