

BAB III

Kepentingan Keamanan dan Ekonomi Tiongkok dalam China

Pakistan Economic Corridor

3.1 Kepentingan Keamanan

Pada bab ini penulis akan menyajikan tentang perselisihan yang terjadi di wilayah Balochistan yang mana melibatkan peran warga lokal yang merasa tidak adil terhadap keputusan Pakistan. Lalu selanjutnya pada Keamanan Jalur Perdagangan Wilayah Kashmir akan menjelaskan bagaimana sengketa wilayah yang dijalani oleh Pakistan dan India yang mana akan memberikan pengaruh terhadap jalannya kerja sama ini. Pada pembahasan terakhir akan menjelaskan Penguatan Tiongkok Pada Wilayah Ladakh yang merupakan sengketa wilayah yang terjadi langsung antara Tiongkok dengan India dan juga sengketa ini akan memberikan efek samping terhadap jalannya kerja sama *China Pakistan Economic Corridor* dan juga hubungan bilateral Tiongkok dengan India

3.1.1 Perselisihan Wilayah Balochistan

Tiongkok dan Pakistan secara umum telah menghadapi dampak terorisme dan ada beberapa bagian negara yang merasakan dampak yang lebih parah dibandingkan bagian negara lainnya. Balochistan merupakan salah satu daerah yang terdampak atas tindakan terorisme, tidak hanya dalam perkara jumlah korban yang tewas dan kerusakan infrastruktur tetapi juga menimbulkan dampak terhadap politik regional dan politik secara internasional. Menurut para ahli sejarah memperkirakan munculnya gerakan-gerakan ini telah berlangsung selama ratusan tahun, munculnya gerakan nasionalis di Balochistan diperkirakan ada pada abad ke

19. Namun bagi sejarawan lainnya, gerakan nasionalis Baloch ini benar-benar baru muncul ketika mendekati pembentukan Pakistan, dan terinspirasi oleh revolusi Soviet di Rusia dan kemerdekaan India yang dipimpin oleh Gandhi. Balochistan adalah provinsi terbesar di Pakistan yang meliputi 44% dari total daratan. Provinsi ini memiliki garis pantai yang membentang sepanjang 770 km dan berbatasan dengan Iran dan Afghanistan. Tidak hanya itu perbatasan pada negara ini tidak hanya panjang namun juga memiliki tantangan tersendiri yaitu sangat sulit untuk dikelola ataupun dikendalikan. Provinsi ini juga memiliki lahan yang luas dan petani disana memanfaatkannya dengan menanam tanaman komersial. Meskipun provinsi ini dikaruniai dengan sumber daya alam yang melimpah, namun penduduknya merupakan petani dan peternak, akibatnya sering terjadi aksi terorisme termasuk pembunuhan, ledakan bom, penghancuran infrastruktur pemerintah, dan kejahatan lainnya.⁴¹

Pada provinsi ini berpenduduk jarang, dan wilayah dari daerah ini kontras dengan besar wilayahnya. Jika dilihat secara ekonomi, Balochistan menawarkan sumber daya terbaik untuk pembangunan. Provinsi ini sangat kaya dengan mineral, gas, dan letak yang baik. Balochistan memiliki lokasi dengan rute terbaik ke Asia Tengah, Samudera Hindia, Timur Tengah dan juga Asia Selatan. Balochistan selalu menjadi pusat konflik dikarenakan geografinya yang mempengaruhi lingkungan keamanannya. Menurut warga Baloch mereka memiliki rasa frustrasi yang semakin meningkat yang diakibatkan bahwa Balochistan merupakan bagian dari federasi

⁴¹ Akbar, Muqarrab, Muhammad Tahir Hassan, and Mian Tahir Ashraf. "Role of CPEC in Energy and Industrial Development of Pakistan." *Global Political Review* VI, no. I (2021): 74–90. [https://doi.org/10.31703/gpr.2021\(vi-i\).07](https://doi.org/10.31703/gpr.2021(vi-i).07).

tetapi hanya di atas kertas dan dibawah kekuasaan negara yang menurut mereka terus menerus untuk mengeksploitasi kekayaan alamnya. Perlawanan dari warga Baloch terus menerus mengalami peningkatan selama beberapa waktu ini, terutama setelah pemerintah Pakistan melakukan kerja sama *China Pakistan Economic Corridor* dengan Tiongkok. Balochistan memiliki cadangan batu bara dan gas alam yang cukup besar. Gas alam menjadi penting bagi profil energi Pakistan yang mana pada wilayah Balochistan telah menyumbang 50% dari total konsumsi energi Pakistan dan hingga saat ini masih menjadi sumber energi utama negara tersebut, dan ekonomi dari Pakistan juga bergantung kepada gas alam dunia.

Bagi para warga Balochistan, sejarah industri gas alam domestik yang telah ada selama kurang lebih setengah abad merupakan suatu sikap ketidakpedulian yang tiada henti-hentinya terhadap penduduk asli daerah tersebut. Dalam hal pekerjaan para penduduk asli Baloch merasa terpinggirkan yang disebabkan oleh pekerja yang bergaji tinggi didatangkan dari luar Balochistan, hal ini membuat warga lokal Baloch hanya menjadi pekerja kelas bawah yaitu buruh harian. Hasil keuntungan dari gas alam yang dibayarkan oleh pemerintah pusat dilakukan dengan sistematis hanya pada biaya produksi sumur gas. Akibatnya warga Baloch merasa tidak adil dan mereka harus menanggung akibat yaitu Balochistan hanya menerima seperlima dari hasil keuntungan tersebut dibandingkan wilayah penghasil gas lainnya, yang mana hal ini secara tidak langsung menjadikan Balochistan provinsi termiskin namun tetap menjadi pemasok gas utama.

Pada wilayah Balochistan merupakan salah satu wilayah yang keras dengan segala aspek yang dimilikinya, konflik bersenjata di Balochistan diawali dengan

Mir Ahmad Yar Khan yang merupakan khan terakhir dari kerajaan Khalat sejak tahun 1666 hingga 1955 yang memimpin wilayah Balochistan dan bergabung dengan Pakistan pada tahun 1948. Namun seiring dengan keputusan itu, Agha Abdul Karim yang merupakan saudaranya menentang langkah tersebut dan melakukan pemberontakan bersenjata. Pemberontakan tersebut telah terjadi selama empat kali dalam beberapa dekade sejak saat itu. Pemberontakan yang terjadi terakhir kali dianggap sebagai pemberontakan Baloch yang bersatu untuk melawan negara Pakistan. Pemberontakan tidak hanya terjadi yang disebabkan oleh kerajaan namun juga terjadi pada suku Marri dan Bengal pada tahun 1974.

Pada tahun 2003 gelombang pemberontakan sengketa pembagian gas alam terjadi antara Islamabad dan Nawab Akbar Bugti yang merupakan kepala suku Bugti, walaupun pada konflik tersebut telah ada langkah penyelesaian yang diupayakan oleh senator liga muslim Pakistan namun Bugti terbunuh dalam operasi militer pada tahun 2006. Dalam sebuah wawancara pada tahun 2003, seorang politikus Baloch, Sherbaz Mazari mengatakan jika Bugti menjadi korban maka ia menjadi tokoh pahlawan bagi seluruh Balochistan. Anggota keluarga Bugti melarikan diri ke Kabul dan kemudian pergi ke Jenewa, semua orang yang memiliki keterkaitan dengan Bugti tetap dalam pengasingan hingga saat ini. Dengan terbunuhnya Bugti terjadi kelahiran gerakan separatis Baloch yang lebih luas, yang beroperasi di daerah pesisir sekitar pelabuhan Gwadar. Pemberontak juga telah menargetkan untuk menyerang pipa gas, rel kereta api, personel keamanan, dan

salah satunya yang cukup meningkatkan rasa khawatir yaitu menyerang pekerja migran dari wilayah lain di Pakistan.⁴²

Pada dinamika perselisihan yang terjadi pada wilayah Balochistan juga tidak terlepas dari beberapa aktor perselisihan tersebut yang sebenarnya memiliki dasar keresahan yang sama, dan pada perselisihan ini ada 3 aktor yang berperan besar hingga saat ini. Balochistan Liberation Army merupakan organisasi militan Baloch yang berjuang untuk melawan pemerintahan Pakistan yang bertujuan untuk menyingkirkan pengaruh asing, dan Balochistan Liberation Army yang didirikan pada tahun 2000 percaya bahwa pemerintah Pakistan mendistribusikan keuntungan dari sumber daya alam ini dilakukan secara tidak adil, dan juga untuk mendapatkan otonomi daerah Balochistan dan untuk mengusir pemerintah Pakistan yang bekerja sama dengan Tiongkok melalui *China Pakistan Economic Corridor* dari wilayah tersebut dari eksploitasi terhadap sumber daya alam Balochistan.⁴³

Pada 14 Agustus 2023 Balochistan Liberation Army melancarkan serangan terhadap pekerja Tiongkok di area Gwadar namun digagalkan oleh militer Pakistan. Peristiwa ini menewaskan dua militan dan melukai Balochistan Liberation Army dan pekerja Tiongkok tidak mengalami luka apapun pada saat baku tembak dengan pasukan keamanan Pakistan.⁴⁴ Balochistan Liberation Front yang berdiri pada tahun 1964 merupakan organisasi nasionalis yang melakukan perjuangannya untuk memerdekakan provinsi Balochistan. Kelompok ini menuntut untuk kemerdekaan

⁴² Rafiq, A. (2017). *The Tiongkok-pakistan economic corridor*.

⁴³ *Balochistan Liberation Army*. Balochistan Liberation Army|Mapping Militants Project. (n.d.). <https://mappingmilitants.org/profiles/balochistan-liberation-army#narrative>

⁴⁴ Quetta, A. K. in, & Islamabad, S. S. in. (2023, August 14). *Pakistani militants attack convoy of Chinese engineers*. CNN. <https://www.cnn.com/2023/08/13/asia/militant-attack-chinese-engineers-pakistan-intl/index.html>

dan kelompok ini menerima dukungan senjata dari Irak untuk melakukan serangan terhadap pasukan keamanan Pakistan serta proyek-proyek yang ada pada CPEC. Balochistan Liberation Front pernah melakukan penyerangan kepada pekerja-pekerja dan juga menyerang penjaga pantai sekitar pelabuhan Gwadar dan operasi terakhir dari grup ini dilakukan pada 26 Oktober 2018 yang bekerja sama dengan Balochistan Liberation Army yang telah menyerang konvoi keamanan dan membunuh 2 orang dari peristiwa tersebut.⁴⁵

Baloch Republican Army merupakan organisasi separatis yang memiliki tujuan sama yaitu untuk berperang melawan pemerintahan Pakistan untuk provinsi Baloch yang merdeka, kelompok ini beranggotakan sebagian besar aktivis politik dan juga mahasiswa yang berada di Balochistan. Kelompok ini lahir pada tahun 2006 sebagai respon terhadap kebencian atas apa yang dirasakan penduduk Balochistan. Organisasi ini menentang segala investasi dan intervensi asing di Balochistan, dan kelompok ini disinyalir memiliki kaitan dengan kelompok-kelompok sebelumnya. Pada 20 Desember 2018 kelompok ini menanam ranjau darat di area Balochistan dan membunuh 1 orang lalu pada 23 Februari 2019 kelompok ini kembali menanam ranjau darat dan berhasil untuk membunuh pasukan keamanan Pakistan sebanyak enam orang.⁴⁶

Wilayah Balochistan merupakan salah satu wilayah yang dianggap vital bagi kerja sama *China Pakistan Economic Corridor* namun pada kenyataannya

⁴⁵ *Balochistan Liberation Front*. Balochistan Liberation Front Mapping Militants Project. (2019). <https://mappingmilitants.org/profiles/balochistan-liberation-front#narrative>

⁴⁶ *Balochistan Republican Army*. Balochistan Republican Army Mapping Militants Project. (2019). <https://mappingmilitants.org/profiles/balochistan-republican-army>

wilayah yang vital memiliki tantangan pada sektor keamanan dari kerja sama ini yang ditakutkan memberikan hambatan yang berarti. Kelompok-kelompok separatis tersebut memiliki kepentingan tersendiri yang ditakutkan memberikan gangguan yang cukup mencekam terhadap para pekerja-pekerja asal Tiongkok. Wilayah Balochistan berperan penting terhadap jalannya kepentingan Tiongkok dalam kerja sama ini dikarenakan pada wilayah ini memiliki sumber daya alam dan juga pelabuhan Gwadar yang menjadi salah satu tulang punggung terhadap kepentingan Tiongkok pada *China Pakistan Economic Corridor*.

3.1.2 Keamanan Jalur Perdagangan Wilayah Kashmir

India dan Pakistan merupakan dua negara yang selalu berselisih dan jarang sekali untuk bersepakat terhadap area teritorial mereka yaitu wilayah Kashmir. Kashmir menjadi wilayah yang selalu menjadi sengketa yang tidak kunjung selesai. Wilayah ini menjadi pembahasan kekuasaan yang mengacu kepada wilayah tersebut dan wilayah teritorial yang selalu diperjuangkan oleh negara yang memiliki sengketa. India dan Pakistan adalah negara yang bertetangga yang menjalani peristiwa sengketa Kashmir sejak tahun 1947. Kejadian ini bermula dengan Pakistan yang awalnya bagian dari India yang sebelumnya diberikan kemerdekaan dari Inggris. Konflik wilayah Kashmir diawali dengan warga Kashmir yang secara mayoritas menganut agama islam namun Hari Singh yang merupakan pimpinan dari wilayah itu menganut agama Hindu. Kashmir pada saat itu terbagi dua yaitu Jammu yang merupakan mayoritas Hindu dan Kashmir yang mayoritasnya Islam. Pada tindakan tersebut Hari Singh menyikapi hal ini dengan keraguan dengan tidak memilih Pakistan atau India dan hal ini memicu kegaduhan penduduk Kashmir

yang pada realitanya memiliki keinginan untuk ikut kepada Pakistan dikarenakan faktor agama dari sekitar 12.000.000 penduduk memiliki 77% menganut agama Islam. Setelah Hari Singh menyikapi dengan penuh ketidakjelasan warga Kashmir berprotes dengan didukung oleh Pakistan yang mengakibatkan Hari Singh semakin terdesak namun Hari Singh malah meminta pertolongan kepada Perdana Menteri Jawaharlal Nehru dan ia setuju untuk membantu namun dengan syarat yaitu Kashmir menjadi wilayah dair India.

Wilayah ini sebagai bagian dari *Indian Princely States* yang diberikan oleh Inggris dan diberikan kebebasan untuk memilih bergabung ke India atau Pakistan, namun Hari Singh malah menyikapi hal ini dengan berbeda yaitu ingin mendirikan negara baru. Pada tanggal 27 Oktober 1947 Hari Singh memberikan keputusannya untuk bergabung ke India dan dilakukan tanpa meminta persetujuan dari penduduk Kashmir yang mana mayoritasnya menganut agama Islam.⁴⁷ Pada perkembangan dari konflik ini pada tahun 1972 dibentuk perjanjian di kota Simla dan dinamakan sebagai *Simla Agreement* yang mengandung kedua negara tersebut sepakat untuk mencari kesepakatan perihal Kashmir tanpa bantuan dari pihak ketiga yaitu Perserikatan Bangsa-Bangsa.

Pada perjanjian ini melahirkan beberapa perubahan yaitu perubahan nama garis batas yang awalnya bernama garis batas diantara Kashmir, India, dan Pakistan yang ada sejak konflik pada tahun 1947 dan diganti dengan *Line Of Control*. Pada konflik yang terjadi diantara India dan Pakistan juga ada upaya untuk melakukan

⁴⁷ Hakim, A. B., & Sadiyin, M. (2022). Khasmir dalam Pusaran Konflik Antara India dan Pakistan. *Journal of International Relations (JoS)*, 1(1), 40–49. <https://unimuda.e-journal.id/jurnalhubunganinternasional%0AKHASMIR>

tindakan untuk mencapai kesepakatan dengan melakukan diplomasi yang cukup unik yaitu dengan menggunakan olahraga kriket yang digemari oleh kedua negara. Metode penyelesaian konflik ini dilahirkan pada tahun 1987, pada saat Zia-ul Haq sebagai pemimpin Pakistan memenuhi undangan Rajiv Gandhi sebagai Perdana Menteri India untuk menyaksikan pertandingan kriket antara India dan Pakistan dan setelah menonton pertandingan mereka melaksanakan pertemuan tentang resolusi konflik yang terjadi Kashmir. Perkembangan selanjutnya terjadi pada tahun 2005 pada saat kedua negara melakukan terobosan terhadap fasilitas nuklir yang mana meningkatkan eskalasi konflik dan bahkan bisa untuk memicu perang.

Penerapan dari diplomasi menggunakan kriket masih menjadi primadona, pada tahun 2005 kedua negara kembali melakukan ini dan melakukan perundingan secara satu meja dan dilaksanakan pada saat pertandingan kriket sedang berlangsung.⁴⁸ Konflik yang terjadi terkait perebutan wilayah kekuasaan yang terjadi diantara kedua negara ini memiliki dinamika yang mengakibatkan kerugian yang besar. Pada 8 Juni 2016 terjadi aksi saling serang Pakistan dengan India yang disebabkan oleh pembunuhan pimpinan kelompok dari Hizbul Mujahidin yaitu Burhan Wani. Demonstrasi terjadi sebelum aksi saling serang dan India berasumsi bahwa pembunuhan Burhan Wani merupakan salah satu keputusan yang diperlukan untuk mengakhiri pemberontakan warga Kashmir.

Eskalasi dari perselisihan ini mencapai puncaknya pada tahun 2019 dimana terjadi aksi penyerangan satu sama lain yang lebih berbahaya, aksi ini diawali

⁴⁸ Muhammad Tasleem Ashraf, "Pakistan-India Relations: Bridging the Gap through Cricket Diplomacy for Peace and Political Integration," *Pakistan Social Sciences Review* 6, no. 1 (2022): 82–95, [https://doi.org/10.35484/pssr.2022\(6-i\)07](https://doi.org/10.35484/pssr.2022(6-i)07).

dengan insiden bom bunuh diri pada 14 februari 2019 yang menabrakkan mobil dengan membawa bahan peledak seberat 300 kg dan menargetkan pasukan polisi India yang sedang konvoi. Bom bunuh diri ini membunuh 44 personil tewas dan melukai 70 orang. Kelompok militan *Jaish-e Mohammed* mengakui sebagai perbuatan mereka dan India merespon dengan mengebom tempat persembunyian mereka dan dilakukan sebagai balas dendam, India mengakui telah membunuh militan tersebut.⁴⁹

India yang merupakan rival dari Pakistan juga semakin meningkatkan situasi dan konflik ini dengan mencabut pasal 370 mengenai pengaturan khusus terhadap wilayah Kashmir dan Jammu yang mempunyai fleksibilitas dan wewenang yang berbeda dalam menjalankan sistem pemerintahannya sendiri dan dapat untuk merancang aturan dan hukum sendiri, dan memiliki bendera sendiri dan keputusan ini mendapatkan penolakan dari warga Kashmir. Perdana Menteri Imran Khan merespon hal ini sebagai tindakan yang tidak mematuhi Dewan Keamanan PBB dan beranggapan PBB tidak maksimal dalam bekerja dan memberikan pernyataan siap untuk melakukan perang jika India tidak melakukan penarikan terhadap keputusan tersebut.

India malah menyatakan hal sebaliknya jika keputusan ini sudah sesuai dengan konstitusi dan menjalani semua tahapan yang sah pada saat memutuskan itu dan India beranggapan bahwa ini adalah salah satu jalan untuk melindungi warga Kashmir dan Jammu dan juga untuk mengurangi konflik pada wilayah Kashmir.

⁴⁹ Demita Ayuwanda Mukti and Anggun Puspitasari, "Dampak Konflik India-Pakistan Di Wilayah Kashmir Terhadap Stabilitas Keamanan Asia Selatan Pada Tahun 2016-2019," *Balcony* 4, no. 2 (2020): 105, <https://jom.fisip.budiluhur.ac.id/index.php/balcony/article/download/223/103>.

Konflik ini juga menyebabkan terganggunya mobilitas dari warga India dan Pakistan yang ingin melakukan perjalanan antar negara, hal ini disebabkan jaringan kereta api kedua negara dihentikan sementara waktu. Pada 8 Agustus 2019 Pakistan menanggihkan kereta api Samjhauta Express yang merupakan kereta kargo dan beroperasi sebagai kereta api antara New Delhi dan Lahore. Pemerintah India juga menyikapi hal ini dengan sama yaitu mereka menanggihkan rute kereta api mereka yaitu Thar Express yang merupakan kereta penumpang antar negara dengan rute Bhagat ki Kothi di India dengan Karachi di Pakistan. Penanggihan dari Thar Express menyebabkan 117 penumpang dari Pakistan yang sedang mengarah ke India terhenti di perbatasan. Penumpang lainnya juga terjebak selama beberapa jam dikarenakan menunggu perizinan dari pihak keamanan. 50 penumpang warga negara India lalu Pakistan memiliki 10 penumpang.

Setelah terjadi hal ini, Pakistan menginformasikan India untuk menjemput warganya dan untuk kembali ke negara mereka.⁵⁰ Selepas enam bulan Samjhauta Express digunakan secara bergantian untuk kedua negara, Pakistan yang memiliki gerbongnya digunakan sejak bulan Januari hingga Juni lalu untuk gerbong India digunakan sejak Juli hingga Desember, namun cara ini juga masih belum menjadi solusi yang semestinya dikarenakan setelah hal ini berlangsung selama enam bulan, Pakistan banyak menahan gerbong milik India dan pada akhirnya India menyuruh Pakistan untuk memulangkan gerbong tersebut dan hingga tahun 2020 India masih menanggihkan Thar Express. Pakistan melakukan kebijakan dengan memberikan

⁵⁰ Brar, Kamaldeep Singh. "Pakistan Stops Samjhauta at Wagah, Indian Crew Escorts Train to Attari." *The Indian Express*, August 9, 2019. <https://indianexpress.com/article/cities/chandigarh/pakistan-stops-samjhauta-at-wagah-indian-crew-escorts-train-to-attari-5891131/>.

pemberhentian rute Samjhauta Express dan menanggukhan Thar Express yang mana dapat menyebabkan kerugian yang besar untuk kedua negara, terkait terlambatnya pengiriman barang dan memiliki kemungkinan juga untuk memberikan pengaruh terhadap jalannya kerja sama *China Pakistan Economic Corridor* yang beroperasi pada wilayah tersebut.⁵¹

Tiongkok yang berbatasan langsung dengan kedua negara tersebut juga memiliki kepentingannya tersendiri dalam menggunakan konflik ini sebagai kendaraan Tiongkok dalam mencapai tujuannya. Tiongkok sendiri belum memiliki kebijakan yang pasti terhadap Kashmir dan malah menggunakan Kashmir untuk tujuannya sendiri. Tiongkok yang dianggap memiliki sikap kurang konsisten namun kebijakan Tiongkok cenderung untuk berpihak kepada Pakistan. Hal ini menjadi semakin jelas ketika dalam beberapa dekade terakhir Tiongkok agresif dalam memperluas wilayahnya terhadap India melalui kampanye militer pada perbatasan Tiongkok-India di wilayah Jammu dan Kashmir dan juga Tiongkok melakukan dengan cara Investasi pada pembangunan infrastruktur pada Kashmir wilayah milik Pakistan. Tiongkok menyikapi pencabutan pasal 370 dengan vokal mengenai masalah Kashmir dengan melontarkan pernyataan selama beberapa minggu.

Setelah India menolak Pasal 370, Tiongkok meminta India dan Pakistan untuk merampungkan masalah Kashmir secara bilateral, dan Tiongkok juga

⁵¹ Prasad, Nikita. "India Asks Pakistan to Return Indian Railways Samjhauta Express Rake Lying at Wagah; Know More." *Financial Express*, January 20, 2020. <https://www.financialexpress.com/business/railways-india-asks-pakistan-to-return-indian-railways-samjhauta-express-rake-lying-at-wagah-know-more-1825240/>.

menambahkan peringatan kepada India bahwa mereka telah merusak kedaulatan teritorial Tiongkok. Pada 16 Agustus 2019, Tiongkok meminta dewan keamanan PBB untuk mengadakan pertemuan informal secara tertutup mengenai masalah tersebut. Pertemuan ini bersifat simbolis saja dikarenakan Pakistan hanya menerima dukungan dari Tiongkok.⁵² Setelah semua perdebatan tentang masalah Kashmir, kepentingan sebenarnya dari Tiongkok semakin jelas yaitu dengan Tiongkok menurunkan hampir 11.000 tentara mereka dalam wilayah Kashmir dalam mendukung Pakistan secara de facto atas wilayah tersebut.⁵³ Tiongkok malah memberikan pernyataan bahwa Gilgit-Baltistan merupakan Pakistan utara lalu untuk Jammu dan Kashmir merupakan Kashmir yang dikuasai oleh India dan Tiongkok melakukan hal ini dengan tujuan untuk melegitimasi klaim Pakistan terhadap wilayah tersebut. Tiongkok juga mengerahkan sekitar 7.000 tentara non-tempur untuk melakukan konstruksi, komunikasi dan teknik untuk militer Tiongkok.

Tindakan bimbang Tiongkok terhadap isu Kashmir dalam kebijakan luar negeri mereka yang mereka nyatakan secara terbuka dan hal ini memberikan keuntungan jangka pendek dan menengah bagi Tiongkok. Hal ini juga menempatkan Tiongkok dalam posisi yang menguntungkan dibandingkan dengan India dalam jangka panjang. Hal ini menjadi jelas dengan Tiongkok yang sedang

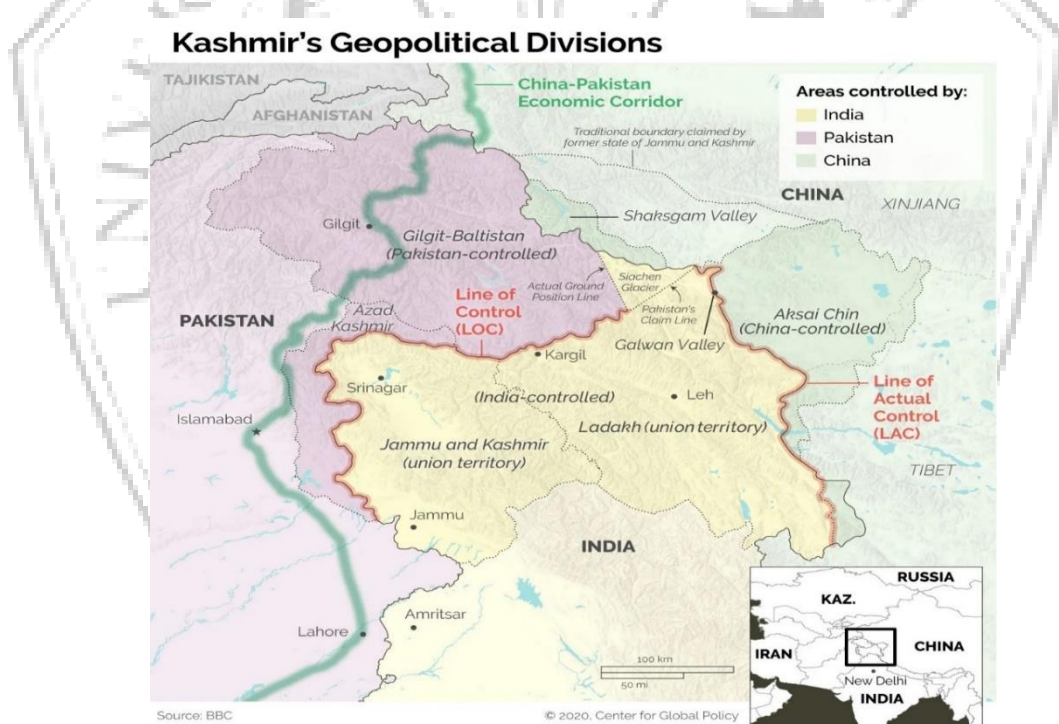
⁵² Pti, and Times Of India. "Tiongkok Calls on India, Pakistan to Resolve Issues Through Talks as Qureshi Arrives in Beijing." *The Times of India*, August 9, 2019. <https://timesofindia.indiatimes.com/world/Tiongkok/Tiongkok-calls-on-india-pakistan-to-resolve-issues-through-talks-as-qureshi-arrives-for-talks/articleshow/70601864.cms>.

⁵³ Harrison, Selig S. "Opinion | Tiongkok's Discreet Hold on Pakistan's Northern Borderlands." *The New York Times*, August 26, 2010. <https://www.nytimes.com/2010/08/27/opinion/27iht-edharrison.html>.

melakukan proyek One Belt One Road pada tahun 2013 dan berlanjut kepada proyek *China Pakistan Economic Corridor* yang telah menimbulkan kekhawatiran serius terhadap India sebagai rival dari Tiongkok. Tiongkok juga secara bersamaan memperkuat hubungan militernya dengan Pakistan. Tiongkok secara diam-diam menjadi pemasok Pakistan dengan teknologi nuklir dan rudal dengan tujuan untuk melawan taring India di Asia Selatan. Tiongkok juga dengan jelas menunggangi konflik Kashmir dan Pakistan untuk membatasi India sebagai pesaing dari Tiongkok.⁵⁴

Gambar 3. 1

Peta Kashmir



Sumber: BBC News

Wilayah yang menjadi sengketa ini merupakan salah satu titik kunci yang strategis sepanjang kerja sama *China Pakistan Economic Corridor* karena wilayah

⁵⁴ Parjanya Bhatt, "Revisiting Tiongkok's Kashmir Policy," no. 326 (2019).

ini melewati jalur Gilgit-Baltistan yang merupakan bagian dari Azad Kashmir. India melawan terhadap CPEC didasarkan terhadap pendiriannya terhadap wilayah Gilgit-Baltistan, namun untuk Tiongkok netral dan pada saat yang sama India meminta untuk menjadi bagian dari CPEC dan menyelesaikan konflik Kashmir melalui proses negosiasi dengan Pakistan. Tiongkok memang memiliki prinsip tidak mencampuri urusan dalam negeri negara lain, tetapi itu tidak berarti Tiongkok dapat menutup mata dan telinga terhadap tuntutan untuk melindungi investasi luar negeri mereka, mengingat mereka telah melakukan investasi besar-besaran pada *China Pakistan Economic Corridor* dan juga *One Belt One Road*, hal ini menjadikan Tiongkok memiliki kepentingan tersendiri termasuk menyelesaikan konflik ini. Pendekatan Tiongkok terhadap sengketa Kashmir berdampak signifikan terhadap stabilisasi regional Asia Selatan.

Tiongkok menganggap Kashmir sebagai sengketa antara India dan Pakistan dan Tiongkok selalu mendukung Pakistan dan menolak klaim India bahwa Kashmir merupakan bagian dari India. Kashmir tetap menjadi bagian penting dari proyek *China Pakistan Economic Corridor* karena rutenya melewati Gilgit-Baltistan yang diklaim oleh India dan Pakistan merupakan bagian dari Jammu dan Kashmir, sedangkan Kashmir merupakan rute utama untuk mengakses Pakistan dari Tiongkok melalui Xinjiang.⁵⁵

⁵⁵ Sania Muneer, Ammara Rabbani, and Asif Iftikhar, "CPEC : Crafting a Rational Way towards Kashmir Dispute," *Journal of the Punjab University Historical Society* 31, no. 1 (2018): 189–98, http://pu.edu.pk/images/journal/HistoryPStudies/PDF_Files/18_V-31-No1-Jan18.pdf.

3.1.3 Penguatan Administrasi Tiongkok Pada Wilayah Ladakh

Ladakh merupakan salah satu wilayah yang berlokasi pada dataran tinggi utara India dan secara langsung berbatasan dengan Tiongkok. Ladakh merupakan wilayah terbesar di bagian Jammu dan Kashmir. Wilayah ini menjadi salah satu area yang sensitif bagi Tiongkok dan India, pada lokasi Ladakh menjadi salah satu wilayah milik India yang paling luas yang mana wilayah ini juga berbatasan langsung dengan dua negara yang berdekatan seperti India dan Pakistan yang mana letak dari wilayah Ladakh strategis di India maka dari itu tidak dapat dibantahkan bahwa konflik yang berlangsung di Ladakh memberikan pengaruh bagi India dan negara yang ada.⁵⁶



⁵⁶ Mohd Ashraf Dar, "Political History of Ladakh (9th to 12th CE)" 41, no. November (2017): 23–29, <https://doi.org/10.7176/HRL>.

Gambar 3. 2

Peta Wilyah Ladakh



Sumber: India Today

Ladakh adalah wilayah sengketa yang memiliki luas 60.000 km persegi, melihat sejarah Ladakh adalah wilayah yang mempunyai potensi besar bagi wilayah kedudukan Tiongkok. Ladakh merupakan wilayah yang Tiongkok duduki secara ilegal dan seluas 37.555 km persegi.⁵⁷ Lalu Aksai Chin yang dikuasai oleh Tiongkok memperluas wilayah ke area Ladakh sebelah timur di daerah Damchok. Situasi yang memanas ini yang terjadi di Ladakh berawal dari perang Sino-India pada tahun 1962 yang mana pada sebelumnya juga disebabkan karena memburuknya situasi kedua negara ini yang disebabkan oleh garis perbatasan di wilayah daratan Aksai Chin dan Garis McMahon di Arunachal Pradesh, dan konflik

⁵⁷ K. Warikoo, "Ladakh: India's Gateway to Central Asia," *Strategic Analysis* 44, no. 3 (2020): 177–92, <https://doi.org/10.1080/09700161.2020.1767910>.

ini semakin memburuk karena kedua negara ini saling menarik duta besarnya dari negara satu sama lain.⁵⁸

Perang ini terjadi disebabkan oleh Tiongkok yang mengklaim kepada wilayah Tibet dan juga India melakukan klaim atas wilayah yang sama yang disebabkan Garis McMahon dan India beranggapan daerah ini merupakan daerah yang mewarisi perjanjian teritorial dari Inggris yang mana hal ini juga diakui oleh India. Tiongkok juga mengutarakan hal ini pada pertanyaannya bahwa mereka beranggapan garis McMahon yang menjadi klaim India dan mereka tidak menyetujuinya terhadap garis itu. Selanjutnya Tiongkok melakukan tindakan invasi terhadap wilayah Tibet dan melakukan penindasan terhadap pemberontak asal Tibet dan Tiongkok melakukan ini untuk memenuhi kepentingan nasionalnya pada area itu. Luas dari wilayah tersebut hanya seluas 5000 mil persegi dan daerah ini merupakan daerah yang sulit dijangkau.⁵⁹ Setelah hal ini terjadi kedua negara ini mengalami eskalasi hubungan bilateral setelah India mengetahui Tiongkok telah melewati batas wilayah India dan Tiongkok membangun infrastruktur militer yang merupakan jalan yang mengkoneksikan Xinjiang dan Tibet yang berada di Aksai Chin yang mana daerah ini menjadi wilayah sengketa antara Tiongkok dan India. Selanjutnya India percaya bahwa Aksai Chin merupakan bagian dari Kashmir dan dikarenakan bagian dari Kashmir, India beranggapan bahwa wilayah ini milik kekuasaan India. Tiongkok menyikapi hal ini dengan menolak dengan menganggap

⁵⁸ Christopher K. Colley and Prashant Hosur Suhas, "India–Tiongkok and Their War-Making Capacities," *Journal of Asian Security and International Affairs* 8, no. 1 (2021): 33–61, <https://doi.org/10.1177/2347797021993962>.

Aksai Chin merupakan wilayah Tiongkok wilayah Xinjiang. Kedua negara ini kembali saling melontarkan sikap bersitegang untuk saling menolak untuk menjalankan negosiasi kembali untuk menyudahkan konflik perbatasan ini dan Tiongkok juga menolak untuk memulangkan militernya yang ada pada zona sengketa pada saat negosiasi sedang dijalankan.⁶⁰

Situasi kedua negara ini memang selalu mengalami dinamika yang mengikuti situasi dan kondisi dari dua negara, dan pada 15 Juni 2020 bentrokan hebat terjadi antara tentara India dan Tiongkok di daerah Ladakh. Konflik ini menyebabkan jatuhnya korban jiwa dan meningkatkan ketegangan antara kedua negara. Meskipun kedua negara sedang melakukan diskusi untuk menarik pasukan dari garis kontrol aktual, namun ketegangan terus berlanjut dan Tiongkok tetap bersikeras untuk mewujudkan kepentingan nasional atas area Ladakh yang Tiongkok sebut sebagai Aksai Chin. Kedua negara ini terus mencari titik tengah dengan melakukan jalur diplomatik dan kementerian luar negeri India telah mengumumkan jika India dan Tiongkok sepakat untuk menggunakan metode diplomatik untuk merampungkan sengketa perbatasan di wilayah Ladakh. Berbagai macam upaya telah dilakukan untuk mengatur dialog politik dan pertemuan militer kedua belah pihak, namun perselisihan ini masih belum terselesaikan dan terus berlanjut. Konflik yang terjadi di perbatasan dimulai kembali pada Mei 2020 pada saat tentara Tiongkok dilaporkan mendirikan tenda, menyiapkan peralatan militer dan menggali parit yang di klaim oleh India. Setelah berpuluh-puluh tahun kembali

⁶⁰ Ashley J. Tellis, "Hustling in the Himalayas : The Sino-Indian Border Confrontation," *Carnegie Endowment for International Peace*, no. June (2020): 1–6.

terjadi baku tembak di perbatasan yang melibatkan India dan Tiongkok yang saling bertukar tuduhan dan saling baku tembak. India menyatakan tentara Tiongkok berusaha mendekati posisi terdepan tentara India dan menegaskan pasukannya tidak melanggar garis batas di mana pun.⁶¹

Ladakh bagian timur adalah satu-satunya jalur yang dapat digunakan musuh untuk menyerang dan menduduki Kashgar yang menjadi gudang energi untuk Tiongkok pada Xinjiang yang berada pada ujung barat yang mana pada rute ini juga terdapat jaringan pipa minyak yang digunakan untuk menyokong China Pakistan Economic Corridor. Pada Ladakh timur juga terdapat jalan raya Karakoram yang menjadi penghubung dan juga rencana jangka panjang bagi Tiongkok dalam China Pakistan Economic Corridor.⁶² Ladakh kembali menjadi salah satu wilayah vital bagi kedaulatan Tiongkok dan juga menjadi vital bagi keberlangsungan dari China Pakistan Economic Corridor, Tiongkok melakukan hal ini bukanlah tanpa alasan melainkan untuk mewujudkan kepentingan dalam hal keamanan untuk kelanjutan dari rencana yang telah ada pada *China Pakistan Economic Corridor*.

3.2 Kepentingan Ekonomi

Pada penjelasan ini penulis akan menjelaskan tentang percepatan investasi pada infrastuktur *China Pakistan Economic Corridor* yang menjadi salah satu

⁶¹ Atiyah Hijriyanti, "The Case of the Ladakh Border and the Diplomatic Efforts of India Tiongkok," no. March (2024).

⁶² Sharma, Ritu. "CPEC Threatens 2nd India-Tiongkok War in Eastern Ladakh; RUSI Report Says Conflict Possible by 2025-30." *EURASIAN TIMES*, March 8, 2024. https://www.eurasiatimes.com/pec-threatens-2nd-india-tiongkok-war-in-eastern/#google_vignette.

penopang untuk mendekatkan Tiongkok kepada kepentingan ekonominya. Pada pengembangan energi penulis akan menjelaskan tentang energi yang menjadi salah satu faktor penting dari jalannya kerja sama ini dan bagaimana pengaruh energi yang vital bagi kepentingan ekonomi Tiongkok. Pada peningkatan perdagangan pelabuhan Gwadar akan menjelaskan faktor penting pelabuhan ini menjadi salah satu pusat perdagangan dan salah satu tulang punggung Tiongkok terhadap kepentingan ekonominya.

3.2.1 Percepatan Investasi Infrastruktur

China Pakistan Economic Corridor diproyeksikan menjadi investasi Tiongkok untuk melancarkan kepentingannya. *China Pakistan Economic Corridor* merupakan suatu perjanjian yang berbentuk kerja sama dan meluncurkan kelompok kerja sama bersama dan berada di bawah naungan Komisi Reformasi dan Pembangunan Nasional Tiongkok dan Kementerian Perencanaan Reformasi, dan Pembangunan Pakistan. Koridor ekonomi ini dianggap sebagai kebangkitan jalur sutra lama, jalur sutra ini memainkan peran yang sangat penting terhadap proses perdagangan antara Tiongkok dan Asia Selatan. Pakistan merupakan negara pada urutan ke enam di dunia dalam ekspor semen, dan walaupun Tiongkok juga mempunyai kapasitas produksinya sendiri namun Pakistan tetap mampu untuk menyuplai bahan baku yang digunakan untuk menghasilkan semen ini. Percepatan investasi yang dilakukan tidak hanya meliputi ke sektor infrastruktur bangunan tapi juga menambah fokusnya kepada sektor pertanian di Pakistan pada sektor pertanian di Pakistan Tiongkok sebenarnya tidak ada menanam modal pada sektor pertanian di Pakistan,

meskipun dengan keadaan seperti ini jaringan jalan raya yang telah dibangun secara tidak langsung memberikan dampak terhadap konektivitas diantara satu daerah dengan daerah lainnya.⁶³ Pakistan pada sektor pertaniannya terhambat oleh kurangnya investasi serta penelitian dan juga pengembangan, namun punya peluang untuk pertumbuhan.

Investasi yang dilakukan oleh Tiongkok akan membantu Pakistan dikarenakan Tiongkok merupakan negara pengimpor pangan dan memiliki banyak pengalaman. Tiongkok mengucurkan investasi besar-besaran pada pembangunan jalan raya yang nantinya mengkoneksikan antara Tiongkok dan Pakistan. Percepatan investasi infrastruktur ini juga meliputi banyak biaya dan sesuai dengan kepentingan Tiongkok pada sektor ini. Jalan raya merupakan salah satu titik tumpuan bagi Tiongkok untuk melancarkan kepentingan ekonominya.

⁶³ *Khadim-e-Punjab Rural Roads Programme Biggest programme for rural areas: Shehbaz Sharif / Punjab Portal.* (n.d.). <https://punjab.gov.pk/node/1429>

Gambar 3.3

Peta Pembangunan Jalan Raya



Sumber : The Tiongkok-Pakistan Economic corridor

Barriers and Impact

Jaringan jalan raya Pakistan telah berkembang menjadi tiga rute antara barat, tengah, dan timur. Perbaikan yang dilakukan menggunakan dana pemerintah Pakistan dan pinjaman internasional lainnya seperti Asian Development Bank. Pada fase ini jalan raya ditingkatkan dari Raikot ke Thakot di Provinsi Khyber Pakh dengan memakai pinjaman sebesar \$150 juta. Pada rute utara dari fase pengerjaan ini meliatkan rute tunggal dari Khunjerab utara ke Burhan. Di burhan, jalur Hazara memotong ke enam jalur di Peshawar-Islamabad yang ada dan juga sekaligus terhubung dengan jalan raya Islamabad-Lahore. Menurut otoritas jalan raya nasional Pakistan ini memotong waktu perjalanan dari Khyber Panthunkwa ke Islamabad dari empat jam menjadi dua

jam. Bersama dengan proyek ini mengurangi waktu tempuh dan meningkatkan konektivitas antara perbatasan Khunjerab dan Tiongkok sehingga mengurangi biaya dari perjalanan, dan menghilangkan kemacetan yang melumpuhkan rute ini.

Kendaraan logistik akan melakukan pemberhentian di area Sost Dry Port yang berjarak sekitar 50 mil dari perbatasan Tiongkok dengan fasilitas yang lengkap.⁶⁴ Pada rute timur pada infrastruktur transportasi darat dimulai pada wilayah metropolitan Islamabad-Rawalpindi dan menghubungkan juga ke Karachi dan Gwadar melalui pusat kota besar di Punjab. Jalan yang dinamakan M2 yang dimulai dari dekat kota Islamabad dan Rawalpindi dan terhubung dengan pusat industri dan populasi di Punjab. Jalur ini berujung di Lahore dan menjadi jalan M3, dan dari daerah Faisalbad menjadi M4 yang telah rampung dibangun pada tahun 2018.⁶⁵ Pendanaan dari jalur M4 didanai oleh ADB, namun pada beberapa bagian menerima bantuan juga dari pemerintahan Inggris. Pembangunan infrastruktur ini menjadi penting pada sepanjang rute timur dan rute terpentingnya adalah jalan raya Karachi Lahore yang memangkas waktu perjalanan menjadi lebih cepat diantara dua kota besar yang ada di Pakistan, waktu perjalanan yang semula enam belas jam hingga delapan belas jam berhasil dipangkas hanya menjadi sepuluh hingga dua belas jam perjalanan. Jalan raya Karachi-Lahore menghubungkan ke Karachi dan Port Qasim, dua

⁶⁴ CPEC: Hazara Motorway completion date announced. (2019, February 20). Times of Islamabad. <https://timesofislamabad.com/20-Feb-2019/cpec-hazara-motorway-completion-date-announced>

⁶⁵ Dawn.com. (2017, February 3). *Nawaz inaugurates completed portion of Karachi-Hyderabad M-9 motorway*. DAWN.COM. <https://www.dawn.com/news/1312471>

pelabuhan laut yang sudah mapan di Samudera Hindia. Dari Karachi, Gwadar berjarak tujuh jam dan pembangunan pada jalan ini didanai oleh Tiongkok.⁶⁶

Bagian terakhir dari rute Karachi-Lahore bertujuan untuk meningkatkan jalan raya menjadi jalan raya empat jalur Hyderabad-Karachi menjadi enam jalur dan pada sektor rute ini didanai oleh konsorsium bank Pakistan dan telah rampung pada tahun 2018 lalu. Pada pembangunan infrastruktur wilayah barat yaitu daerah Burhan, truk yang melewati daerah ini mempunyai pilihan rute barat dan tengah. Pada tahun 2018 ini jalan raya empat jalur ini membawa rute barat dan tengah dari Burhan ke Dera Ismail Khan di Khyber Pakhtunkhwa melalui Mianwali di Barat Punjab, ini memangkas waktu perjalanan yang semula enam jam hingga delapan jam dan sekarang menjadi hanya sekitar tiga jam. Proyek sepanjang 280 km dan bernilai \$1,36 Miliar US Dollar ini menghindari banyak pusat industri dan etnis Pashtun pada Provinsi Khyber Pakhtunkhwa. Kota Peshawar pada barat laut dianggap sebagai bagian dari rute timur karena telah terhubung ke Islamabad melalui M1, dan hanya dua jam dari Islamabad dan lima jam dari Lahore.

CPEC tidak memasukkan alokasi untuk meningkatkan jalan raya Indus utara-selatan atau disebut jalan raya N-55 karena masih berondisi buruk. Di bawah anggaran senilai \$300 Juta Dollar dari pemerintah Pakistan, jalan raya N-55 direhabilitasi dari wilayah Kohat ke Dera Ismail Khan, wilayah yang

⁶⁶ *Peshawar-Karachi Motorway (Multan-Sukkur Section) | Tiongkok-Pakistan Economic Corridor (CPEC) Authority Official Website.* (n.d.). Cpec.gov.pk. <https://cpec.gov.pk/project-details/29>

direhabilitasi ini lebih panjang dari Peshawar hingga Wilayah Dera Ghazi Khan dan membantu industri di Khyber Pakhtunkhwa dan wilayah agraris Punjab selatan, dan juga menyediakan waktu tempuh yang lebih cepat dan pendek antara Gwadar dan Karachi.

Kedekatan geografis yang dimiliki oleh kedua negara mempercepat investasi ini dan juga untuk menambah konektivitas infrastruktur yang bagi Tiongkok menguntungkan. Pada proyek percepatan investasi pada infrastruktur ditujukan untuk memberikan manfaat bagi kedua negara, namun untuk membangun jalan raya sepanjang Pakistan lebih menguntungkan bagi Tiongkok dikarenakan menjadi rute yang termurah. Peluang investasi yang diciptakan oleh CPEC mendatangkan bisnis baru bagi masyarakat lokal dan proyek investasi ini menciptakan bengkel, bisnis properti, kios dan lain-lain yang dapat menjadi keuntungan level terendah dari percepatan investasi ini. CPEC yang menjadi salah satu kerja sama turunan dari One Belt One Road mendekatkan Tiongkok terhadap kepentingan ekonominya pada Pakistan.⁶⁷

3.2.2 Pengembangan Energi

Pengembangan energi membantu bagi Pakistan untuk mengatasi kekurangan energi dan juga sekaligus membantu dalam kelancaran China Pakistan Economic Corridor, membuat industri-industri yang baru di berbagai wilayah kerja sama. Pengembangan energi telah membantu Pakistan untuk meredakan krisis energi dan juga menciptakan peluang dalam kegiatan

⁶⁷ Shahid Mahmood, Muazzam Sabir, and Ghaffar Ali, "Infrastructure Projects and Sustainable Development: Discovering the Stakeholders' Perception in the Case of the Tiongkok-Pakistan Economic Corridor," *PLoS ONE* 15, no. 8 August (2020): 1–17, <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0237385>.

ekonomi, banyak pembangkit listrik baik proyek energi, konvensional, dan non konvensional, atau terbarukan dirancang, dibangun di berbagai wilayah kerja sama ini dan sesuai dengan kebutuhannya masing-masing. Proyek pengembangan energi masih berada pada tahap pengusulan dan penyelesaian lalu akan digunakan untuk melancarkan kegiatan kerja sama ini. Pembangkit listrik yang digunakan pada kerja sama ini cenderung mengarah ke pembangkit listrik berbahan bakar batu bara.⁶⁸

Tabel 3. 1
Pembangkit Listrik pada China Pakistan Economic Corridor

Proyek Pengembangan Energi		
Lokasi	Kapasitas	Status
Sahiwal	1320 MW	Beroperasi
Port Qasim	1320 MW	Beroperasi
Balochistan	1320 MW	Beroperasi
Suki Kinari	870 MW	Sedang dibangun
Gwadar	300 MW	Sedang dibangun

Sumber: Ministry of Planning, Development, & Special Initiatives

Pada pengembangan yang terjadi Tiongkok telah berhasil untuk melakukan pembangunan proyek energi pada awal kerja sama. Pada wilayah Sahiwal di provinsi Punjab terdapat satu pembangkit tenaga listrik dengan

⁶⁸ Muqarrab Akbar, Muhammad Tahir Hassan, and Mian Tahir Ashraf, "Role of CPEC in Energy and Industrial Development of Pakistan," *Global Political Review* VI, no. I (2021): 74–90, [https://doi.org/10.31703/gpr.2021\(vi-i\).07](https://doi.org/10.31703/gpr.2021(vi-i).07).

tenaga batu bara yang berkapasitas 1320 Megawatt dan menelan biaya sekitar 191 juta US Dollar dan merupakan salah satu pembangkit listrik yang beroperasi pada awal kerja sama, pembangkit listrik ini dioperasikan oleh Huaneng Shandong Grup dan proyek ini rampung pada 28 Oktober 2017. Port Qasim Coal Power Plant adalah proyek pembangkit listrik yang berada di Port Qasim yang berada pada provinsi Sindh. Pembangkit listrik ini bersumber tenaga batu bara dan mampu untuk memproduksi 1320 Megawatt dan dioperasikan oleh Port Qasim Electric Power Company dan proyek pengembangan energi ini menelan biaya 191 Juta US Dollar.

Port Qasim Power Plant ini telah rampung dan beroperasi sejak 25 April 2018 dan ini menjadikan pembangkit listrik kedua yang telah beroperasi. Pada wilayah Balochistan juga memiliki pembangkit listrik sendiri yang bertenaga batu bara yang merupakan impor. Tiongkok Hub Coal Power Plant merupakan pembangkit listrik yang beroperasi di Balochistan yang memiliki kapasitas 1320 Megawatt dan dioperasikan oleh Tiongkok Power Hub Generation Company dan pada proyek ini kembali menelan biaya sekitar 191 Juta US Dollar yang akhirnya proyek ini rampung dan sekaligus beroperasi sejak 17 Agustus 2019. Pada proyek pembangunan sektor energi ini ada dua pembangkit listrik yang masih dalam proses pembangunannya. Pada pembangkit listrik Suki Kinari yang berada pada provinsi Khyber Pakhtunkhwa yang mana pada pembangkit listrik ini bersumber tenaga dari air.

Pembangunan ini diperkirakan menghabiskan 200 Juta US Dollar dan mampu untuk memproduksi 870 Megawatt listrik. Pembangkit listrik ini

dioperasikan oleh Suki Kinari Hydro dan hingga saat ini telah rampung sekitar 70%. Pada pelabuhan Gwadar juga nantinya memiliki pembangkit listrik bertenaga batu bara yang mampu untuk menghasilkan 300 Megawatt. Pembangkit listrik ini menjadi salah satu yang menelan biaya terbanyak yaitu sekitar 542 Juta US Dollar dan akan dioperasikan oleh Tiongkok Communications Construction Company yang mana mereka telah berhasil untuk menentukan tarif pada September 2019 dan mendapatkan lahan pada Februari 2020 dan masih proses awal pembangunan.⁶⁹

Dari penjelasan di atas Tiongkok melakukan pengembangan energi ini untuk melancarkan kegiatan ekonomi seperti perdagangan pada ekspor atau impor yang membutuhkan energi. Energi menjadi salah satu tulang punggung bagi kelancaran kerja sama ini, tanpa energi yang memadai Tiongkok sulit untuk melancarkan kegiatan perekonomiannya. Pembangunan pembangkit listrik membantu pembangunan infrastruktur dan berpengaruh terhadap masyarakat sekitar dan memberikan pengaruh terhadap produktivitas Tiongkok terhadap industri dan juga mendekatkan Tiongkok terhadap kepentingan ekonomi yang telah berjalan.

3.2.3 Peningkatan Perdagangan Pelabuhan Gwadar

Lokasi yang sangat strategis dari pelabuhan Gwadar menjadi salah satu keuntungan mutlak yang dimanfaatkan oleh Tiongkok. Pelabuhan ini adalah pesaing dari pelabuhan New Dahli India, Pelabuhan Chahbahar Iran, dan

⁶⁹ Ministry of Planning, Development & Special Initiatives “P” block Pak-Secretariat, Islamabad, Pakistan. “Energy Projects Under CPEC Tiongkok-Pakistan Economic Corridor (CPEC) Secretariat Official Website,” n.d. <https://cpec.gov.pk/energy>.

Pelabuhan Dubai Uni Emirat Arab sehingga, lalu kekuatan ini akan mencoba untuk menyabotase pelabuhan laut dalam ini. Lokasinya yang strategis menjadikan Tiongkok tertarik untuk membangun pelabuhan laut dalam yang tujuannya untuk perdagangannya sendiri dikarenakan jalur perdagangan yang terpendek untuk Tiongkok. Gwadar mungkin menjadi kunci untuk rute energi Tiongkok di dekat Selat Hormuz. Tiongkok menggunakan pelabuhan Gwadar untuk perdagangan minyak yang berasal dari negara-negara teluk melalui Pakistan. Pengaruh dari Tiongkok di Samudera Hindia meningkat ke Samudera Atlantik dan Pasifik. Tiongkok melakukan banyak proyek di Balochistan dan proyek terpentingnya adalah pelabuhan Gwadar. Di dekat pelabuhan Gwadar terdapat perusahaan Tiongkok, proyek pembangunan ini memberikan keuntungan untuk miliaran orang di dunia. Pelabuhan ini diproyeksikan menyediakan rute menuju negara Afrika dan negara yang berada di teluk yang berguna untuk menjual produk asal Tiongkok. Pembangunan pelabuhan ini dimanfaatkan Tiongkok untuk melakukan perdagangan minyak dengan tujuan untuk memenuhi kebutuhan energinya. Saat ini 80% dari perdagangan Tiongkok melewati rute yang tidak aman, panjang, dan juga mahal. Pelabuhan Gwadar menjadi rute yang aman dan dengan jarak pendek.

Tiongkok juga memetakan bagaimana potensi dari Gwadar yang dimaksimalkan untuk menarik investasi internasional dalam perdagangan minyak dan gas bagi perusahaan internasional. Tiongkok mendapatkan suplai minyak dan gasnya untuk energi melalui Gwadar dari Afrika, negara Timur Tengah, dan Iran. Pelabuhan Gwadar adalah pelabuhan terdekat dengan selat

Hormuz dan 40% pasokan minyak dunia melewati selat ini. Pelabuhan ini menjadi saluran energi terbaru Tiongkok dan diangkut ke Tiongkok dengan menggunakan jalan darat atau pipa. Tiongkok bergantung 60% kepada Teluk Persia untuk pasokan energinya, pelabuhan ini memangkas jarak untuk Tiongkok dalam mengangkut minyak dari Teluk Persia. Tiongkok telah merencanakan pipa gas sepanjang 25.000 km dari Gwadar hingga Xinjiang melalui Pakistan untuk memangkas jarak tersebut dan pembangunan pelabuhan ini memungkinkan untuk mengirimkan minyak dan gas ke Tiongkok melalui jaringan pipa.⁷⁰

Komitmen Tiongkok berperan penting dalam proyek pembangunan pelabuhan Gwadar dan telah menjadi sumber investasi terhadap pengembangan Gwadar yang sedang berjalan. Dalam perkembangannya pelabuhan ini menjadi titik pilihan untuk *transshipment* kargo ke dan dari sejumlah negara. Kompleks industri menjadi salah satu fitur unggulan di Gwadar yang mana melayani komoditas berat seperti minyak dan kimia, besi, dan baja. Bagi Tiongkok proyek ini memiliki manfaat penting yaitu proyek ini menyediakan rute terpendek ke Tiongkok bagian barat, tempat Tiongkok telah mendirikan zona ekonomi utamanya yaitu wilayah Xinjiang yang berada hampir 4000 km dari kota pesisir utama Tiongkok, dengan menggunakan Gwadar mengurangi jarak, waktu, dan biaya.

⁷⁰ Mumtaz Ali and Muhammad Asif, "The Importance of Gwadar Port for Global Players," *Balochistan Review* XXXVIII, no. 1 (2018): 197–210.

Tiongkok menjalani kepentingan ekonominya dan menjadi salah satu penerima manfaat utama dari pelabuhan Gwadar. Tiongkok sepenuhnya menyadari manfaat ekonomi yang diberikan pada proyek pengembangan ini, di sisi lain hal ini membawa Tiongkok ke dalam persaingan dengan India dan Amerika Serikat karena kedua negara ini menolak kehadiran Tiongkok.⁷¹ Pakistan juga menggunakan Gwadar sebagai kepentingan militernya dan proyek Gwadar ini menjadi jalur keluar utama maritim mereka, lalu untuk Tiongkok memiliki kepentingan ekonominya tersendiri yaitu untuk menghindari Selat Malaka dan bagi Tiongkok Selat Malaka adalah suatu dilemma yang telah lama membayangi pasokan impor energi mereka. Pelabuhan Gwadar menyediakan rute yang lebih pendek dan aman untuk impor energi mereka, Gwadar berkontribusi terhadap upaya Tiongkok untuk memastikan pasokan energi yang stabil untuk ekonominya yang berkembang pesat.⁷²

Kepentingan ekonomi Tiongkok pada pelabuhan Gwadar bersifat komersial dan didukung dengan lokasi geostrategisnya memungkinkan untuk bersaing dengan pelabuhan regional lainnya. Pelabuhan ini berada di titik sempit Selat Hormuz dan juga berkapasitas untuk menangani kapal-kapal besar dan kapal tanker minyak. Lokasi pelabuhan ini dianggap mampu untuk melakukan perdagangan antara negara-negara besar seperti Iran, Afghanistan,

⁷¹ Mir Sherbaz Khetran, "The Potential and Prospects of Gwadar Port," n.d., 70–89.

⁷² 关晓萌. "Gwadar Port Crucial for Economic Connectivity." World - Tiongkokdaily.com.cn, n.d. <https://www.Tiongkokdaily.com.cn/a/202309/27/WS651364caa310d2dce4bb8020.html>.

dan Afrika. Untuk masa depan, Gwadar memiliki fungsi sebagai pelabuhan internasional bagi Tiongkok dan Pakistan menjadi pusat perdagangan regional. Pelabuhan ini menjadi salah satu tulang punggung dalam hubungan bisnis Tiongkok dan merupakan jalur dua arah untuk pasar timur, barat, utara, selatan.

