

# **Pencapaian Tiongkok di Timur Tengah Terkait The Silk Road Economic Belt**

## **Studi Kasus Pembangunan Infrastruktur Transportasi Kereta Api Terhadap Iran Periode (2013-2018)**

Santi Syafriani<sup>1</sup>

Rendy Putra Kusuma<sup>2</sup>

### **ABSTRACT**

*This research aims to analyze about China's interests in the Middle East are related to the Silk Road Economic Belt; Case Study of Railway Transportation Infrastructure Development in Iran on Period 2013-2019. This research uses the qualitative method of research. In analyzing this research question, the author uses Theory of Hegemony Stability, and the Concept of International Cooperation. This type of research is descriptive research using qualitative. Thus, the results of the analysis of the Research show that the infrastructure development of railroad transportation is one of China's infrastructure projects used to fulfill its national interests, has the power of economic hegemony in the world, seeks alternative access to find out how to trade with Iran in the Middle East. in the end, China involved 6 train routes from China to Iran connecting the two countries of cooperation. The infrastructure was carried out on the interdependence of countries towards economic development.*

**Keywords:** *railway infrastructure, China, Iran, Middle East, Silk Road Economic Belt*

### **Pendahuluan**

Tiongkok merupakan aktor Negara yang muncul dengan dukungan kekuatan ekonomi dan politik yang kuat mempengaruhi aktivitas Perdagangan dan perekonomian dunia di dekade terakhir. Hal tersebut mendorong Tiongkok untuk mentransformasi diplomasi publiknya dan membangun inisiatif yang tinggi dalam menjalin relasi kerjasama dengan negara-negara di setiap regional secara intens. Selain itu, Tiongkok memiliki tantangan eksternal yang besar mencakup cara memelihara hubungan dengan Amerika Serikat, Jepang, dan *major powers* lainnya, berupaya menjaga Keamanan energi dengan memastikan pasokan energi dan Sumber daya alam dari berbagai negara, Peningkatan citra Internasional nya dengan memperkuat *Soft power* seperti diplomasi dan negosiasi, berusaha meyakinkan masyarakat internasional bahwa modernisasi militer nya bertujuan damai (Zhu, 2011:11,19).

---

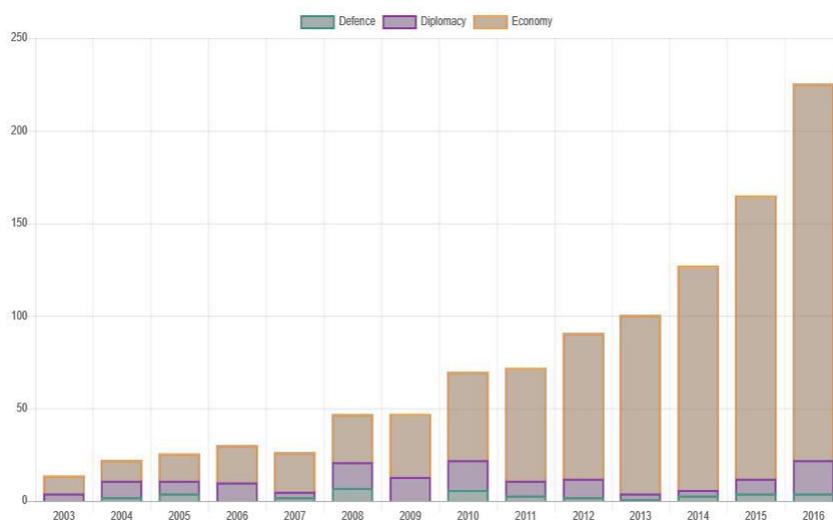
<sup>1</sup> Mahasiswi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Budiluhur, Santisyafriani125@gmail.com

<sup>2</sup> Dosen Tetap Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Budiluhur.

*Pencapaian Tiongkok di Timur Tengah terkait the Silk Road Economic Belt: Studi kasus Pembangunan Infrastruktur Transportasi Kereta Api terhadap Iran periode (2013-2018)*

Dalam pidato Presiden Xi Jinping menyebutkan Tiongkok mereformasi ekonomi dan keuangan yang berorientasi pasar, dimana pasar yang luas akan membantu penentuan alokasi sumber daya dan pendistribusian hasil komoditas. Kemudian Tiongkok akan mempromosikan penguatan, peningkatan dan perluasan modal negara dengan efektif serta mereformasi perusahaan milik negara menjadi perusahaan yang kompetitif kelas global. Demi tercapainya kepentingan domestik maupun internasional tersebut, Presiden Tiongkok Xi Jinping menginisiasi "*Belt and Road Initiative*" sebagai kebijakan luar negeri yang dipromosikan ke seluruh negara telah menjadi fokus utama diplomasi ekonomi Tiongkok (Anam dan Risyanti, Jurnal, 2018). Hal ini guna pembaruan benua Eurasia yang terdiri dari pengembangan infrastruktur fisik baru, perdagangan dan investasi, standarisasi sistem moneter, bisnis, program pertukaran serta sektor pariwisata. *Belt Road Initiative* terbagi menjadi 2 (dua) komponen utama, yaitu *the Silk Road Economic Belt* merupakan jalur darat yang bertujuan menghubungkan provinsi bagian barat Tiongkok dengan Eropa via Asia Tengah menggunakan kereta api. Sedangkan *the 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road* sebagai rute laut yang menghubungkan provinsi Tiongkok bagian pesisir pantai dengan kawasan Asia Tenggara sampai Afrika melalui pelabuhan laut (Fallon, Jurnal, 2015:140-141).

Tiongkok melibatkan kawasan Timur Tengah dalam jalur *the Silk Road Economic Belt* dikarenakan faktor sejarah sejak ribuan tahun lalu di jalur sutera kuno, adanya keinginan membangun kemitraan ekonomi secara regional dengan Timur Tengah, serta ketergantungan Tiongkok terhadap sumber daya energi dan gas. Keterlibatan tersebut di buktikan dengan Tiongkok mengundang anggota Liga Arab sebanyak 22 negara ke Beijing pada 10 Juli 2017 dalam pertemuan *The 8<sup>th</sup> Ministerial Meeting of the China-Arab States Cooperation Forum (CASCF)* membahas tentang Tiongkok memberikan pinjaman sebesar 20 miliar USD yang digunakan untuk proyek-proyek infrastruktur, bantuan kemanusiaan beserta rekonstruksi pada kawasan akibat perang (Yulianti, Jurnal, 2018: 248-249)



Grafik 1. Gambaran Investasi Tiongkok ke Timur Tengah

Sumber: chinamed.it, 2016

Berdasarkan gambaran grafik diatas, kerjasama Tiongkok dengan negara-negara di Timur Tengah yang mendominasi bidang ekonomi mengalami peningkatan setiap tahunnya. upaya Tiongkok menjalin hubungan kerjasama tersebut dengan negara-negara di Timur Tengah terjadi saat terjadi peselisihan. Tiongkok melakukan investasi disektor

ekonomi guna mempercepat pembangunan infrastruktur dalam kawasan Timur Tengah. hal tersebut untuk mencari solusi atas ketidakstabilan politik menyebabkan perkembangan ekonomi menurun, lapangan kerja berkurang, serta berkurangnya pendapatan perkapita masyarakat setempat. Begitu sebaliknya, Tiongkok memiliki ketergantungan yang besar terhadap sumber daya energi negara-negara di Timur Tengah, seperti minyak dan gas. Dalam kerjasama *the Silk Road Economic Belt* Tiongkok memilih Iran sebagai mitra penting di Timur Tengah sebagai sumber daya energi untuk kebutuhan industrinya dan memperluas kapasitas cadangan minyak guna mengurangi eksposur terhadap volatilitas pasar energi global. Iran merupakan sahabat Tiongkok yang berperan penting dalam pelaksanaan *Belt and Road Initiative* (BRI) dengan mendapatkan investasi infrastruktur dari Tiongkok sebesar \$ 8,5 miliar dalam bentuk pinjaman dari *Bank Ekspor-Import* Tiongkok hingga awal 2018. Secara letak geografis, Iran relatif berdekatan dengan wilayah darat Tiongkok dan didukung oleh situasi geopolitik yang sangat menarik di kawasan Timur Tengah membuat Iran menjadi mitra strategis Tiongkok ( *futuredirections*, 2018:2).

Jalur kereta barang yang menghubungkan basis manufaktur wilayah timur Tiongkok ke Teheran. Jalur kereta ini membentang sepanjang 10.399 kilometer (km), melewati beberapa negara yaitu Tiongkok, Kazakhstan, Turkmenistan, dan Iran bisa menempuh perjalanan selama 14 hari. Agar terealisasikan infrastruktur kereta tersebut, Tiongkok mendirikan *Asian Infrastructure Investment Bank* (2014), *New Development Bank* (2013), *Silk Road Fund* (2015), serta lembaga keuangan lainnya baik secara bilateral maupun multilateral. Oleh karena itu, Tiongkok meyakini Iran akan berpotensi membangkitkan jalur sutera modern yang bisa meningkatkan aktivitas perdagangan di kawasan Timur Tengah. (railfreight, 2018). Pembangunan Infrastruktur transportasi kereta api sangat berkontribusi terhadap perkembangan ekonomi, industri, pertanian dan peningkatan teknologi informasi. perencanaan jangka panjang Tiongkok, Transportasi juga bagian wujud pengaruh ekonomi-politik Tiongkok pada era digital saat ini dan mempermudah Tiongkok dalam pendistribusian barang-barang produksi ke seluruh dunia. Transportasi kereta api menjadi sebuah jembatan komunikasi yang mengintegrasikan ekonomi dan perdagangan dengan jarak yang dekat serta menghemat waktu (Bouraima dan Qiu, Jurnal, 2017: 30). Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur kereta api sangat dibutuhkan untuk mempermudah akses perdagangan menuju kawasan Timur Tengah. Untuk membedah permasalahan penelitian diatas, penulis menggunakan Teori stabilitas Hegemoni dan Konsep Kerjasama Internasional sebagai kerangka pendukung berpikir. Berdasarkan data empiris diatas, penulis ingin menganalisis permasalahan dengan pertanyaan penelitian "Bagaimana Kepentingan Tiongkok di Timur Tengah terkait *the silk road economic belt*: Studi Kasus Pembangunan Infrastruktur Transportasi Kereta api terhadap Iran (2013-2018) ?"

## **Pembahasan**

Dalam penelitian ini Penulis menggunakan Teori Stabilitas Hegemoni menurut Viotti & Kauppi menegaskan peranan negara yang memiliki kekuatan besar dalam sistem Internasional yang mendominasi politik internasional dan Ekonomi perdagangan internasional dalam mencapai menjangkau stabilitas dan perdamaian dunia. kepemimpinan yang memiliki *power* dominan didunia juga menggambarkan hegemoni sebagai manifestasi struktur sosial, ekonomi, dan politik yang negara lain yang berada di bawah kekuasaannya. Sesuai dengan kondisi Tiongkok saat ini yang memiliki kekuatan besar dalam bidang ekonomi dan keamanan yang mempengaruhi aktivitas perdagangan dunia serta bidang lainnya (Santoso,Unair:2017). Proyek Pembangunan infrastruktur telah menjadi indikator yang sangat penting dalam perkembangan dan pertumbuhan

ekonomi sebuah Negara. Tiongkok sebagai negara menjadikan infrastruktur transportasi kereta api sebagai akses penghubung dari Beijing ke seluruh provinsi Tiongkok. Faktanya Tiongkok telah berinvestasi dibidang infrastruktur selama 30 tahun, dan membuka akses pasar domestik menuju Pasar internasional. Dalam menjaga perdamaian dunia dan stabilitas kawasan Tiongkok berpartisipasi aktif untuk bekerjasama secara bilateral, regional maupun internasional, Seperti *World Trade Organization (WTO)*, *United Nations (UN)*, *Green Peace* mewakili NGO maupun Organisasi disetiap kawasan. Dibawah kepemimpinan presiden Xi Jinping, Tiongkok mereformasi sistem ekonomi dan keuangan, perusahaan dalam negeri (BUMN) beserta militer. Tindakan tersebut telah memperlihatkan kekuatan dominan yang berusaha dibangun untuk memfasilitasi keinginan Hegemoni global Tiongkok. Penjelasan tersebut sesuai dengan pernyataan Robert Cox seorang pakar teori hegemoni bahwa hegemoni dapat diekspresikan dalam bentuk norma-norma universal, institusi serta mekanisme yang melampaui batas nasional (Viotti dan Kauppi, 1993: 56)

Sementara itu, konsep Kerjasama Internasional digunakan untuk menjelaskan kerjasama bilateral Tiongkok dan Iran dalam berbagai bidang serta dapat dibuktikan dalam *agreement "Comperhensive Strategic Partnership"* yang telah berlangsung selama 45 tahun. Kedua negara telah memulai hubungan diplomatik pada 16 Agustus 1971. Maka dari itu kerjasama tersebut diawali dengan pertemuan kepala negara, perundingan, penandatanganan serta ratifikasi dokumen kerjasama. Tiongkok dan Iran melakukan kerjasama jalur *the silk road economic belt* yang merupakan bagian *Belt and Road Initiative (BRI)* yang tertera dalam *agreement* tersebut sangat berkaitan dengan unsur diplomasi ekonomi dan menjadi instrument politik Tiongkok dalam rangka meningkatkan perekonomian dan kepentingan nasional (President.ir/EN/91435, 2016).

Berdasarkan tingkatan atau level kerjasama internasional Tiongkok dan Iran adalah level Kolaborasi dikarenakan kedua negara melakukan kerjasama meliputi semua bidang. Hal ini dapat dibuktikan dengan perjanjian "*Comprehensive strategic Partnership*" dimana kedua negara berkolaborasi kebijakan ekonomi maupun pertahanan dan adanya tindakan saling ketergantungan satu sama lain, seperti Tiongkok tergantung pada sumber daya energi Iran dan pasar, sebaliknya Iran tergantung pada pembangunan infrastruktur fisik yang ditawarkan Tiongkok dan penjualan sumber daya energinya juga. Maka hal tersebut Sesuai dengan pendapat yang dikeluarkan oleh Holsti. Kerjasama internasional tidak akan berjalan dengan sendirinya dan terdapat alasan adanya konsep kerjasama tersebut, terdiri dari mempunyai tujuan dan *take action* demi mencapai tujuan itu, mencari solusi atas masalah keamanan yang mengancam, mengantisipasi tindak kejahatan antar Negara yang akan berdampak besar pada Negara lain (Hocking dan Michael, 1990: 222-224).

Selain itu, adanya perjanjian di bidang komunikasi kereta api antara Tiongkok dan Iran mengenai pemasangan tenaga listrik untuk kereta rute Teheran menuju Mashhad Pada tahun 2014, Perjanjian tersebut ditandatangani antara *Iranian Railway company* dan konsorsium Iran-Tiongkok, termasuk perusahaan Iran MAPNA, MAPNA Ehdas, MAPNA International, the Chinese CMC serta SU Power firms. Dalam format kontrak ini terdapat pengadaan insinyur konstruksi dan pembiayaan dilakukan melalui jalur kredit Tiongkok dengan jumlah 2 miliar dollar AS. Selain itu, perusahaan Teknologi Informasi asal Tiongkok yaitu, Huawei telah ikut serta dalam memfasilitasi konektivitas ini. (Shariatinia dan Azizi, Jurnal,2017: 50-58).

*Keberlangsungan Kerjasama Ekonomi Tiongkok dan Iran dalam proyek Infrastruktur Kereta api*

Dalam kerjasama Tiongkok dan Iran terkait jalur Silk Road Economic Belt ditandai kedatangan presiden Xi Jinping ke Iran pada 22 hingga 23 Januari 2016 lalu. Poin terpenting dari negosiasi pemimpin kedua Negara yaitu, penandatanganan 17 dokumen kerjasama pembangunan jalur sutera ekonomi secara multipolar dan saling menghormati kedaulatan masing-masing negara. Tiongkok dan Iran membangun kerjasama yang mendalam yaitu "Comprehensive Strategic Partnership" meliputi seluruh bidang terdiri dari: Politik, kerjasama eksekutif/ekonomi, sosial budaya, pengadilan, pertahanan dan keamanan serta regional dan internasional. Alasan kedua negara melakukan kerjasama adalah Tiongkok berpandangan bahwa Iran memiliki kekuatan dengan memiliki populasi hampir 78 juta orang dan wilayah terbesar kedua di kawasan Timur Tengah.

Iran merupakan sahabat sekaligus mitra utama Pemasok Minyak Tiongkok dan pipa gas terpanjang di dunia. secara geografis memiliki posisi strategis terletak di antara Laut Kaspia dan Teluk, dimana bisa mengirimkan minyak ke jalur arah barat tanpa melewati Selat Hormuz. Maka dari itu, Iran yang strategis bisa menjadi jalur alternatif perdagangan darat Tiongkok menuju Timur Tengah dan Eropa. Apalagi kedua negara terlibat sebagai aktor dalam sejarah perdagangan jalur sutera kuno. Sedangkan alasan Iran menerima proyek pembangunan infrastruktur Tiongkok adalah Iran sebuah negara besar dengan dataran kering dan gurun yang luas, pemukiman hanya terkonsentrasi di wilayah-wilayah Sumber daya alam yang tersedia, Jarak diantara kota-kota besar jauh dengan jarak hampir ratusan kilometer. Iran juga mengalami hambatan perkembangan ekonomi disebabkan Amerika Serikat dan negara barat lainnya memberikan Sanksi ekonomi atas pengembangan Nuklir yang dilakukan oleh Iran. Hal tersebut membuat hubungan bisnis Iran dengan negara lain menjadi terhambat, beberapa negara Importir utama minyak Iran seperti India dan Korea selatan harus menghentikan Impor karena ancaman sanksi tersebut. Tiongkok telah berperan dalam pengurangan sanksi internasional yang dijatuhkan kepada Iran dan mencapai kesepakatan nuklir *Joint Comprehensive plan of action (JCPOA)*.

Tiongkok tertarik berinvestasi terhadap pembangunan infrastruktur fisik termasuk infrastruktur transportasi kereta api, dikarenakan Tiongkok memandang Infrastruktur fisik merupakan bentuk nyata perkembangan sebuah negara. kawasan Timur Tengah termasuk Iran sangat membutuhkan pembangunan infrastruktur kereta api ditengah terjadinya perselisihan antar negara. pembangunan transportasi kereta api di Iran dinilai memberikan akses pasar yang luas dari Iran menuju negara Timur lainnya, memfasilitasi integrasi perdagangan domestik menuju Internasional, menghemat biaya produksi dan transportasi yang akan membantu perkembangan ekonomi global Tiongkok. Tingkatan atau level kerjasama bilateral yang dilakukan Tiongkok dan Iran adalah bentuk kolaborasi. Hal tersebut telah dibuktikan dari implementasi lima prioritas kerjasama BRI terdiri koordinasi kebijakan, mendorong adanya fasilitas konektivitas, menciptakan perdagangan tanpa hambatan, adanya integrasi keuangan, serta ikatan antar masyarakat. dan perjanjian yang diatas dilakukan atas keinginan kedua negara saling ketergantungan untuk memenuhi kepentingan nasionalnya.

Kerjasama kedua Negara yang saling kolaborasi tersebut diyakini berkontribusi pada perluasan pasar Tiongkok menuju Timur Tengah, Eropa dan Afrika serta meningkatkan layanan dan peluang ekonomi Tiongkok. Hal tersebut juga menciptakan akses transportasi yang fleksibel dan murah serta mempermudah pengangkutan barang-

*Pencapaian Tiongkok di Timur Tengah terkait the Silk Road Economic Belt: Studi kasus Pembangunan Infrastruktur Transportasi Kereta Api terhadap Iran periode (2013-2018)*

barang produksi, Impor-ekspor tanpa hambatan, meningkatkan jumlah wisatawan Tiongkok di Iran begitu sebaliknya. Pemerintah Iran memanfaatkan peluang kerjasama ekonomi dengan Tiongkok yang mengambil kebijakan prioritas pada peningkatan Infrastruktur transportasi termasuk Kereta api. Hal tersebut bertujuan untuk memperkuat Konektivitas Internasional antara kota-kota besar di Iran serta memelihara hubungan baik dengan negara-negara tetangga. Mendorong perusahaan dalam negeri Iran lebih aktif dalam mencari kemitraan dengan perusahaan luar negeri lain selain Tiongkok agar mereka memperoleh keterampilan, Transfer teknologi serta sumber daya yang akan diperlukan guna melaksanakan proyek. Sedangkan Tantangan yang hadapi Iran adalah banyaknya proyek infrastruktur transportasi yang sedang proses, maka banyak pula perusahaan lokal yang tidak memiliki kemampuan teknologi untuk menangani dengan biaya yang efektif.



Gambar 2. Posisi Strategis Iran dalam jalur kereta Silk Road  
Sumber: [reconnectingasia.csis.org](http://reconnectingasia.csis.org)

Berdasarkan rute jalur kereta yang melewati Iran diatas, dapat dijelaskan bahwa Lokasi geografis Iran strategis terletak di bagian tengah Timur Tengah telah menjadi Jembatan antara Tiongkok dan Eropa, mengakibatkan negara-negara yang terlibat akan menyamakan dan saling berkoordinasi dalam integrasi ekonomi jalur *Silk Road Economic Belt*. Terdapat 6 koridor kereta menghubungkan Tiongkok dengan Iran, dimana melewati beberapa Negara yang terdiri dari Asia Tengah, Asia Selatan, Rusia dan lain-lain (Zhiping, jurnal, 2018: 163-163) Lebih khusus lagi, seperti yang dinyatakan dalam Buku Biru keamanan Non-Tradisional Tiongkok berafiliasi dengan pemerintah, bahwa BRI menjaga kepentingan: (a)melindungi Keamanan-ekonomi nasional;(b) mempromosikan keamanan energi melalui rute pengiriman alternatif;(c) memfasilitasi keamanan perbatasan melalui pengembangan wilayah Tiongkok barat;(d) memerangi „tiga kejahatan“ didalam dan luar negeri melalui pembangunan ekonomi dan redistribusi kekayaan;(e) membantu memitigasi geopolitik yang dipimpin Amerika Serikat; serta (f) membangun sistem wacana internasional baru dan tatanan keamanan internasional baru yang akan meningkatkan kekuatan nasional komprehensif (english.gov.cn, 2015). Berikut dibawah ini Investor Tiongkok terdiri dari beberapa Perusahaan nasional maupun Bank yang membiayai dan mengkontruksi proyek pembangunan transportasi kereta api di Iran yaitu:

Tabel 1 Investor Tiongkok dalam memfasilitasi Pembangunan Infrastruktur Kereta di Iran

1.	<i>China National Machinery Industry Corp (Sinomach)</i>	Maret 2018	Pembangunan konstruksi kereta di Iran Barat. Perusahaan ini menangani penyediaan tenaga Insinyur, pengadaan, dan konstruksi dalam pembangunan kereta api sepanjang 410 Km menghubungkan kota Teheran, Hamedan dan Sanandaj. Senilai 5,35 miliar Yuan (£603,5 juta) (uk.reuters, 2018)
			Pembangunan kilang minyak di Abadan Iran senilai 1200 juta dollar AS (uk.reuters,2018)
2.	<i>China Railway Engineering Corp</i>	Maret 2018	Pembangunan jalur kereta utara-selatan dengan rute Teheran, Isfahan dan Qom kecepatan 415 km (260 mil) (uk.reuters, 2018).
			Pembangunan HSR rute Teheran – Isfahan di Iran
		Juli 2018	Pembangunan kereta bawah tanah kota Teheran kedua
3.	Sinosteel	juli 2018	Penandatanganan MOU pada untuk pembangunan pembangkit listrik tenaga surya di kota Yazd dan bekerjasama dengan perusahaan italia Denikon.
4.	CNPC	2017	Kesepakatan bersama Total Perancis dan perusahaan minyak nasional Iran untuk pengembangan lapangan gas. CNPC memiliki 30% saham dalam pembangunan.
		Mei 2018	CNPC mengambil alih saham Total di ladang minyak selatan Iran. Jika perusahaan perancis menarik diri.
5.	<i>Dongming</i>	Juli 2018	Beralih Impor minyak mentah dari Iran ditengah risiko ndust minyak mentah Amerika serikat
6.	<i>China's Exim Bank</i>		pembuatan pensinyalan jalur kereta api dari Teheran ke Mashhad bekerjasama <i>Iran's Bank of Industry and mine</i> senilai 1,5 miliar dollar AS (tehrantimes, 2018).
		2017	Menandatangani kontrak untuk peminjaman untuk <i>High-Speed Railway</i> di Iran senilai 1,5 miliar dollar AS. Dan tambahan pinjaman senilai 10 miliar dolar AS menurut kepala Bank Sentral Iran saat itu,
7.	<i>China Development Bank (CBD)</i>	September 2017	Perjanjian kerjasama dengan Bank sentral Iran dalam menyediakan pembiayaan senilai 15 miliar dollar AS untuk pembangunan proyek kereta
8.	<i>China National Machinery Import and Export Corporation (CMC)</i>	Mei 2017	Pembuatan jalur kereta api antara Teheran dan Mashhad senilai € 2,2 miliar

*Pencapaian Tiongkok di Timur Tengah terkait the Silk Road Economic Belt: Studi kasus Pembangunan Infrastruktur Transportasi Kereta Api terhadap Iran periode (2013-2018)*

9.	CITIC Trust	2017	Memperpanjang pinjaman dana untuk pembangunan proyek di Iran senilai 10 miliar dollar AS dalam bentuk kredit kepada lima bank Iran.
10.	CRIC	2016	CRIC melakukan perjanjian dengan perusahaan Aluminium Iran untuk investasi perusahaan patungan senilai 2 miliar dollar AS
11.	CRRC (anak perusahaan CRRC Nanjing Puzhen	Maret 2018	Kesepakatan dengan Organisasi pengembangan dan Renovasi industry Iran dalam penyediaan 450 kereta bawah tanah.
12.	<i>China Civil Engineering Construction Corp</i>	Januari 2018	Tandatangan kontrak lebih dari 500 juta dollar AS untuk jalur kereta api baru antara Kermanshah dan Khosravi di Iran
13.	<i>CRRC Nanjing Puzhen</i>	Maret 2017	MOU penyediaan 215 mobil subway untuk tiga kota di Iran
14.	<i>CRRC Changchun Railway Vehicles Co</i>	Februari 2017	Menyelesaikan operasi Uji coba kereta di Mashhad dan mengumumkan akan memasok 100 mobil subway untuk metro kota Teheran
		2016	Mengirimkan lebih dari 1.000 mobil subway ke Iran dengan kontrak 5 tahun senilai 1,39 miliar dolar AS
15.	konsorsium Iran-Tiongkok (Iran MAPNA, MAPNA Ehdas, MAPNA International, the Chinese CMC serta SU Power firms)	2014	Perjanjian <i>Iranian Railway company</i> dan konsorsium Iran-Tiongkok tentang pemasangan tenaga listrik untuk kereta rute Teheran menuju Mashhad serta pengadaan insinyur dan konstruksi bangunan melalui jalur kredit sejumlah 2 miliar dollar AS (Shariatinia dan Azizi, Jurnal,2017: 50-58).

Sumber: (Adesnik dan Ghasseminejad, fdd.org, 2018) dan diolah oleh penulis.

*Dampak Proyek Infrastruktur Kereta api Iran terhadap Kepentingan Jalur Logistik Tiongkok di Timur Tengah*

Pembangunan infrastruktur kereta ini juga berdampak pada perkembangan ekonomi dalam negeri Tiongkok, seperti menyamaratakan ketimpangan ekonomi atau pendistribusian infrastruktur fisik ke berbagai daerah perbatasan atau jauh dari pusat kota Beijing. Kondisi ini bisa digambarkan seperti mempermudah akses masyarakat dalam melakukan proses jual beli kebutuhan pokok atau kebutuhan lainnya di wilayah perbatasan maupun bagian pesisir pantai. Mayoritas negara-negara berkembang sangat membutuhkan pembangunan infrastruktur dari skala besar disebabkan oleh tingkat pembangunan sosial dan ekonomi dan teknologi masih rendah. Kelebihan modal dan

kapasitas produksi Tiongkok yang besar terutama kecanggihan teknologi dan peralatan konstruksi infrastruktur. hubungan penawaran dan permintaan yang terjalin melalui kerjasama menjadi faktor pendorong terciptanya kerjasama ekonomi *the Silk Road Economic Belt*. Dalam pembangunan Proyek Infrastruktur transportasi kereta api di Iran tentu akan berdampak terhadap Tiongkok selaku aktor negara agar jalur logistik nya tidak terhambat di kawasan Timur Tengah. Dampak positif yang ditimbulkan oleh pembangunan infrastruktur di Iran, yaitu berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi, sosial, kemajuan teknologi serta pengurangan kemiskinan. Dengan demikian, Tiongkok memiliki komitmen yang kuat terhadap pengentasan kemiskinan dalam negerinya dan secara tidak langsung mempengaruhi pengurangan kemiskinan di Iran.

Selain itu, Perkembangan pasar dan persaingan dari moda transportasi lain telah mencegah transportasi kereta api dari mencapai pangsa pasar yang lebih tinggi. Tarif pengiriman untuk pengiriman peti kemas melalui laut telah turun secara signifikan sejak 2011, dengan harga transportasi kereta api sekarang 3 sampai 4 kali lebih tinggi dari pengiriman laut. Pada akhirnya Penggunaan transportasi kereta api menjadi pilihan terbaik terhadap pengiriman barang atau komoditas menjadi murah dan efisien yang akan menghasilkan pangsa pasar yang besar dan meningkatkan daya tarik kereta api transportasi untuk penyedia layanan logistik. Secara tidak langsung penawaran pembangunan infrastruktur ini akan mempengaruhi beberapa bidang lain maupun hubungan diplomatic Tiongkok dengan Negara lain khususnya di Timur Tengah.

#### *Pembangunan Proyek Kereta api Iran dalam menunjang Kekuatan Hegemoni Ekonomi Global Tiongkok*

Dalam pembangunan infrastruktur kereta api, Tiongkok telah banyak melibatkan Teheran dalam rute perjalanan kereta tersebut akan berkontribusi terhadap Iran sebagai pusat perdagangan Eurasia khususnya kawasan Timur Tengah. Tiongkok sebagai aktor negara dibawah kepemimpinan presiden Xi Jinping yang mengubah sistem ekonomi Tiongkok yang dulu tertutup menjadi sistem ekonomi pintu terbuka yang diperkenalkan melalui slogan „*Chinese dream*“ dimana hal ini dinilai Tiongkok telah membuka peluang besar pada Investor asing terlibat dalam perkembangan ekonomi Tiongkok. kebijakan *the Silk Road Economic Belt* (SREB) merupakan kebijakan luar negeri ambisius yang diinisiasi dan dipromosikan oleh presiden Xi Jinping juga. Kebijakan SREB tersebut telah mendeskripsikan upaya Tiongkok dalam mendesain jalur alternatif perdagangan Tiongkok agar mendapatkan keuntungan yang banyak dan barang produksi yang berasal dari Tiongkok terdistribusi atau ekspor tanpa mengeluarkan *cost* yang lebih mahal.

Secara tidak langsung, Tiongkok ingin memiliki akses yang cepat menuju negara–negara dikawasan Timur Tengah lainnya. Maka dari itu, penjelasan diatas telah membuktikan bahwa Tiongkok menuju proses Hegemoni Ekonomi Global termasuk proses menuju dan hal tersebut sudah memiliki kesamaan dengan Teori Stabilitas Hegemoni. Perilaku Tiongkok sebagai negara dengan memaparkan faktor internal yang telah menjelaskan motivasi Tiongkok mengeluarkan kebijakan *the Silk Road Economic Belt* tersebut terkait kepentingan nasional dalam mengamankan jalur pasokan energi dengan membangun kerjasama di beberapa negara yang memiliki sumber energi yang melimpah, mendesain jalur alternatif untuk meningkatkan volume perdagangannya, kemudian Tiongkok mencari pasar di Iran dan Timur tengah. selain itu, Tingkat Kapasitas interaksi yang dimiliki Tiongkok didukung oleh posisi geografis yang strategis, seperti Tiongkok memiliki kedekatan geografis darat dengan negara-negara memiliki sumber daya alam energi melimpah dan negara-negara tersebut termasuk kedalam Jalur SREB termasuk Iran. Upaya merevitalisasi wilayah provinsi-provinsi Tiongkok yang

*Pencapaian Tiongkok di Timur Tengah terkait the Silk Road Economic Belt: Studi kasus Pembangunan Infrastruktur Transportasi Kereta Api terhadap Iran periode (2013-2018)*

perkembangan ekonominya masih rendah. akan tetapi, wilayah tersebut berpotensi menguntungkan Tiongkok secara ekonomi maupun Politik misalnya melibatkan provinsi Xinjiang dalam jalur *the Silk Road Economic Belt* (SREB) menuju Iran.

Sementara itu, negara-negara yang berkekuatan besar tentu memiliki kepentingan yang besar dan jelas memberikan keuntungan atau manfaat terhadap setiap negara. Apalagi sebuah berupaya menjadi kekuatan hegemoni dalam seluruh sistem dan kawasan di dunia. Adanya keinginan Tiongkok dalam mempromosikan mata uangnya dengan diawasi oleh bank dalam negerinya hingga AIIB (Asian Infrastructure Investment Bank) sebagai bank yang paling dominan dalam membiayai pembangunan proyek, mewajibkan negara partner SREB / BRI untuk mempunyai saham dalam bentuk yuan dalam bank tersebut. maka dari itu, perlahan-perlahan Tiongkok terus mencari jalur alternative untuk menjadi negara hegemon di dunia. Setiap Negara yang melakukan kerjasama *Belt and Road Initiative* dengan Tiongkok akan terlibat dengan *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) sebagai salah satu bank yang mendanai pembangunan proyek infrastruktur, skala mayoritas kepemilikan saham dimiliki member AIIB sebanyak 75%.Iran adalah member bank AIIB yang memiliki saham senilai 1.69% dalam bank AIIB.

Seperti Tiongkok ingin melakukan investasi mata uang Yuan agar siklus keuangan terus berputar dan memperoleh keuntungan yang besar Sekaligus promosi mata uang Yuan (Renmimbi). Iran adalah salah satu dari 57 anggota pendiri Bank yang dipimpin China (AIIB), di mana Brasil, Rusia, India, Cina, dan Afrika Selatan adalah pemangku kepentingan. Selama kunjungan Presiden Cina Xi Jinping ke Iran pada tahun 2016, kedua negara menandatangani perjanjian untuk meningkatkan perdagangan bilateral hingga US \$ 600 miliar selama dekade berikutnya, bersama dengan perjanjian bilateral untuk kerja sama di bidang termasuk infrastruktur, investasi dan perdagangan. Oleh karena itu, terdapat beberapa Bank yang mendanai pinjaman pembangunan infrastruktur kereta api di Iran telah menjadi sektor pendukung Tiongkok menjadi hegemon keuangan dunia. Tiongkok dan Iran menggunakan mata uang Yuan dalam bertransaksi dengan bentuk kredit pinjaman untuk membiayai pembangunan proyek tersebut.

Disisi politis, Tiongkok juga mencari hegemoni di bidang keamanan dengan membentuk tatanan keamanan baru yang bernama *New Asian Security Concept* (NASC) dimaksudkan akan mengamankan pembangunan jaringan kereta SREB dari Tiongkok menuju Eurasia termasuk Iran serta pengamanan pengangkutan sumber daya energi menuju Tiongkok. Pada saat bersamaan, meningkatnya minat Tiongkok di kawasan Timur Tengah telah dipandang sebagai ancaman terhadap keamanan dan kepentingan nasional Amerika Serikat di kawasan Timur Tengah. Adanya kampanye militer melawan ISIS menjadi peluang strategis Tiongkok memperkuat keterlibatan secara militer kawasan Timur Tengah. Berdasarkan analisa diatas, Tiongkok menawarkan pembangunan infrastruktur kereta api di Iran melalui kerjasama *Silk Road Economic Belt* dikategorikan Tiongkok sudah memenuhi syarat telah melakukan Hegemoni Ekonomi Global. Dikarenakan adanya upaya Tiongkok untuk mendapatkan sumber daya alam energi, membuat jalur alternative perdagangan yang biasa disebut jalur sutera baru dan kemudian Tiongkok mencari pasar untuk menjual produk-produknya. Hal tersebut terjadi karena di fasilitasi infrastruktur kereta api yang telah dibangun Tiongkok khususnya di Iran. Secara tidak langsung, Tiongkok ingin memiliki akses yang cepat menuju negara-negara dikawasan Timur Tengah lainnya. Maka dari itu, penjelasan diatas telah membuktikan bahwa Tiongkok menuju proses Hegemoni Ekonomi Global termasuk proses menuju dan hal tersebut sudah memiliki kesamaan dengan Teori Stabilitas Hegemoni. Dari uraian diatas terdapat analisis pola Kepentingan Tiongkok di Iran dalam

pembangunan Infrastruktur kereta api melalui Teori dan Konsep yang sebelumnya telah dijelaskan.

Bagan 1 Analisis Pola Kepentingan Tiongkok



### Kesimpulan

Pembangunan infrastruktur fisik sangat penting dan telah menjadi indikator perkembangan sebuah negara, termasuk infrastruktur transportasi kereta api yang sangat efektif dan fleksibel. Infrastruktur transportasi kereta api pilihan yang mendukung pendistribusian barang komoditas dan mempermudah akses perdagangan ke berbagai negara. transportasi kereta api telah menjadi kunci utama dalam pergerakan roda ekonomi yang berdampak signifikan ke bidang-bidang lainnya. Selain itu, transportasi kereta api sangat menunjang pengembangan pertanian, industry, promosi investasi asing,serta peningkatan produktivitas Tiongkok. Iran merupakan negara penerima tawaran proyek pembangunan Tiongkok melalui kerjasama *Belt and Road Initiative* (BRI) yang merupakan kebijakan multilateral Tiongkok untuk memenuhi kepentingan nasional nya. Tiongkok memiliki kekuatan Ekonomi sekaligus militer dalam dekade terakhir telah menunjukkan kekuatan hegemon Ekonomi di Asia.

Secara perlahan Tiongkok berusaha menyaingi hegemoni Amerika Serikat, dengan kebijakan *Silk Road Economic Belt* tersebut Tiongkok menawarkan kerjasama pembangunan infrastruktur kereta api ke Iran. Kebijakan SREB telah membantu Tiongkok menuju negara Hegemoni Ekonomi saat ini, di tambah BRI mempunyai Bank-bank yang mengelola saham yang di tanam oleh partner BRI dan membiayai proyek infrastruktur dengan berbentuk kredit panjang. Maka dari itu, Pembangunan infrastruktur transportasi kereta api bukan semata-mata kerjasama Ekonomi antara Tiongkok dan Iran saja, akan tetapi adanya kepentingan ekonomi Tiongkok dalam membuat kebijakan tersebut untuk menopang perkembangan ekonomi global, pemenuhan kebutuhan sumber daya energi, mencari pasar yang luas serta mendistribusikan hasil produksi industrinya ke berbagai negara melalui Iran dengan posisi strategis di kawasan Timur Tengah. Dengan demikian, penjelasan penelitian tersebut telah menggambarkan bagaimana upaya Pencapaian Tiongkok dalam memenuhi kepentingan domestik maupun internasional melibatkan Iran sebagai salah satu *Partnership* di Timur Tengah.

## Referensi

- Zhu, Zhiqun (Ed.). (2011). *the people's republic of china today*, Singapore: World scientific publishing Co. Pte.Ltd.
- Fallon, Theresa (2015), " *The new silk road : Xi jinping's grand strategy for Eurasia* ", *Journal American Foreign Policy Interest*, USA:Florida Atlantic University.
- Santoso, Yohanes Wiliam. (2017) . Teori Stabilitas Hegemoni: Peran negara hegemoni dalam menciptakan damai, [http://yohaneswilliamsantoso-fisip15.web.unair.ac.id/artikel\\_detail-175630\(SOH215\)%20Studi%20Perang%20Damai-Teori%20Stabilitas%20Hegemoni:%20Peran%20Negara%20Hegemon%20dalam%20Menciptakan%20Damai.html](http://yohaneswilliamsantoso-fisip15.web.unair.ac.id/artikel_detail-175630(SOH215)%20Studi%20Perang%20Damai-Teori%20Stabilitas%20Hegemoni:%20Peran%20Negara%20Hegemon%20dalam%20Menciptakan%20Damai.html) diakses pada 24 Juli 2019
- Viotti, Paul R. & Mark V.Kauppi. (1993). *Internasional Theory: Realism, Pluralism, Globalism*, ed 2. (New York: Macmillan Publishing Company
- Full text of Join Statement on Comprehensive strategic Partnership between I.R Iran, P.R China*, <http://www.president.ir/EN/91435> diakses pada 21 Juli 2019
- Hocking, Brian & Smith Michael.(1990), *World Politics: An Introduction to International Relations*. New York: Harvester Wheatsheaf
- Shariatinia, Mohsen an Hamidreza Azizi, *Iran-China Cooperation in the Silk Road Economic Belt: From Strategic Understanding to operational Understanding*, *journal China & World Economy* 46-61, Vol.25, No. 5, 2017 , hal.50-58 [http://en.iwep.org.cn/papers/papers\\_papers/201711/W020171109398565093931.pdf](http://en.iwep.org.cn/papers/papers_papers/201711/W020171109398565093931.pdf) diakses 14 april 2018
- Majorie van Leijen, (2018), *New railway service Iran-China launched, connecting inner Mongolia-Bam*, <https://www.railfreight.com/beltandroad/2018/09/05/new-railway-service-iran-china-launched-connecting-inner-mongolia-bam/?gdp=accept> diakses 15 april 2018
- China's Sinomach to build \$845 million railway in western Iran*, <https://uk.reuters.com/article/uk-china-sinomach-iran/chinas-sinomach-to-build-845-million-railway-in-western-iran-idUKKBN1GX07P> diakses pada 30 mei 2019
- China to finance Iran's northeastern railway construction project*, <https://www.tehrantimes.com/news/423918/China-to-finance-Iran-s-northeastern-railway-construction-project>, diakses 2 mei 2019
- Full text: Action plan on the Belt and Road Initiative, [http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content\\_281475080249035.htm](http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm) , diakses 30 maret 2019.
- Zhang Zhiping (*translator*), Zhou lei, 2018, *The Political Economic of China's Belt and Road Initiative, Series on China's Belt and Road initiative-vol.1*, Singapore: World Scientific Publishing Co. Pte. Ltd
- David Adesnik dan Saeed Ghasseminejad, 2018, *Foreign investment in Iran: Multinational Firms Compliance with U.S. Sanctions*,[https://www.fdd.org/wp-content/uploads/2018/09/MEMO\\_CompaniesinIran.pdf](https://www.fdd.org/wp-content/uploads/2018/09/MEMO_CompaniesinIran.pdf) diakses 16 juni 2019 dan di olah oleh penulis.
- Syaiful Anam & Ristiyani, kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) pada masa pemerintahan Xi

jinping, <http://journal.unpar.ac.id/index.php/JurnalIlmiahHubunganInternasiona/article/view/2842/2623>, diakses 24 oktober 2018