

## **BAB IV**

### **INSTC SEBAGAI STRATEGI INDIA**

#### **MENGHADAPI CPEC**

Di era perdagangan bebas dan banyaknya kerjasama antar negara saat ini, muncul banyak sekali peluang untuk dapat meningkatkan perekonomian suatu negara, namun terkadang hal tersebut menjadi sebuah hambatan bagi negara lain karena merasa kerjasama tersebut akan mengalihkan pengaruh negara tersebut ke negara lain karena perkembangannya.

Bergeraknya Tiongkok ke kawasan Asia Selatan dimana India memiliki pengaruh yang kuat dikawasan tersebut membuat India khawatir dengan hal tersebut. Tiongkok yang bekerjasama dengan Pakistan yang menjadi rival India pun menjadi semakin mengkhawatirkan India disamping masih banyaknya permasalahan diwilayah perbatasan yang belum menemui kata setuju dari Pakistan.

CPEC adalah sebuah proyek kerjasama yang dibangun Tiongkok bersama dengan Pakistan yang akan digunakan untuk dapat meningkatkan perekonomian kedua negara dengan cara memangkas rute yang akan dilalui untuk dapat mengirim dan menerima barang. India yang merasa dilangkahi (*by pass*) oleh proyek kerjasama tersebut pun harus segera meresponnya untuk dapat mengamankan pengaruhnya dikawasan Asia Selatan.

Munculnya CPEC sebagai sebuah kekhawatiran India pun memunculkan beberapa argumen yang salah satunya berharap agar India mau bergabung dengan CPEC, namun Narendra Modi mengatakan bahwa India memiliki kepentingan geostrategisnya sendiri dan India mengetahui bagaimana cara untuk mempertahankannya. Hal ini dapat member kesimpulan

bahwa India tidak tertarik untuk bergabung dengan CPEC dan India tidak akan melegitimasi setiap pelanggaran tentang aturan internasional di wilayahnya yang secara hukum dan historis adalah milik India.

Pada bab IV ini akan menganalisa bagaimana *International North-South Transport Corridor* (INSTC) menjadi sebuah strategi yang digunakan oleh India dalam merespon proyek *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC) oleh Tiongkok dan juga Pakistan. Dalam bab ini akan berisi tentang sub-sub bab mengenai penerapan strategi *securitization* dan *economic strengthening* melalui INSTC.

Selain itu juga akan menganalisa bagaimana peran INSTC sebagai penyeimbang CPEC dan INSTC sebagai sebuah inisiasi untuk dapat mengatasi permasalahan dunia perdagangan baru.

## **A. Penerapan Strategi Securitization dan Economic Strengthening melalui International North-South Transport Corridor (INSTC)**

### **1. Securitization**

Konsep ini adalah cabang dari konsep national security, dalam sebuah karya tulis Dr. Kusnanto Anggoro yang berjudul “Keamanan Nasional, Pertahanan Negara, dan Ketertiban Umum” yang dikutip dari *International Encyclopedia of the Social Sciences*, mendefinisikan National Security / Keamanan Nasional adalah suatu kemampuan sebuah bangsa untuk melindungi nilai-nilai internalnya.

Menurut Barry Buzan dalam buku yang berjudul “*People, States, and Fear second edition : an agenda for international security studies in post-cold war era*” mengatakan bahwa, keamanan nasional menjadi terikat dengan kemampuan untuk mempertahankan posisi pengendali yang menuai keuntungan yang cukup untuk menjamin stabilitas politik yang menyebabkan kepentingan ekonomi dapat meluas melampaui

batas-batas negara akan memberikan masalah untuk keamanan nasional, karena itu hal tersebut tidak dapat dipisahkan dari kepentingan negara.

Dalam pengertian melalui konsep The Copenhagen School (CS) berpendapat bahwa keamanan adalah the speech act, yang merupakan objek bangsa atau negara, untuk dapat merespon sebuah ancaman sebagai sesuatu yang dapat mengganggu kelangsungan hidup ideasional dan oleh karena itu sangat membutuhkan perlindungan. Dalam konsep CS, terdapat 3 akar teoritis utama yaitu satu, perdebatan dalam studi keamanan apakah akan memperluas konsep diluar konsep tradisional yang memfokuskan kepada militer, kedua Speech Act dan yang ketiga adalah pemahaman mengenai negara dan politik keamanan. Dalam CS, keamanan nasional ini lebih ditekankan kepada Speech Act untuk memahami konsep keamanan dalam menghadapi sebuah ancaman dan membuat keputusan

Menurut CS, negara yang memiliki semua faktor seperti militer, sosial dan lingkungan serta ekonomi, maka negara tersebut akan dapat menjadi ancaman eksistensial bagi negara lain, yang kemudian berarti ketika negara lain ingin mengamankan posisinya dengan cara mencari dukungan tertentu untuk securitization. Dalam CS, securitization adalah sebuah langkah suatu negara / kelompok dalam mengambil tindakan politik yang berada digunakan untuk dapat mengamankan posisi suatu negara

Dalam kasus kerjasamanya Tiongkok dengan Pakistan dalam membentuk China-Pakistan Economic Corridor (CPEC). India melihat bahwa hal ini perlu ditangani dengan cara sekuritisasi, artinya India perlu menjadikan bahwa Isu CPEC ini kemudian akan menjadi sebuah hegemoni yang akan menyisihkan pengaruh negara-negara lainnya. India pun mengajak negara-negara yang merasa akan tersisih oleh adanya CPEC ini untuk dapat berkerjasama yang kemudian terwujud dengan dibentuknya International North-South

Transport Corridor (INSTC) bersama dengan negara lain seperti Rusia dan Iran.

## 2. Economic Strengthening

Setelah Paul T.V membagi *Balance of Power* menjadi tiga, yaitu *Hard Balancing* yang berfokus kepada kekuatan militer, *Soft Balancing* yang fokus kepada kerjasama, dan *Asymmetric Balancing* yang fokus dengan aktor subnasional kemudian *Soft Balancing* itu dibagi kembali oleh Robert Anthony Pape yang menurut Robert A. Pape, ada empat buah strategi yang dapat digunakan oleh negara untuk dapat melakukan *Soft Balancing*, yaitu *territorial denial*, *entangling diplomacy*, *economic strengthening*, dan *signal of resolve to balance*.

Dalam kasus ini, *economic strengthening* adalah strategi yang diterapkan India melalui *International North-South Transport Corridor* (INSTC). *Economic Strengthening* adalah penguatan kekuatan negara yang fokus kepada perekonomian suatu negara yang diharapkan akan mampu menguatkan kemampuan ekonominya dan mengurangi kekuatan negara hegemoni secara bersama-sama dengan cara bekerja sama dengan negara lain. Memperkuat kemitraannya dengan negara lain dan mengurangi perdagangan dengan negara rivalnya serta melarang negara *superpower* untuk bergabung kedalam kemitraan yang dijalin dengan negara lain tersebut. Dengan adanya larangan untuk bergabungnya negara *superpower* tersebut, makan pertumbuhan perekonomian negara yang menggunakan strategi *economic strengthening* akan meningkat dan mereka akan berkontribusi dalam pelemahan kekuatan negara *superpower* tersebut.

Dengan menggunakan strategi *economic strengthening* ini, India akan mampu untuk menguatkan peran dan dapat meningkatkan kemampuannya untuk dapat bersaing dengan Tiongkok dan juga Pakistan. India juga akan mampu untuk

memperbesar distribusi barangnya yang kemudian dapat mengurangi pengaruh hegemoni Tiongkok di kawasan Asia Selatan khususnya.

INSTC yang dibentuk oleh India, Iran dan Rusia yang difungsikan untuk dapat meningkatkan perdagangan dan perekonomian negara mampu menarik negara-negara disekitar kawasan Asia Selatan untuk ikut bergabung ke dalam proyek yang diinisiasi oleh India tersebut. Hingga saat ini selain dengan 3 negara sebagai inisitor, terdapat Kazakhstan, Belarus, Oman, Tajikistan, Bulgaria, Azerbaijan, Armenia, Syria, Ukraine, Turkey, dan Kyrgyzstan yang termasuk kedalam ke anggotaan INSTC dan diharapkan, akan mampu membantu untuk meningkatkan perekonomian negara-negara mitra tersebut.

## **B. International North-South Transport Corridor (INSTC)**

### **1. Sejarah International North-South Transport Corridor (INSTC)**

Pada saat melakukan kunjungan ke Beijing, Menteri Luar Negeri India, Sushma Swaraj mengataka bahwa *China-Pakistan Economic Corridor* adalah proyek yang tidak dapat diterima oleh Pemerintah india. Hal ini dikarenakan CPEC akan melewati daerah Kashmir yang dimana wilayah tersebut sedang terjadi perselisihan antara India dengan Pakistan.<sup>1</sup>

*International North-South Transport Corridor* diinisiasi dan dibentuk oleh tiga negara yaitu India, Iran dan Rusia. Hubungan tiga negara ini menjadi semakin erat ketika mereka bekerja sama untuk dapat mencegah penyebaran kelompok Taliban yang kemudian Amerika Serikat menginvasi

---

<sup>1</sup> Web desk, 2015 "*China-, Pakistan Economic Corridor 'unacceptable', Modi tells China*", dikutip dari <https://tribune.com.pk/story/895611/china-pakistan-economic-corridor-unacceptable-modi-tells-china/> , diakses pada Juli 2018

Afghanistan. Kelompok tiga negara, India, Iran, dan Rusia paska invasi AS, berusaha untuk dapat membantu rekonstruksi ekonomi Afghanistan.

Hubungan ketiga negara tersebut semakin menguat karena kerjasama yang dilakukan mereka, diantaranya, Rusia yang diyakini mentransfer teknologi nuklir ke perusahaan yang berada di Iran., kemudian mereka juga saling mengembangkan hubungan ekonomi pada bidang energi, pengiriman barang, transit, transportasi, industri dan jasa.

India, Iran dan Rusia kemudian sepakat untuk membangun sebuah jembatan transportasi yang nantinya akan mereka gunakan untuk dapat meningkatkan ekonominya. Jembatan transportasi tersebut nantinya akan digunakan juga sebagai transportasi Asia yang baru.<sup>2</sup> Jalan tersebut nantinya akan membawa kargo-kargo yang berawal dari Mumbai melalui Bandar Abbas di Iran yang kemudian melalui Laut Hitam maupun Laut Baltik di Rusia, beberapa peneliti memperkirakan rute ini akan menghasilkan US\$ 10 Milyar dalam *annual bussines* dalam beberapa tahun.<sup>3</sup>

*International North-South Transport Corridor* (INSTC) adalah sebuah proyek multi jaringan 7,200 km.<sup>4</sup> proyek ini memiliki dua rute untuk mengirim, dan menerima muatan dari India ke Rusia. Proyek ini dibentuk dengan tujuan yang sama dengan CPEC, yaitu untuk memaksimalkan dan membuat lebih efektif dalam hal pengiriman dan penerimaan barang regional serta meningkatkan konektivitas anggota-anggotanya. Rute pertama dalam INSTC ini akan melalui Mumbai ke Baku

---

<sup>2</sup> Rajesh Tembarai Krishnamachari, (2003). *Entente Tri-Parti: Triangular Alliances Involving India*. dikutip dari <http://www.southasiaanalysis.org/paper829> , diakses pada Juli 2018

<sup>3</sup> Ibid

<sup>4</sup> Dipanjan Roy Chaudhury, 2017 "*India-Eurasia Road Almost Ready, Container Dry Run Soon*", dikutip dari <https://economictimes.indiatimes.com/industry/transportation/shipping/-/transport/india-eurasia-road-almost-ready-container-dry-run-soon/articleshow/57980716.cms> diakses pada Juli 2018

yang melewati Bandar Abbas, kemudian rute kedua INSTC ini akan melalui Mumbai ke Astrakhan yang melewati Bandar Abbas, kemudian ke Teheran dan Bandar Anzali.

INSTC memiliki tujuan utama untuk dapat mengurangi biaya dan waktu yang ditempuh didalam rute lama yang masih digunakan.<sup>5</sup> Meningkatnya konektivitas transportasi yang di dalam INSTC ini akan mampu meningkatkan volume anggota yang tergabung didalamnya.<sup>6</sup> Menurut *Federation of Freight Forwarders' Associations in India* (FFFAI), rute ini dapat menciptakan keuntungan dalam hal biaya yang mencapai 30% lebih murah dibandingkan dengan rute lama, dan 40% lebih cepat dibandingkan dengan rute lama.

INSTC yang disepakati pada tahun 2000 di St. Petersburg yang kemudian diratifikasi pada 16 Mei tahun 2002 oleh tiga negara inisiator yaitu India, Iran, dan Rusia. Rute proyek multimodal ini awalnya dari Mumbai, India kemudian mengarah ke Bandar Abbas dan Bandar Anzali di Iran, dilanjutkan ke Laut Kaspia di Astrakhan, Moskow menuju ke St. Petersburg yang terletak di Rusia

Proyek multimodal ini kembali kepada jalurnya setelah pada tahun 2016 Teheran menandatangani perjanjian di Pelabuhan Chababar. Kemudian menyusul Azerbaijan yang dengan bersemangat untuk dapat menjadi anggota INSTC. Pada tahun 2014, INSTC memiliki *Dry Run* (jalur alternative) yang menggunakan ibukota Azerbaijan yaitu Baku menjadi titik transitnya untuk pengiriman dan penerimaan barang yang berasal dari Iran dan Rusia. Pada bulan Agustus, rute uji coba kembali dilakukan yang tidak melalui Iran dan Azerbaijan untuk barang yang akan dikirim menuju ke arah selatan sehingga jalurnya memutar cukup jauh. Begitu pula barang yang dikirim dari India yang akan menuju ke Rusia, barang tersebut melalui pelabuhan yang cukup jauh karena belum

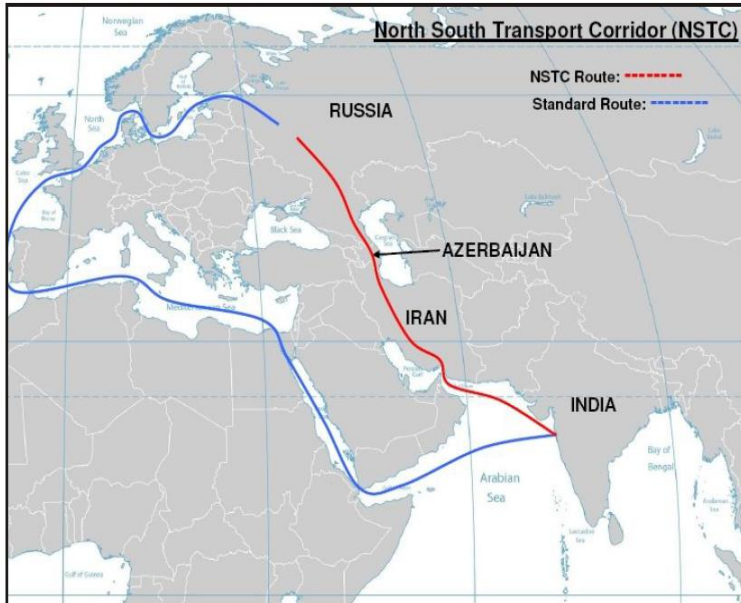
---

<sup>5</sup> Bipul Chatterjee and Surendar Singh, 2015 "An Opportunity for India in Central Asia", dikutip dari <https://thediplomat.com/2015/05/an-opportunity-for-india-in-central-asia/> , diakses pada Juli 2018

<sup>6</sup> Ibid

melalui Baku sebagai kota transitnya. Kemudian dengan rute INSTC, barang yang tiba di Pelabuhan Bandar Abbas, Iran selanjutnya akan di kirim melalui Azerbaijan dengan kereta api menuju ke Rusia.

### Peta 4.3.1: Rute INSTC



Sumber : ORF OCCASIONAL PAPER # 112 APRIL 2017

Proyek CPEC yang mempunyai jaringan rel kereta api mendorong INSTC untuk memiliki hal jaringan rel kereta api, namun jaringan rel kereta api INSTC baru terealisasi ketika terdapat perjanjian yang ditandatangani oleh Iran, Rusia dan Azerbaijan sehingga ketiga negara tersebut dapat meningkatkan hubungan ketiga negara tersebut. INSTC yang bertujuan untuk memudahkan perdagangan dengan cara membangun jaringan transportasi juga telah memiliki persetujuan untuk memangkas tariff perdagangan agar dapat mendorong peningkatan perdagangan di kawasan tersebut secara lintas regional melalui INSTC.



Selain rute sebelumnya, INSTC juga memiliki rute lain yang melewati Kazakhstan dan Turkmenistan namun masih dalam observasi / pertimbangan. Negara-negara disekitar Kazakhstan dan Turkmenistan ini juga telah memiliki jalur kereta yang telah terhubung antar negara yang digunakan untuk melakukan kemitraan secara bilateral, seperti halnya yang dimiliki oleh Iran dan juga Armenia. Populernya jalur rel kereta api yang digunakan untuk perdagangan, India juga berniat untuk memiliki jalur kereta api dengan jarak yang jauh hingga sampai di kawasan Asia Tenggara yang disebut *Trilateral Highway* yang akan difungsikan untuk menghubungkan antara India ke Thailand dan juga Myanmar.<sup>7</sup>

Mulai dikenalnya INSTC sebagai sebuah inisiatif untuk dapat mendorong perekonomian, *Deutsche Bahn*, sebuah perusahaan kereta api asal Jerman tertarik dengan proyek INSTC untuk dapat mengirimkan barang dari Eropa menuju kawasan Asia Selatan.<sup>8</sup> Selain perusahaan kereta Api asal Jerman yang tertarik dengan INSTC, pada bulan Januari, Sven Mikser, Menteri Luar Negeri Estonia memiliki niat untuk dapat memiliki kartu anggota INSTC yang sampai saat ini masih dalam tahap negosiasi.<sup>9</sup>

Perkembangan pembangunan jalur rel kereta api yang semakin pesat ini akan membantu INSTC dalam menghubungkan negara-negara anggotanya untuk dapat mengembangkan perekonomiannya melalui perdagangan. Pada bulan Maret tahun 2016, India dan Iran menandatangani sebuah perjanjian yang berisi tentang kesepakatan untuk membangun sebuah koridor transportasi dan tempat transit yang akan mampu menghubungkan negara-negara di kawasan Asia Tengah ke pelabuhan di Oman dan Iran yang bertujuan untuk meningkatkan perdagangan dan interaksi yang

---

<sup>7</sup> Ritika Passi. (2017). *Money Matters: Discussing the Economics of the INSTC*. Observer Research Foundation, April 20.", ORF Occasional Paper, hal 3

<sup>8</sup> Ibid

<sup>9</sup> Ibid

bersifat komersil dengan wilayah-wilayah di di kawasan Asia Tengah.

Pembangunan dan perjanjian yang dilakukan India untuk membuka akses ke kawasan Asia Tengah, secara khusus akan membuat India mendapatkan akses untuk dapat meningkatkan kemitraan energi untuk kepentingan nasionalnya, hal tersebut juga akan membantu diversifikasi impornya. Lalu India juga akan memiliki kesempatan untuk dapat memenuhi potensi pasar yang saat ini sedang berkembang. Bagi India yang telah di *by pass* / di lewati oleh CPEC yang melalui jalur kontroversial, Kashmir adalah sesuatu yang tidak dapat diterima, melalui INSTC yang dibangun dengan banyak mitra dari banyak negara, India akan dapat memiliki kesempatan untuk membalas apa yang telah CPEC lakukan kepada India.

Terdapat 2 faktor yang mampu meningkatkan kebutuhan yang hanya muncul akibat terhubungnya jaringan regional, yang pertama, terdapat kebutuhan yang diruangan sebelumnya tidak terhubung secara baik, tidak adanya kepastian, dan pembangunan yang berjalan lambat, yang dapat dilihat dari sarana pembangunannya sebagai sarana domestik atau sebagai sarana internasional. Kedua, berkembangnya kawasan politik yang mampu mendorong untuk melahirkan inisiatif baru untuk mengatasi hambatan-hambatan tertentu. Kedua faktor ini yang digunakan India untuk dapat menarik dan merekomendasikan INSTC sebagai inisiatifnya.

## **2. Keanggotaan International North-South Transport Corridor (INSTC)**

Peran penting yang dimiliki oleh sebuah jaringan adalah dalam mempromosikan kemitraan di kawasan regional serta integrasi ekonomi. Penandatanganan INSTC oleh India, Iran, dan Rusia adalah sebuah proyek yang ditujukan untuk dapat meningkatkan kemitraan dagang diantara negara-negara anggotanya. Rute yang digunakan oleh INSTC ini adalah rute yang sudah digunakan sejak dulu oleh India untuk berdagang

ke pasar di kawasan Asia Tengah dan menghubungkan kawasan Asia Selatan dengan Eropa pada abad ke 17 hingga abad ke 19.<sup>10</sup>

INSTC memiliki rute yang mampu untuk menghubungkan India dan Teluk Persia ke arah Laut Kaspia melalui Iran yang kemudian akan menuju ke Eropa melalui Rusia. Dengan rute INSTC yaitu diawali dari India kemudian menuju ke Bandar Abbas yang berada di Iran, kemudian menuju ke Bandar Anzali dan dilanjutkan ke Rusia yang kemudian barang tersebut akan masuk ke Eropa melalui jalur kereta api dari Rusia.

Barang-barang yang berasal dari India tersebut ada juga yang akan dikirim melalui Laut Kaspia yang akan terhubung ke Rusia dan selanjutnya akan menuju Eropa. INSTC ini diklaim akan mampu mengurangi waktu transportasi yang dibutuhkan untuk pengiriman dan penerimaan barang dan akan mampu untuk memangkas biaya. Sama halnya dengan CPEC yang mempunyai pintu gerbang untuk keluar masuknya barang, Pelabuhan Gwadar adalah pintu gerbang dari proyek CPEC, sedangkan untuk INSTC, mereka menggunakan Pelabuhan Bandar Abbas untuk menjadi pintu gerbangnya.

Pada tanggal 24-25 Juni tahun 2013, Dewan Koordinasi INSTC meluncurkan *dry run* untuk mendapatkan gambaran dari potensi sesungguhnya yang dimiliki oleh INSTC dan pada bulan Agustus pada tahun 2014, *Federation of Freight Forwarders' Associations in India* (FFFAI) melaporkan hasil dari *dry run* INSTC.<sup>11</sup> Rute yang terbaik INSTC akan mampu

---

<sup>10</sup> Meena Singh Roy. (2015). *International North-South Transport Corridor: Re-energising India's Gateway to Eurasia*. Institute for Defence Studies and Analyses, 18.", dikutip dari [https://idsa.in/issuebrief/InternationalNorthSouthTransportCorridor\\_msroy\\_180815](https://idsa.in/issuebrief/InternationalNorthSouthTransportCorridor_msroy_180815), diakses pada juli 2018

<sup>11</sup> *ibid*

untuk menghubungkan India ke Rusia dalam perkiraan waktu 16 hingga 21 hari.<sup>12</sup>

Saat pertama disepakati pada tahun 2000 di St. Petersburg, INSTC memiliki 3 anggota sebagai anggota inti dan inisiator dari proyek multimodal ini, yaitu India, Iran, dan Russia. Kemudian secara resmi, pada saat Perdana Menteri India, Narendra Modi mengunjungi Turkmenistan, PM Modi mengundang Turkmenistan sebagai anggota INSTC. PM Modi mengatakan :

*“I proposed that we should explore multiple options including the additional possibility of land sea route through Iran. I convey our interest in the long term investment in the energy sector in Turkmenistan.”<sup>13</sup>*

*“Connectivity is an area of priority for both the countries. If we use the Iran route, Ashgabat is the first capital we would reach in Central Asia. We are grateful for Turkmenistan’s support to India in joining Ashgabat agreement on trade and transit.”<sup>14</sup>*

Selain mengundang Turkmenistan sebagai bagian dari INSTC, India juga mengundang Kazakhstan disaat yang sama. PM Modi mengatakan :

*“The MoU will enable long term arrangements for supply of fertilizers from here to India. I also proposed that Turkmenistan becomes a member of the International North South Transport Corridor. Together with the Kazakhstan, Turkmenistan, Iran rail link and India’s proposed investment in Chababar port in Iran. Training and*

---

<sup>12</sup> Ibid

<sup>13</sup> Ani, 2015 “PM Modi Proposes Membership in International North South Transport Corridor for Turkmenistan”, dikutip dari <http://www.newindianexpress.com/business/2015/jul/11/PM-Modi-Proposes-Membership-in-International-North-South-Transport-Corridor-for-Turkmenistan-782501.html> diakses pada Juli 2018

<sup>14</sup> Ibid

*Human Resource development is an important are of cooperation.*<sup>15</sup>

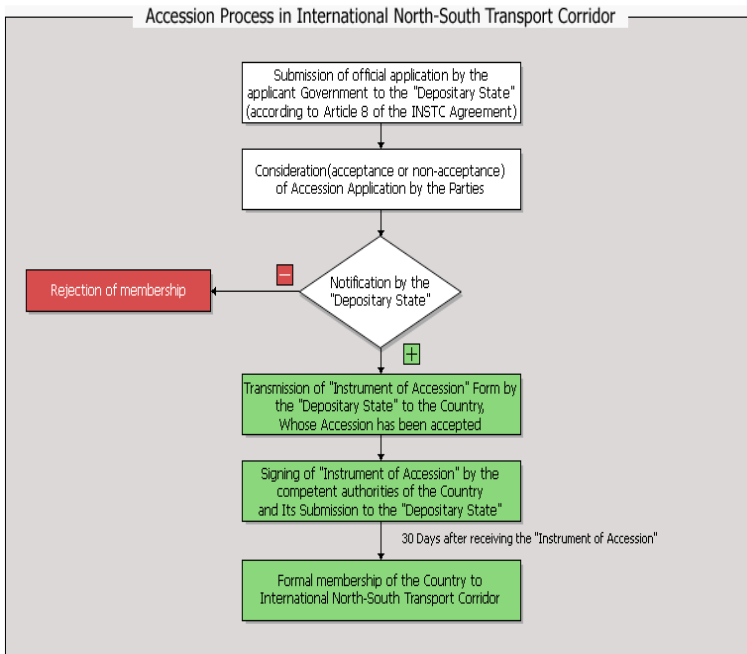
Sama halnya dengan CPEC yang akan menggunakan pelabuhan sebagai pintu gerbangnya, INSTC pun juga akan menggunakan pelabuhan sebagai pintu gerbangnya. Pelabuhan Chababar yang berada di Iran adalah pelabuhan yang akan menjadi pintu gerbang INSTC karena letaknya yang strategis. Pelabuhan Chababar yang akan digunakan sebagai gerbang INSTC akan mampu menghubungkan Asia Tengah dengan melalui jalan raya Zaranj Delaram yang berada di Afghanistan, karena hal tersebut pembangunan jalan Zaranj sepanjang 235km menjadi hal yang penting yang dapat menghubungkan semua kota besar di Afghanistan. Hal ini yang menarik Afghanistan untuk menjadi anggota INSTC.

Kuatnya promosi yang dilakukan INSTC dalam mempromosikan tentang konektivitas regional menarik minat negara-negara lain untuk dapat menjadi anggota INSTC, dimulai sejak tahun 2000 hingga tahun 2004 sudah ada 11 negara yang tertarik untuk menjadi anggota INSTC yang telah melewati tahap penerimaan seperti bagan 4.1.1

---

<sup>15</sup> Ibid

## Bagan 4.1.1 : Gambar proses pengangkatan dalam INSTC



Sumber : <http://instcorridor.com/membership/>

**Tabel 4.2.1 : Tabel Data Anggota INSTC**

Member Countries	Requested Date For Membership	Approved Date Of Membership by:			Received Date Of Instrument Of Accession	Date Of Membership
		I.R,Iran	Russia	India		
Kazakhstan	24,Oct,2000	7,Apr,2002	22,Feb,2003	31,Oct,2002	6,Aug,2003	6,Sep,2003
Belarus	19,March,2002	7,Apr,2002	22,Feb,2003	31,Oct,2002	14,Dec,2003	10,Jan,2004
Oman	8,Oct,2002	1,Feb,2003	13,May,2003	7,Jan,2003	8,Nov,2004	8,Dec,2004
Tajikistan	20,June,2002	1,Feb,2003	13,May,2003	7,Jan,2003	8,Nov,2005	8,Dec,2005
Bulgaria	24,Apr,2001	8,June,2003	14,Feb,2006	31,Oct,2002	From 11,Apr 2008 Observer Member	
Azerbaijan	31,Dec,2001	8,June,2003	11,Nov,2004	31,Oct,2002	12,Dec,2005	12,Jan,2006
Armenia	5,June,2001	8,June,2003	11,Nov,2004	31,Oct,2002	13,March,2006	13,Apr,2006
Syria	14,Jan,2004	5,July,2004	11,Nov,2004	11,June,2003	22,Jan,2006	22,Feb,2006
Ukraine	23,Jan,2003	8,June,2004	14,Feb,2006	20,Apr,2004		
Turkey	14,March,2004	8,June,2004	14,Feb,2006	19,Nov,2004		
Kyrgyzstan	27,Sep,2004	2,Dec,2004	14,Feb,2006	17,Aug,2005;		

Sumber : <http://instcorridor.com/membership/>

### **C. Keuntungan dari INSTC**

Pada dasarnya, koridor transportasi menghubungkan beberapa wilayah dengan tujuan untuk mendorong perekonomian di wilayah tersebut dan sekitarnya. Dan koridor transportasi ini pada dasarnya adalah untuk memfasilitasi transit serta membuka akses ke pasar perdagangan. Dalam kasus INSTC, India mendapatkan keuntungan dengan terbukanya akses ke Asia Tengah dan juga Asia Selatan pada saat yang sama. Terbukanya pintu akses ini akan menjadikan Azerbaijan dan Iran menjadi kota transit kemudian akan terbentuk jaringan konsumen di kawasan Eurasia yang mampu mendorong kawasan Timur sebagai produsen dan Barat yang menjadi konsumen.

Perkembangan Asia sebagai pasar konsumen akan membutuhkan waktu yang lama, sehingga ekspor masih terfokus ke kawasan Eurasia, untuk contohnya semisal rute kereta api dari Tiongkok yang akan menuju ke Eropa akan membawa barang dengan muatan yang penuh namun ketika kembali gerbong kereta tersebut banyak yang kosong dan hanya beberapa yang kembali dengan membawa muatan yang akan dikirim ke Asia. Permintaan konsumen yang dengan cepat terpenuhi diharapkan akan mampu untuk menjembatani kesenjangan dan komunikasi yang nantinya akan membawa dampak positif bagi INSTC.

Keuntungan selanjutnya dari INSTC adalah INSTC memiliki jarak untuk pengiriman yang lebih pendek yang akan mampu untuk memotong waktu yang dibutuhkan. Dalam rute lain yang dikirim oleh pihak lain, rata-rata membutuhkan waktu hingga 14 hari yang dihitung dari hari keberangkatannya. Kemudian membutuhkan tambahan waktu hingga sepertiganya untuk dapat mengangkut barang tersebut melalui laut, dan tambahan seperlimanya untuk mengangkut barang tersebut melalui udara. Rute *dry run* INSTC telah menunjukkan bahwa rute yang dilalui oleh INSTC dapat 40% lebih pendek dan 30% lebih murah dibandingkan dengan rute tradisional yang melalui Terusan Suez.<sup>16</sup> INSTC yang mampu memiliki rute yang lebih pendek tersebut mampu menarik perhatian Turki sehingga Turki menawarkan untuk dapat menghubungkan sekretariat INSTC dengan Organisasi Kerjasama Laut Hitam yang akan mendorong hubungan perdagangan yang lebih erat.

Salah satu keunggulan yang akan mampu meningkatkan daya saing adalah kemampuan untuk dapat membuat dan menyelesaikan kasus ekonomi dengan menggunakan koridor transportasi. INSTC yang memiliki akses lebih mudah ke pasar akan mampu membuat India dan bahkan semua anggotanya untuk dapat meningkatkan produksi. Jika

---

<sup>16</sup> Ritika Passi. *Money Matters: Discussing the Economics of the INSTC*. Op.cit., hlm 6



dibandingkan dengan perdagangan Tiongkok yang sebagian besar mitranya adalah negara-negara besar yang hanya memiliki kapasitas yang besar, INSTC dirasa akan mampu untuk masuk ke dalam pasar yang belum memiliki akses untuk dapat melakukan perdagangan regional.

Dalam rute sebuah koridor ketika sebuah mata rantai atau sebuah jalur hilang karena berbagai hal seperti adanya konflik, maka akan mempengaruhi aspek daya saing dari koridor tersebut. Untuk INSTC, ketika sebuah mata rantai tersebut hilang maka akan langsung dialihkan ke rute yang aman hingga halangan tersebut hilang sehingga INSTC akan mampu bersaing dengan koridor lain seperti *silk road* yang menghubungkan Asia Tenggara ke Eropa, kemudian ASEAN, dan Uni Eropa yang masing-masing adalah koridor dengan mitra dagang ketiga dan kedua terbesar. INSTC juga akan mampu menunjang *Free Trade Area* (FTA) bilateral yang dilewati oleh jalur INSTC.

INSTC adalah sebuah koridor transportasi yang lebih pendek, lebih cepat dan dapat memangkas biaya pengiriman akan menjadikan INSTC sebagai sebuah inisiatif baru untuk sebuah koridor ekonomi. Peningkatan barang dan jasa yang diperdagangkan akan mampu hubungan bilateral antara negara dengan negara lain. Prospek INSTC akan mampu dilihat dari perdagangan bilateral dan antar regional. Untuk volume perdagangan India dengan negara lain sebelum adanya jalur yang aman, dikatakan bahwa perdagangan dengan India beresiko karena belum adanya jalur yang aman untuk dapat melakukan perdagangan. Semisal untuk pangsa ekspor India ke wilayah *Commonwealth of Independent States* (CIS) saat itu kurang dari 1%, kemudian ketika India sudah memiliki rute yang baik pada tahun 2010 hingga 2011 mencapai US\$ 8,22 milyar kemudian meningkat menjadi US\$ 11 milyar pada tahun 2014 hingga 2015.<sup>17</sup> Kemudian India berusaha untuk memajukan utilitas koridornya dalam memfasilitasi perdagangan dengan berdiskusi dengan Uni Ekonomi Eurasia, dan

---

<sup>17</sup> Ibid hlm 8

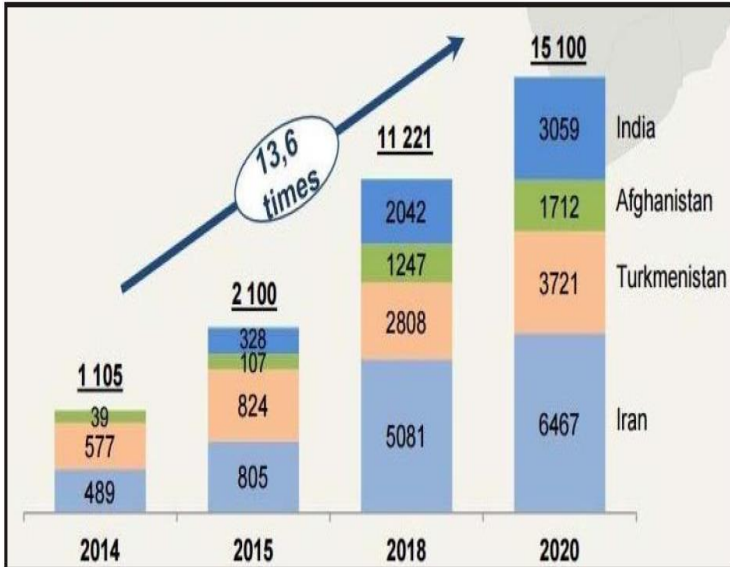
berkesimpulan bahwa FTA akan mampu membawa dampak positif bagi INSTC dengan mengidentifikasi sektor ekspor utama bagi India, yaitu agrikultur, pakaian, suku cadang pesawat, bahan kimia, bahan organik, karet, lensa optik, alat-alat medis, alat-alat pertambangan, dan hidrokarbon.

**Tabel 4.2.2 : Tabel Pangsa impor dari India ke negara-negara di kawasan CIS**

	2014 (in USD billion)	
	Global Imports	Imports from India
Russian Federation	282.6	2.217
Ukraine	54.4	0.406
Kazakhstan	41.2	0.238
Belarus	40.5	0.051
Uzbekistan	13.0	0.168
Kyrgyzstan	9.3	0.036

sumber : Orf Occasional Paper #112

**Bagan 4.1.2 : lalu lintas pengiriman antara Kazakhstan-Turkmenistan-Iran (dalam ribuan ton)**



sumber : Orf Occasional Paper #112

Tabel diatas adalah prakiraan potensi pertumbuhan perdagangan India, Afghanistan, Turkmenistan dan Iran yang melalui rute lalu lintas INSTC, dan diproyeksikan bahwa pertumbuhan perdagangan negara-negara tersebut mencapai 13,6 kali lipat dari tahun 2014 hingga tahun 2020.

#### **D. INSTC sebagai penyeimbang CPEC**

Perkembangan geopolitik yang begitu cepat dan dinamis membuat isu konektivitas menjadi sebuah isu yang menarik terutama di kawasan Asia Selatan. Kawasan ini adalah kawasan yang akan menjadi pintu gerbang menuju ke Timur Tengah maupun Eropa. Strategisnya kawasan ini membuat

banyak negara ingin mendapatkan pengaruh di kawasan ini agar mampu memperluas dan mengakses pasar di kawasan Timur Tengah dan Eropa. Tiongkok adalah salah negara yang tertarik dengan kawasan ini, dan berencana akan membangun sebuah proyek yang diberi nama *One Belt One Road* (OBOR), untuk dapat memperluas dan mengakses pasar dikawasan tersebut.

Perkembangan konektivitas yang dihubungkan dengan sebuah koridor / rute khusus yang ditujukan untuk dapat meningkatkan perdagangan antar negara bilateral maupun regional menjadi sebuah topic utama yang dibicarakan dikawasan tersebut. Terdapat 2 koridor dikawasan itu yang saling berkompetisi untuk dapat memenangkan pengaruh di Asia Selatan dan meningkatkan perdagangannya. *International North-South Transport Corridor* (INSTC) dan *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC) adalah kedua koridor yang berkompetisi di Asia Selatan. Kedua koridor tersebut memiliki dimensi ekonomi kepentingan nasional negara terhadap kawasan Asia Selatan. Saat ini kedua inisiator kedua koridor tersebut yaitu India dengan INSTC dan Tiongkok dengan CPEC sedang berusaha untuk mencari aliansi / mitra kerjasama untuk dapat membangun koridornya menjadi lebih baik.

Sebelum gencarnya promosi yang dilakukan oleh INSTC, CPEC telah menjadi pusat perhatian dan daya tarik perusahaan-perusahaan dan Pakistan yang telah menyebutkan bahwa CPEC adalah puncak hubungan Pakistan dengan Tiongkok.<sup>18</sup> Namun munculnya CPEC ini menciptakan argument-argumen yang muncul dari masyarakat Pakistan karena hingga hari ini proyek CPEC ini dianggap sebagai salah satu solusi untuk dapat mengatasi kesengsaraan ekonomi yang dihadapi oleh Pakistan, namun banyak yang argument

---

<sup>18</sup> Brig NK Bhatia, 2016 "*INSTC and CPEC: Conflicts and Politics of Corridors*", dikutip dari <http://www.claws.in/1647/instc-and-cpec-conflicts-and-politics-of-corridors-brig-nk-bhatia.html> diakses pada Juli 2018

bahwa hasil proyek ini akan mampu dinyatakan berhasil / tidak pada tahun 2030.<sup>19</sup>

Sedangkan untuk koridor yang diinisiasi oleh India, INSTC, proyek ini akan mampu untuk dapat menarik perhatian karena perluasan ekonomi dan energi yang akan membuka konektivitas dengan Rusia di Eropa dan kawasan Timur Tengah. Melalui sebuah perjanjian Trilateral mengenai transit dan perdagangan antara India, Iran dan Afghanistan yang ditandatangani pada bulan Mei tahun 2016, INSTC yang semula akan melalui Bandar Abbas sebagai pintu gerbangnya akan berpindah ke Pelabuhan Chababar dan melihat perkembangannya.

CPEC yang dibangun melibatkan pengembangan transportasi dan infrastruktur akan mampu untuk menghubungkan daerah Xinjian di Tiongkok ke Pelabuhan Gwadar di Pakistan yang ditetapkan sebagai gerbang keluar dan masuknya barang dari CPEC. Hal ini tentu saja sejalan dengan proyek besar Tiongkok, yaitu *One Belt One Road* (OBOR). Penyelesaian semua proyek guna untuk mendukung CPEC harus dilakukan tepat waktu sehingga pada bulan Februari tahun 2016, Pakistan menyiapkan dana bergulir untuk dapat memastikan dananya tidak terputus ke perusahaan Tiongkok. Menurut laporan yang disampaikan oleh Andrew Small of Herald dalam *The Dawn*<sup>20</sup>, terdapat satu aspek yang perlu menjadi perhatian tentang kurangnya transparansi dari proyek-proyek dalam CPEC sehingga dalam jangka panjang akan berdampak pada perekonomian Pakistan.

Sedangkan INSTC dinegosiasikan pada tahun 2000 dan ditandatangani pada tahun 2002 dengan agenda utama membangun jaringan transportasi multimodal yang akan menghubungkan Samudra Hindia dan Teluk Persia dengan Laut Kaspia. Tujuan dibuatnya koridor ini adalah untuk dapat meningkatkan perdagangan dengan Eropa melalui Rusia.

---

<sup>19</sup> Ibid

<sup>20</sup> Ibid

Terdapat aspek positif mengenai INSTC, yaitu mengenai pengakuan potensi yang dimiliki oleh INSTC oleh negara-negara di kawasan Asia Tengah seperti Belarus, Tajikistan, Armenia, Azerbaijan, dan negara-negara lain yang telah menjadi anggota dari INSTC. Perkembangan INSTC yang tidak secepat yang diharapkan, terjadi karena adanya sanksi yang diterima oleh Iran, namun sejak tahun 2012, terdapat rute-rute alternative yang dapat digunakan untuk dapat memperluas jangkauan dan potensinya. Saat melakukan *dry run* dengan tujuan ke St.Petersburg, INSTC mampu mengurangi waktu tempuh yang semua membutuhkan waktu 45 hari menjadi 25 hari dan mampu mengurangi tariff menjadi 30% lebih murah dibandingkan rute konvensional.<sup>21</sup> Potensi yang dimiliki oleh INSTC ini tentu menarik perhatian negara-negara di Asia Tengah karena konektivitasnya yang terus meningkat serta potensi pertumbuhan perdagangan regional. Yang kemudian setelah perjanjian nuklir Iran, pelabuhan Chababar ikut menjadi bagian INSTC untuk dapat membuka akses yang lebih luas.

## **E. Menghilangkan Hambatan Perdagangan**

Meskipun INSTC mampu menarik perhatian dan hati negara yang ingin menjadi anggota INSTC, INSTC masih memiliki pekerjaan rumah yang harus diselesaikan seperti menegakkan mekanisme dukungan untuk keuangan serta perjanjian yang mamou untuk dapat menyelesaikan perdagangan di kawasan regional untuk dapat meningkatkan investasinya. Masih terdapatnya beberapa faktor yang harus ditingkatkan untuk dapat memperkuat proyek INSTC ini kedepannya dan mampu untuk memaksimalkan peran INSTC tersebut.

---

<sup>21</sup> Ibid

## 1. Pengiriman Lewat Laut dan Pengiriman Melalui Darat.

Setidaknya sekitar 90% perdagangan di dunia saat ini masih menggunakan jalur laut sebagai jalur utamanya.<sup>22</sup> Masih tingginya angka perdagangan yang menggunakan jalur laut sebagai rute utamanya membuat korridor transportasi seperti INSTC harus memiliki dan melengkapi jalur pengiriman dan penerimaan barangnya dengan tujuan untuk dapat menjaga agar konsumen membutuhkan apa yang mereka inginkan dan untuk menjaga agar jalur darat tidak terlalu sibuk.

Pada bulan Mei tahun 2016, terdapat laporan dari *Global Times* yang menyatakan bahwa meningkatnya pengiriman dari pelayaran global menciptakan kepadatan yang berlebih, yang membuat banyak kapal terpaksa untuk lebih lama menghabiskan waktu di laut, yang dampaknya membuat banyak barang yang tidak tepat waktu. Kemudian muncul laporan dari *The Economist* yang mengatakan bahwa setidaknya kepadatan yang mengakibatkan barang tidak *on time* telah terjadi dalam 32 dekade yang dikarenakan berlebihnya jumlah pasokan namun menurunnya volume perdagangan.<sup>23</sup> Hal ini belum dapat diatasi karena masih banyak yang menggunakan jalur laut ini, dan belum adanya rute darat yang dapat mampu mengakomodir hal ini. Meskipun terdapat rute darat yang menawarkan pengiriman tepat waktu dengan biaya inventaris yang lebih murah tetap akan terkikis ketika menghadapi penurunan tariff yang lebih guna untuk menghadapi kemerosotan permintaan.

Jaringan transportasi dan jalur kereta serta INSTC yang memiliki satu rute yang dikerjakan hanya akan mampu memindahkan perdagangan kontainer sebesar 1 hingga 2 persen dari keseluruhan barang yang dikirim. Pada fase awal

---

<sup>22</sup> Ritika Passi. Money Matters: Discussing the Economics of the INSTC. Op.cit., hlm 10

<sup>23</sup> Ibid

perdagangan INSTC diperkirakan mampu mendapatkan volume perdagangan sebesar 4 hingga 10 juta ton dan akan meningkat pada tahun selanjutnya dengan volume 25 hingga 26 juta ton.<sup>24</sup> Pengembangan kepada jaringan domestik yang dilakukan oleh India di Nagpur dan Bhiwandi akan juga dapat membantu INSTC untuk mendapatkan nilai komersil dan substantive yang baik dengan menciptakan Kawasan Ekonomi Khusus agar dapat mengembangkan pertanian dan farmasi serta negara juga akan mampu untuk mengembangkan kepentingan nasionalnya.

## 2. Jenis Barang

Jenis barang yang akan dikirim oleh INSTC melalui rutenya adalah sebuah faktor lain yang akan memperkuat INSTC sebagai sebuah korridor ekonomi. Barang yang memiliki kualitas yang kurang baik akan menjadi barang dengan taruhan yang baik. Hal ini dikarenakan barang tersebut harus dipindahkan dan harus dikirim dengan waktu yang cepat. Untuk contohnya adalah sayur dan buah, kawasan Eropa adalah salah satu tujuan besar eksportir buah dan sayur yang berasal dari India. INSTC yang memiliki rute dengan waktu tempuh yang cepat akan meningkatkan nilai komersil karena rute INSTC memiliki rute yang lebih pendek untuk segera dapat mengirimkan barang yang mudah rusak seperti, sayuran, makanan, hasil laut, serta daging.

Rute pendek yang dimiliki oleh INSTC ini juga bisa digunakan untuk dapat mengirim barang-barang bernilai tinggi, dan mesin-mesin yang dibutuhkan untuk industri seperti mesin ATM, printer industri, dan sebagainya. Dengan rute ini juga banyak perusahaan ekspedisi seperti DHL akan dapat memenuhi kebutuhan pelanggan mereka :

*“If you have an ATM out of order the customers start to complain and you have to replace it as soon as possible, so you can only fly it. One ATM*

---

<sup>24</sup> Ibid hlm 11



*machine is 800 kilos, so that's going to cost you a lot of money. Now, you can ship by our service and in three to four weeks [as compared to the traditional six to eight weeks] you can have the ATM machine ordered and installed. They don't have to wait 40 for a whole container load, they can ship just one ATM machine.*"<sup>25</sup>

Perdagangan India dengan Rusia masih mengandalkan komoditas utama sebagai barang perdagangan mereka. Rusia yang memiliki hubungan kurang baik dengan dunia Barat telah membuat Rusia membuat Rusia memberikan *platform* untuk India agar mampu untuk dapat berinvestasi di industri manufaktur. Ketika India mampu memenuhi harapan Rusia tersebut, maka hal ini akan mampu untuk meningkatkan penggunaan INSTC.

Saat ini *E-Commerce* yang menjadi hal yang menarik meskipun presentase *E-Commerce* secara global masih kecil, *E-Commerce* domestic namun pertumbuhannya terus mengalami peningkatan, namun apabila pertumbuhan *E-Commerce* secara global meningkat, hal ini juga akan mendorong pengiriman barang global yang dapat menggunakan jalur kereta INSTC. Berkembangnya internet yang digunakan dalam berbagai hal menyebabkan hal *E-Commerce* yang akan terus meningkat di tingkat global bukanlah sebuah hal yang tidak mungkin. Kemudian bersama dengan perusahaan-perusahaan lokal yang memiliki bisnis internasional, *E-Commerce* menjadi sumber yang penting untuk dapat menjaga koridor transportasi sehat secara *financial*.

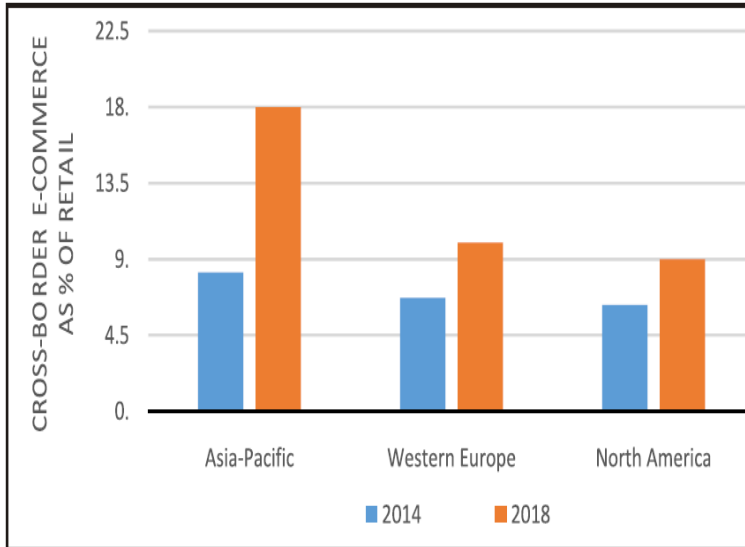
Semakin menariknya *E-Commerce*, India berencana untuk dapat meningkatkan konektivitas digital yang semua wilayah, kemudian akan diangkut melalui jalur yang dimiliki INSTC. Aurangabad yang berada di Maharashtra adalah salah satu

---

<sup>25</sup> Ibid hlm 13

wilayah di India yang menjadi perhatian India karena memiliki potensi untuk menjadi penghubung perusahaan *E-Commerce*.<sup>26</sup>

### Bagan 4.1.3 : E-commerce Internasional



sumber : ORF OCCASIONAL PAPER # 112 APRIL 2017

Kemudian dilain hal, Infrastruktur pipa minyak yang berada di sepanjang rel kereta api akan melengkapi INSTC sebagai sebuah proyek multimodal seperti jalur pipa Iran-Oman-India yang digunakan India untuk dapat mengimpor minyak mentah dari Kazakhstan meskipun infrastruktur energi bukanlah menjadi agenda utama INSTC. Dalam sebuah rute koridor, jarak dan waktu akan menjadi sesuatu yang dapat menarik perhatian, dengan INSTC yang memiliki rute pendek dan sistem kereta api menawarkan kecepatan pengiriman dinilai akan mampu untuk dapat menawarkan keuntungan yang signifikan kepada negara anggotanya sehingga ketika sistem perkereta apian yang berada di beberapa wilayah yang

<sup>26</sup> Ibid hlm 14

akan dilalui oleh INSTC dikembangkan lagi dinilai akan mampu untuk meningkatkan potensi transportasi dan permintaan energi di kawasan Asia-pasifik.

### **3. Non Tarif Bea Cukai**

Hambatan mengenai perdagangan teknis dan peraturan adalah sesuatu yang dapat mengekang perdagangan yang didalamnya termasuk bea cukai, kurangnya teknologi informasi, dan lain-lain. Dalam bea cukai terdapat beberapa hal yang dilakukan oleh INSTC, seperti telah menyetujui rancangan transit dan perjanjian mengenai *custom* atau instansi (jawatan, kantor) yang bertugas untuk mengawasi, memungut, dan mengurus bea masuk (impor) dan bea keluar (ekspor), baik melalui darat, laut, maupun melalui udara yang di Indonesia dikenal dengan nama pabean. Untuk pengaturan koridor antara India dan Rusia akan dibebaskan dari inspeksi pabean reguler untuk barang-barang yang berasal dari pengusaha dan perusahaan ke pengaturan pengiriman kargo di perbatasan. Infrastruktur mengenai bea cukai yang akan menangani pengiriman yang lebih besar akan menjadi prioritasnya.

Pembukaan pabean selama 24 jam adalah sebuah cara yang akan dilakukan oleh INSTC untuk dapat merampingkan pengiriman, selain itu adanya Perjanjian internasional tentang *trucking treaty TIR (Convention on International Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets)* atau tentang konvensi transportasi barang internasional, merupakan sebuah inisiatif untuk dapat membuat perjalanan kargo efektif. Dalam sebuah kasus yang terjadi di Turki, yang menjadi salah satu bagian dari TIR akan dapat mendorong untuk dapat mengembangkan daya saing industri transportasi, ketika India menjadi salah satu anggota TIR, maka kendaraan dari India yang akan melewati Eurasia melalui daratan hingga ke Irlandia tidak harus menjalani pemeriksaan kargo di perbatasan. India yang memutuskan untuk bergabung akan mendatangi sistem

transit pabean tersebut dan akan menerapkannya dengan menggunakan INSTC.

#### **4. Non Tarif Pengukuran Barang**

Terjadinya perubahan pada *rail gauge* adalah hambatan yang harus dipikirkan oleh para anggota INSTC, misalnya pada pengukur rel standar yang digunakan oleh Tiongkok ukurannya lebih kecil dibandingkan dengan pengukurnya yang luas dan digunakan di CIS serta Rusia yang berarti pengiriman barang yang berawal dari Tiongkok menuju kearah barat harus dipindahkan dulu dari satu jalur rel ke jalur rel yan lainnya. Karena hal ini, Tiongkok merencanakan rute paralel yaitu rute yang sepenuhnya terpisah, dengan tujuan agar mampu untuk melayani kereta api yang berukuran standard dan akan dilayani oleh 50 pabean dalam 3,5 hari.<sup>27</sup>

Sedangkan INSTC, semua barang diangkut dengan menggunakan kereta api yang berangkat dari Iran dan akan berlanjut dengan menggunakan kapal sampai kemudian diangkut menggunakan kereta kembali di jalur rel Rusia. Hubungan jalur kereta api yang terhubung ke kawasan Asia Tengah serta Rusia akan digunakan untuk mengirim barang melalui Baku yang akhirnya akan tiba di Asia Tengah. INSTC juga akan menghadapi masalah pengukuran yang dikarenakan terdapat perbedaan antara pengukur kereta api di Iran dengan apa yang dibangun oleh Uni Soviet sebelumnya. Penggunaan terminal rel gabungan dengan perubahan pengukur dibangun di 51 perbatasan yang akan digunakan untuk mempermudah transfer antar jalur kereta api.

Letak Iran yang berada di persimpangan antara INSTC dan juga *China's Silk Road Economic Belt* memiliki jalur kereta api yang sedikit dibandingkan dengan negara yang lebih kecil darinya. Ketika sanksi yang dijatuhkan PBB untuk Iran mengenai nuklir berakhir, Iran telah didekati oleh perusahaan-

---

<sup>27</sup> Ibid hlm 16

perusahaan Eropa, Tiongkok serta Rusia untuk dapat memodernisasi dan memperluas jalur rel kereta api yang dimiliki oleh Iran. Iran yang akan memodernisasi jalur keretanya ini akan mampu untuk menambah luar jaringan yang akan dimiliki oleh INSTC untuk dapat menarik perhatian negara maupun perusahaan lain untuk dapat bergabung dan menggunakannya.

**Tabel 4.2.3 :Tariff INSTC**

Route from CIF: Bandar Abbas to	Days	Distance (Km)	\$/TEU	\$/FEU
FOR: Moscow	14	4679	1544	2329
DAF: Buslovskaya(Finnish border)	16	5792	1686	2665
DAF Krasnoe ( Belarusian border)	15	4894	1560	2413
DAF:Posin(Latvian Border)	17	5314	1618	2530
DAF:Pechory-Pskovskia(Estonian border)	18	5502	1645	2584

sumber : International North-South Transport Corridor (INSTC) presentation,  
Shankar Shinde

## 5. Finansial dan Pengembalian Investasi

Finansial dan *returns on investment* akan menjadi sebuah faktor untuk meningkatkan perekonomian melalui INSTC selanjutnya. Mengamankan pembiayaan dan pengembalian dari hasil investasi sesuai dengan yang diharapkan akan mampu menarik hati investor untuk berinvestasi di INSTC.

INSTC yang merupakan sebuah proyek multimodal didanai oleh berbagai macam pemangku kepentingan untuk dapat mendapatkan apa yang mereka inginkan. Dalam sebuah contoh, hubunga kereta api yang menghubungkan Iran menuju ke Azerbaijan diperkirakan menelan biaya hingga US\$ 1 milyar dengan pinjaman sebesar US\$ 500 juta berasal dari Azerbaijan.<sup>28</sup> Kemudian terdapat juga pinjaman yang berasal dari *Asian Development Bank* sebesar US\$ 200 juta untuk menghubungkan jalur kereta api di Rusia. ADB serta *Islamic Development Bank* (IDB) juga telah memberikan pinjaman untuk pembangunan jalur rel kereta api yang menghubungkan Kazakhstan, Turkmenistan, serta Iran. Kemudian India menginvestasikan US\$ 500 juta untuk dapat memodernisasi Pelabuhan Chababar kemudian juga menyediakan kredit yang akan digunakan untuk membangun tempat berlabuhnya kapal di pelabuhan. Jepang yang melihat usaha India untuk dapat memodernisasi Pelabuhan Chababar, tertarik untuk melakukan investasi di pelabuhan tersebut yang akan membuktikan bahwa non-INSTC seperti kebanyakan negara di kawasan Asia Tenggara akan tetap mampu merasakan manfaatnya dengan rute perdagangan alternatifnya. Melalui kementerian luar negerinya, Jepang akan mempertimbangkan proposal yang disampaikan dalam hal INSTC yang akan dibicarakan pada pertemuan Shinzo Abe dan Narendra Modi pada November 2016.

*“The two Prime Ministers welcome the prospects of cooperation between the two countries for promoting peace and prosperity in South Asia and neighboring region, through both bilateral and trilateral cooperation, inter-alia, in the development of 55 infrastructure and connectivity for Chababar.”*<sup>29</sup>

Dalam hal investasi, negara-negara anggota INSTC yang sedang mengalami defisit, dan tidak memiliki kantong yang

---

<sup>28</sup> Ibid hlm 17

<sup>29</sup> Ibid hlm 18

dalam, adalah yang diperlukan untuk mendapatkan pendanaan yang dapat diandalkan dari keuntungan finansial yang kuat.

## **6. Proyek Chababar**

Pelabuhan Chababar terletak di Iran, adalah lokasi yang penting bagi INSTC sebagai sebuah lokasi yang strategis untuk transit serta sebagai pengganti pelabuhan Bandar Abbas di Iran. Posisi letaknya yang berada di dekat Selat Hormuz dengan Teluk Persia, dapat dikatakan akan menjadi sebuah pintu gerbang yang bagus untuk INSTC. Pelabuhan Chababar ini direncanakan untuk dapat berfungsi sebagai jalur untuk dapat mengakses Afghanistan, dan melewati Pakistan. Dari sudut pandang India, pelabuhan Chababar ini akan membantu meningkatkan akses India ke Afghanistan dan negara-negara di Asia Tengah. India menggunakan pelabuhan Chababar pertama kali pada tahun 2012 yang digunakan untuk mengangkut gandum ke Afghanistan sebagai bagian dari bantuan India ke Afghanistan.

Pembangunan Pelabuhan ini akan mampu membantu Pelabuhan Bandar Abbas yang ketika sedang sepi sehingga tidak akan mengurangi keefektifan pengiriman barang dan akan mempercepat pengiriman barang. Pembangunan pelabuhan Chababar ini juga akan mampu meningkatkan INSTC untuk dapat membuka akses lebih luas dan membuka akses ke Eropa dan Turki. kemampuan lainnya yang dimiliki oleh pelabuhan Chababar adalah pelabuhan ini memiliki kapasitas tinggi dengan 2,5 hingga 12,5 juta ton pertahun.<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> Michael Tanchum. 2014 "Iran's Chabahar Port Transforms Its Position", dikutip dari <https://www.jpost.com/Opinion/Op-Ed-Contributors/Irans-Chabahar-port-transforms-its-position-337167> ,diakses kembali pada Juli 2018

## **F. Tantangan perdagangan INSTC**

Terlepas dari segala potensi yang di miliki oleh INSTC, terdapat juga berbagai tantangan yang harus dihadapi oleh INSTC untuk dapat menjadi koridor yang lebih baik dari koridor-koridor lainnya. Berikut adalah beberapa tantangan besar yang harus ditangani oleh INSTC agar dapat bersaing dengan koridor lainnya dan juga dapat mengeluarkan potensi penuhnya :

### **1. Kurangnya Partisipasi Sektor Swasta dalam Membantu Pembangunan Infrastruktur INSTC**

Hal ini sejak INSTC masih menjadi sebuah ide, INSTC kurang memperhatikan keterlibatan penuh sektor swasta. Ketika sanksi yang diberikan kepada Iran, sanksi tersebut mencegah perusahaan-perusahaan dari dunia barat untuk dapat masuk ke pasar Iran. Pada tahun 2004 sebuah perusahaan bernama *Ashok Leyland Project Services* (ALPS) disetujui untuk dapat membantu membangun jalur kereta api dengan basis *built, lease, transfer* (BLT), namun Iran menghendaki pembangunan itu berbasis *built, operate, transfer* (BOT), jika tidak maka proyek tersebut akan dialihkan ke perusahaan Tiongkok.<sup>31</sup> Kemudian muncul banyak argumen yang mengatakan bahwa proyek INSTC akan memiliki ruang yang sempit untuk berinvestasi dan memiliki ruang yang terbatas dalam kegiatan perdagangan setelah sepenuhnya selesai dibangun mengingat banyak faktor yang menyebabkan argumen tersebut. Diantaranya adalah inefisiensi birokrasi, realitas ekonomi, tekanan Amerika Serikat kepada Iran dan korupsi.

---

<sup>31</sup> Polar Research and Policy Initiative. 2018 "THE INTERNATIONAL NORTH-SOUTH TRANSPORT CORRIDOR (INSTC): INDIA'S GRAND PLAN FOR NORTHERN CONNECTIVITY", dikutip dari <http://polarconnection.org/india-instc-nordic-arctic/> , diakses kembali pada 6 Juli 2018



## **2. Kurangnya Peran Teknologi dalam Menunjang Inovasi INSTC**

Saat ini, penggunaan teknologi untuk perdagangan telah menjadi sebuah revolusi dalam melakukan perdagangan, tidak hanya itu, transaksi keuangan juga dapat dilakukan dengan menggunakan teknologi. teknologi tersebut dapat membuat bekerja menjadi lebih mudah, mendorong inovasi, dapat meningkatkan koordinasi dan kerja sama serta dapat melakukan desain tertentu. Terdapat sebuah perusahaan yang memiliki keunggulan dalam menggunakan teknologi yang dapat membantu perdagangan di pasar global, namun INSTC menunjukkan sikap lesu kepada perusahaan swasta yang memiliki keunggulan dalam hal teknologi tersebut. INSTC yang kekurangan dalam penerapan teknologi digital mengalahkannya untuk dapat muncul sebagai sebuah rute perdagangan yang dapat memenuhi kebutuhan dalam bisnisnya.

## **3. Masih Adanya Limitasi dan Desain Dalam INSTC**

Saat ini, desain INSTC masih terbatas dalam hal jangkauannya, baik dalam hal teritorial dan lingkup skala bisnis, penghubungan mata rantai yang sedang bermasalah akan menjadi penekanan eksklusif INSTC. selain pembangunan Infrastruktur, INSTC belum memiliki rencana kemitraan lainnya untuk dapat dapat mengembangkan INSTC dan bisnis lainnya yang berada di sekitar INSTC. hal ini dirasa penting karena hal ini akan mampu dimanfaatkan oleh anggota-anggota INSTC untuk dapat memanfaatkan INSTC secara maksimal.