

**ANALISIS KERJA SAMA PEMERINTAH NEGARA INDONESIA  
DENGAN NEGARA TIONGKOK PADA PROYEK NASIONAL  
KERETA CEPAT JAKARTA – BANDUNG**

**TAHUN 2015 - 2018**

**SKRIPSI**



**UNIVERSITAS  
ISLAM  
INDONESIA**

Oleh:

**LUTHFI ALI**

17323024

**PROGRAM STUDI HUBUNGAN INTERNASIONAL  
FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA  
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

**2022**

**ANALISIS KERJA SAMA PEMERINTAH NEGARA INDONESIA  
DENGAN NEGARA TIONGKOK PADA PROYEK NASIONAL  
KERETA CEPAT JAKARTA – BANDUNG**

**TAHUN 2015 - 2018**

**SKRIPSI**

Diajukan kepada Program Studi Hubungan Internasional  
Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya  
Universitas Islam Indonesia  
Untuk memenuhi sebagian dari syarat guna memperoleh  
Derajat Sarjana S1 Hubungan Internasional



Oleh:

**LUTHFI ALI**

17323024

**PROGRAM STUDI HUBUNGAN INTERNASIONAL  
FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA  
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

**2022**

**HALAMAN PENGESAHAN**

**ANALISIS KERJA SAMA PEMERINTAH NEGARA INDONESIA  
DENGAN NEGARA TIONGKOK PADA PROYEK NASIONAL  
KERETA CEPAT JAKARTA – BANDUNG  
TAHUN 2015 – 2018**

Dipertahankan di depan Dewan Penguji Skripsi Prodi Hubungan Internasional  
Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya  
Universitas Islam Indonesia

Untuk memenuhi sebagian dari syarat-syarat dalam memperoleh  
derajat Sarjana S1 Hubungan Internasional

Pada Tanggal

**04 Februari 2022**

Mengesahkan

Program Studi Hubungan Internasional  
Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya  
Universitas Islam Indonesia

Ketua Program Studi

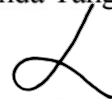

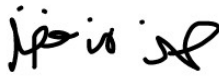


Hangga Fathana S.IP., B.Int.St., M.A.

Dewan Penguji

Tanda Tangan

- 1 Muhammad Zulfikar Rakhmat, B.A., M.A., Ph.D
- 2 Gustrieni Putri, S.IP., M.A.
- 3 Hadza Min Fadhli Robby, S.IP., M.Sc.

## PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi ini adalah hasil karya ilmiah independen saya sendiri, dan bahwa semua materi dari karya orang lain (dalam buku, artikel, esai, disertasi, dan di internet) telah dinyatakan, serta kutipan dan parafrase diindikasikan dengan jelas.

Tidak ada materi selain yang digunakan selain yang termuat. Saya telah membaca dan memahami peraturan dan prosedur universitas terkait plagiarisme.

Memberikan pernyataan yang tidak benar dianggap sebagai pelanggaran integritas akademik.

Yogyakarta, 7 Februari 2022,



---

*Luthfi Ali*

## HALAMAN PERSEMBAHAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Alhamdulillah rabbil'alam.

Tulisan penelitian ini saya persembahkan untuk:

**Bapak, Ibu, Alm. Mbah Kakung**

Terima kasih atas segala doa, perjuangan, kesabaran, kasih dan sayang serta nasehat yang kalian berikan.

**Keluarga Besar**

Terima kasih atas doa, dukungan, serta nasehat yang diberikan kepada penulis.

**Rekan - Rekan HI UII Angkatan 2017**

Terima kasih atas segala kebersamaan, dan perjuangan bersama selama menempuh kuliah di Hubungan Internasional UII

**HALAMAN MOTTO**

*“Once you Choose Hope, Anything’s Possible”*

**(Christopher Reeve)**



## KATA PENGANTAR

Segala Puji bagi Allah subhanallahu wa ta'allah Tuhan semesta alam, yang Maha Pengasih dan Maha Pemurah. Atas segala nikmat, rahmat dan karunia yang telah diberikan-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Tak lupa sholawat serta salam selalu tercurah limpahkan kepada junjungan Nabi besar Muhammad shallallahu 'alaihi wa sallam, keluarga, sahabat dan para pengikutnya.

Penulis menyadari bahwa dalam menyelesaikan skripsi ini, telah banyak pihak yang memberikan bantuan, bimbingan, dorongan dan dukungan dengan sepenuh hati. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini perkenankan penulis mengucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada:

1. Allah SWT yang menjadi sumber kekuatan saya. memberikan rahmat, kebaikan, kesabaran, kesanggupan dan kesehatan kepada penulis sehingga bisa menyelesaikan tanggung jawab diri yaitu skripsi dengan segala keterbatasan yang ada. Terima kasih atas rasa sayang yang Allah SWT berikan kepada saya dan keluarga.
2. Terima Kasih sebanyak – banyaknya kepada Bapak Drs.H.Ali Masyadi,M.Pd. , Ibu Mutiah Mei Khuryati,S.E, Adek saya Khilmah Muyassaroh yang selalu mensupport dan mendukung saya. Tak henti-hentinya saya mengucapkan rasa syukur kepada Allah SWT karena memberikan saya orang tua yang sangat menyayangi dan mengorbankan apapun demi masa depan saya serta Alm. Mbah Rakhmat Fauzyi yang berperan sangat besar dalam pendidikan saya, dan terima kasih juga kepada keluarga besar dari bapak maupun ibu yang selalu mendoakan saya agar diberikan kemudahan dan kelancaran dalam membuat skripsi ini.
3. Rektor Universitas Islam Indonesia, Bapak Fathul Wahid, ST.,M.Sc.,Ph.D.
4. Bapak Dr. H. Fuad Nashori, S.Psi., M.Si., Psikolog selaku Dekan Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia.
5. Bapak Hangga Fathana S.IP., B.Int.St., M.A selaku Ketua Program Studi Hubungan Internasional Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia.

6. Segenap tim penguji skripsi, Bapak Hadza Min Fadlhi Robby, S.IP., M.Sc. dan Ibu Gustrieni Putri, S.IP., M.A. yang telah menguji, mengoreksi, mengkritik dan memberikan saran kepada penulis tentang skripsi ini, sehingga skripsi ini bisa lebih bermakna dan berguna.
7. Bapak Muhammad Zulfikar Rakhmat B.A, M.A, PhD. selaku Dosen Pembimbing Skripsi yang telah memberikan arahan, masukan, serta waktu ditengah kesibukan beliau. saya mohon maaf yang sebesar-besarnya apabila dalam proses bimbingan skripsi terjadi kekhilafan baik yang disengaja maupun tidak di sengaja. semoga Allah SWT selalu memberikan kesehatan, keberkahan dan melindungi beliau.
8. Kepada Mba Diah, terima kasih telah membantu dan selalu memberikan arahan maupun informasi terkait perkuliahan saya di HI UII hingga akhir. semoga Allah selalu memberikan kesehatan, kemudahan dan membalas semua kebaikan beliau.
9. Seluruh dosen Hubungan Internasional Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia, atas ilmu yang telah diberikan kepada penulis selama proses perkuliahan sampai saat ini. semoga Allah membalas semua kebaikan dari ibu dan bapak dosen.
10. Terima kasih untuk Fathya Aufa Lidinillah,S.H. yang menjadi partner perjalanan dan proses saya dari ospek sampai selesainya skripsi ini. Dan juga terima kasih banyak kepada Papah Dedi Kharianto S.P dan Mama Eka Melasari Listia Dwi serta adik- adik yang selalu menyemangati abangnya untuk menyelesaikan skripsi ini.
11. Hasysyal, Najib, Ulwan, Shofyan, Hendrik, Gebriel, Fayez, Pramono, Zulfa, Dewi, Faiq, Dabit selaku sahabat dan teman seperjuangan dari SMP Ali Maksum Kranyak yang selalu mendukung dan mensupport penulis dalam pembuatan skripsi ini. Terimakasih banyak.



12. Terimakasih banyak kepada sahabat selama perkuliahan, Abimanyu, Itsnan Fajar,Bule,Motha,Kevin,Qodrin,Andika,Faizal,Reyjo,Alm.Rafif,Raditya,A hdit,Nirmala.Nahla,Bela,Azkie,Rifda,Wiwik,Ajeng,Arung,Dea,Neneng,Iit. Terimakasih telah menjadi saksi perjalanan dan pengalaman selama perkuliahan.
13. Semua pihak yang tidak bisa saya sebutkan satu – persatu yang telah hadir dan memberikan dukungan pada perubahan diri saya. Terimakasih telah datang dan juga memberikan dukungan dengan berbagai cara, semoga Allah SWT membalas kebaikan kalian dengan berlipat ganda. Atas segala bantuan yang telah diberikan, semoga mendapat imbalan yang setimpal dari Allah SWT. Penulis juga berharap semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca.

Yogyakarta, 11 Januari 2022

Luthfi Ali

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN PENGESAHAN</b>	i
<b>PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK</b>	ii
<b>HALAMAN PERSEMBAHAN</b>	iii
<b>HALAMAN MOTTO</b>	iv
<b>KATA PENGANTAR</b>	v
<b>DAFTAR ISI</b>	viii
<b>DAFTAR TABEL, GRAFIK, DIAGRAM, GAMBAR, DAN FIGUR</b>	x
<b>DAFTAR SINGKATAN</b>	xi
<b>ABSTRAK</b>	xii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	1
<b>1.1 Latar Belakang</b>	1
<b>1.2 Rumusan Masalah</b>	4
<b>1.3 Tujuan Penelitian</b>	4
<b>1.4 Signifikansi Penelitian</b>	5
<b>1.5 Cakupan Penelitian</b>	6
<b>1.6 Tinjauan Pustaka</b>	7
<b>1.7 Landasan Teori/Konsep/Pendekatan atau Model</b>	10
<b>1.8 Metode Penelitian</b>	13
<b>1.8.1 Jenis Penelitian</b>	13
<b>1.8.2 Subjek dan Objek Penelitian</b>	13
<b>1.8.3 Metode Pengumpulan Data</b>	14
<b>1.8.4 Proses Penelitian</b>	14
<b>BAB II</b>	15
<b>SEJARAH PROYEK KERETA CEPAT PADA TAHUN 2015 - 2018</b>	15
<b>2.1 Awal Mula Investasi Tiongkok di Indonesia dengan adanya proyek kereta cepat Jakarta – Bandung</b>	15
<b>BAB III</b>	21
<b>FAKTOR INTERNAL DAN EKSTERNAL YANG MEMPENGARUHI KERJA SAMA INDONESIA DENGAN TIONGKOK PADA PROYEK KERETA CEPAT JAKARTA – BANDUNG TAHUN 2015 - 2018</b>	21
<b>3.1 Faktor Internal</b>	27
<b>3.1.1 Demografis</b>	27
<b>3.1.2 Kepentingan Ekonomi dan Transfer Teknologi</b>	31
	viii

3.1.3	Nation Branding	35
3.2	Faktor Eksternal	36
3.2.1	BRI	36
3.2.2	Ekonomi Internasional	42
<b>BAB IV</b>		44
<b>PENUTUP</b>		44
4.1	Kesimpulan	44
4.2	Rekomendasi/Saran	47
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>		48



## DAFTAR TABEL, GRAFIK, DIAGRAM, GAMBAR, DAN FIGUR

<b>Tabel 1. Faktor Internal dan Eksternal Yang Mempengaruhi Pembuatan Suatu Kebijakan Negara .....</b>	<b>10</b>
<b>Tabel 2. Faktor Internal dan Faktor Eksternal Yang mempengaruhi Kerja Sama Indonesia dengan Tiongkok Pada Proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung tahun 2015 – 2018 .....</b>	<b>17</b>
<b>Tabel 3. Daftar negara yang bekerja sama dengan Tiongkok dalam skema BRI .....</b>	<b>31</b>



## DAFTAR SINGKATAN

<b>ADB</b>	<b>: Asian Development Bank</b>
<b>APBN</b>	<b>: Anggaran Pendapatan Belanja Negara</b>
<b>BKPM</b>	<b>: Badan Koordinasi Penanaman Modal</b>
<b>BMKG</b>	<b>: Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika</b>
<b>BPS</b>	<b>: Badan Pusat Statistik</b>
<b>BRI</b>	<b>: Belt Road Initiative</b>
<b>B to B</b>	<b>: Business to Business</b>
<b>BUMN</b>	<b>: Badan Usaha Milik Negara</b>
<b>B&amp;R</b>	<b>: Belt &amp; Road</b>
<b>EMU</b>	<b>: Electric Multiple Unit</b>
<b>ICP</b>	<b>: Indonesia Crude Oil Price</b>
<b>JVC</b>	<b>: Joint Venture Company</b>
<b>KPK</b>	<b>: Komisi Pemberantasan Korupsi</b>
<b>LRT</b>	<b>: Light Rail Transit</b>
<b>MEA</b>	<b>: Masyarakat Ekonomi ASEAN</b>
<b>OPEC</b>	<b>: Organization of the Petroleum Exporting Countries</b>
<b>PBB</b>	<b>: Perserikatan Bangsa – Bangsa</b>
<b>PLTA</b>	<b>: Pembangkit Listrik Tenaga Air</b>
<b>PMA</b>	<b>: Penanaman Modal Asing</b>
<b>PT. INKA</b>	<b>: Industri Kereta Api</b>
<b>PT. KCIC</b>	<b>: Kereta Cepat Indonesia China</b>
<b>PSN</b>	<b>: Proyek Nasional Strategis</b>
<b>SGR</b>	<b>: Standard Gauge Railway</b>

## ABSTRAK

Hubungan Indonesia dan Tiongkok sudah terjalin sejak lama. Hubungan ini semakin menguat hingga kedua negara tersebut membentuk suatu kerja sama yang memfokuskan pada infrastruktur dan perekonomian melalui pembangunan proyek kereta cepat Jakarta – Bandung pada tahun 2015 – 2018. Pembangunan proyek kereta cepat ini didasari karena mobilitas yang terjadi di kota Jakarta dan Bandung yang sangat padat, yang membuat Indonesia menginginkan infrastruktur yang memadai dan dapat memfasilitasi masyarakat dalam mobilitas tersebut. Ditandai melalui pembuatan PT.KCIC (Kereta Cepat Indonesia China) yang berfokus pada pembangunan kereta cepat tersebut dan menghasilkan infrastruktur baru khususnya pada teknologi perkeretaapian. Penulis menggunakan teori Decision Making dalam menganalisis apa saja factor yang mempengaruhi suatu negara dalam pembuatan kebijakan, yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Kedua faktor tersebut untuk melihat faktor apa saja yang mempengaruhi dalam kerja sama antara Indonesia dengan Tiongkok pada proyek kereta cepat Jakarta – Bandung pada tahun 2015 – 2018.

**Kata Kunci :** Indonesia, Tiongkok, proyek kereta cepat, Kota Jakarta, Kota Bandung, PT.KCIC, Decision Making.

## ABSTRACT

Relations between Indonesia and China have existed for a long time. This relationship is getting stronger until the two countries form a cooperation that focuses on infrastructure and the economy through the construction of the Jakarta – Bandung high-speed rail project in 2015 – 2018. The construction of this high-speed rail project is based on the mobility that occurs in the very dense cities of Jakarta and Bandung. , which makes Indonesia want adequate infrastructure and can facilitate the community in this mobility. Marked by the creation of PT. KCIC (Indonesian China Fast Train) which focuses on the construction of the high-speed train and produces new infrastructure, especially in railway technology. The author uses Decision Making theory in analyzing what factors influence a country in policy making, namely internal factors and external factors. These two factors are to see what factors influence the cooperation between Indonesia and China on the Jakarta – Bandung high-speed rail project in 2015 – 2018.

**Keywords :** Indonesia, China, high-speed rail project, Jakarta City, Kota Bandung, PT. KCIC, Decision Making.

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Indonesia dan Tiongkok bertemu pada tahun 1950 dimana pertama kalinya Indonesia membuka hubungan domestik dengan Tiongkok pasca perang dunia ke II dimana dalam hubungan tersebut lebih mengedepankan persoalan pendidikan dan kebudayaan satu sama lain. Bertemu dalam berbagai forum Internasional dan memasuki organisasi – organisasi yang sama di ASIA membuat hubungan mereka semakin erat, namun dari beberapa hubungan tersebut tidak selalunya kerja sama tersebut berjalan lancar, terutama saat pergantian kepala negara yang membuat kerja sama tersebut tidak selalu berjalan dengan lancar. Hal ini terlihat pada zaman kepemimpinan presiden Soeharto, dikarenakan Tiongkok yang menganut paham komunis harus dibersihkan karena adanya kejadian pemberontakan yang di sebut gerakan 30 september (G30S PKI) menjadikan hubungan tersebut mulai merenggang, ditambah dengan pembekuan kedutaan Tiongkok oleh Presiden Soeharto. Setelah krisis dan kerusuhan yang terjadi pada era Presiden Soeharto, akhirnya beliau mundur dan digantikan oleh Presiden B.J. Habibie, yang kala itu akhirnya memperbaiki hubungan bilateral dengan Tiongkok dengan memandang Tiongkok merupakan suatu harapan yang dapat membantu perekonomian di Indonesia di kala itu. Hubungan diplomatik antara Tiongkok dengan Indonesia menjadi lebih istimewa saat kepemimpinan Presiden Abdurrahman Wahid (Gus Dur) dimana hubungan tersebut berkembang pesat, begitupun di saat Presiden Megawati Soekarno Putri menjabat. Setelah memasuki era reformasi pada tahun 2004 dibawah kepemimpinan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, hubungan

kedua negara pun semakin dekat, dan kerja sama di bidang perdagangan sudah dapat berjalan dengan baik. Pada saat itu kerja sama yang dilakukan oleh kedua negara tersebut masih berfokus pada pendidikan dan bantuan –bantuan lainnya saat terjadi musibah di Indonesia pada kepemimpinan Susilo Bambang Yudhoyono tersebut. Lalu hubungan kedua negara tersebut semakin hangat saat Presiden Joko Widodo menjabat. Bukan hanya masalah pendidikan yang dibahas, namun bertambah menjadi pembangunan – pembangunan infrastruktur untuk mobilitas yang lebih baik agar pengiriman logistik maupun bahan – bahan pokok yang dibutuhkan di semua daerah dapat tersebar dengan baik dan merata. Dengan demikian Indonesia dengan Tiongkok membuat suatu perjanjian, sekitar tahun 2014 dimana Indonesia memberikan peluang untuk megara luar dengan berinvestasi ke Indonesia yang saat itu ingin membangun kereta cepat Jakarta – Bandung untuk menjadikan mobilitas dan logistik yang dikirimkan dapat tersebar dengan merata dengan waktu yang lebih singkat. (Hijriyani and Mohammad 2021)

Seperti kita ketahui, perbedaan antara Tiongkok dengan Indonesia yang paling mencolok ialah Indonesia merupakan suatu negara berkembang yang memiliki sumber daya alam yang berlimpah, sedangkan Tiongkok merupakan negara maju yang memiliki teknologi yang baik, namun sumber daya alam yang mereka miliki hanya sedikit. Dengan perbedaan kondisi yang sangat berbeda, mereka akhirnya dapat saling melengkapi dengan diadakannya kerja sama tersebut. Peran Indonesia sebagai negara yang memiliki sumber daya alam yang banyak dapat membantu Tiongkok dalam memenuhi kebutuhan yang ada di sana. Sedangkan Tiongkok dapat membantu Indonesia dengan memberikan teknologi yang bagus, juga berinvestasi untuk membangun infrastruktur di Indonesia agar nantinya mobilitas yang ada di Indonesia dapat mengikuti negara – negara maju



lainnya. Alasan paling utama atas kerja sama ini adalah meningkatkan perekonomian pada negara berkembang tersebut.

Kerja sama antara Indonesia dengan Tiongkok dalam pembangunan kereta cepat Jakarta – Bandung merupakan alasan Indonesia untuk meningkatkan infrastruktur dan mobilitas perekonomian berputar dan berjalan dengan baik. Dengan adanya kerja sama tersebut dapat meningkatkan minat negara – negara maju untuk berinvestasi dengan Indonesia untuk pembangunan yang bertujuan memperbaiki infrastruktur untuk mobilitas yang memadai dan dapat bersaing dengan negara – negara berkembang dan dapat mengikuti negara maju.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas maka rumusan masalah dibawah ini adalah mengapa Pemerintah Negara Indonesia melakukan kerja sama dengan Pemerintah Negara Tiongkok dalam Pembangunan Kereta Cepat Jakarta – Bandung ?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui manfaat dengan adanya kereta cepat tersebut.
2. Untuk mengetahui keuntungan dari kerja sama antar negara dalam bidang tersebut.
3. Untuk mengetahui keefektifan proyek tersebut bagi masyarakat Indonesia.

#### **1.4. Signifikansi Penelitian**

Tiongkok dan Indonesia beberapa tahun ini mulai menjalin hubungan dalam pembangunan perkembangan Indonesia, tak heran apabila kedua negara ini saling membutuhkan. Kedua negara ini sama-sama berada di kawasan asia dan sama-sama berupa negara yang dikelilingi wilayah perairan, hanya saja sumber daya alam Indonesia sangat jauh lebih melimpah dibandingkan dengan Tiongkok. Tiongkok sendiri merupakan salah satu negara maju yang sedang melebarkan sayap untuk membantu negara-negara berkembang dan menjalin kerja sama untuk meningkatkan mobilitas yang ada pada negara tersebut.

Penelitian ini baru dan berbeda dengan lainnya karena fokus pada penelitian ini yaitu analisis suatu kebijakan yang dibuat khususnya pada kerja sama Indonesia dengan Tiongkok perihal proyek kereta cepat Jakarta – Bandung pada tahun 2015 – 2018. Adanya kerja sama tersebut merupakan suatu hal penting dalam menjaga perekonomian negara, kerja sama yang baik dapat mengundang investor untuk berinvestasi di negara tersebut dan hal tersebut terbukti dengan adanya kerja sama antara Indonesia dengan Tiongkok. Hal yang didapat pada penelitian ini adalah kita bisa melihat bagaimana pembuatan kebijakan dalam kerja sama antara dua negara dapat meningkatkan nilai investasi kepada negara tersebut, khususnya pada kerja sama Indonesia dengan Tiongkok ini.

## **1.5 Cakupan Penelitian**

Penelitian ini menganalisa bagaimana Pemerintah Negara Indonesia mempertimbangkan dalam pembuatan suatu kerja sama dengan Tiongkok melalui pembangunan kereta cepat Jakarta – Bandung. Kerja sama tersebut dimulai pada tahun 2014, dipilihnya pada tahun 2015 hingga tahun 2018 sebagai tahun untuk penelitian ini adalah karena awal mula proyek dimulai pada tahun 2015, dimana investasi saat itu sedang dikedepankan untuk memajukan infrastruktur dan mobilitas masyarakat khususnya pada wilayah Jakarta dan Bandung. Setelah Indonesia melakukan kerja sama tersebut di tahun 2015, dilakukan evaluasi tentang investasi yang dilakukan oleh Tiongkok pada Indonesia pada tahun 2015 – 2018 yang kemudian didapatkan hasil bahwa dalam jangka waktu tersebut proses pengerjaan proyek tersebut memiliki banyak pro dan kontra yang terjadi. Khususnya pada pemodalannya yang dijanjikan Tiongkok mengalami keterlambatan, yang membuat Indonesia akhirnya menggunakan dana APBN untuk menyelesaikan proyek kereta cepat tersebut.

Penelitian ini memiliki tujuan untuk melihat perkembangan kerja sama yang dilakukan oleh Indonesia dengan Tiongkok pada tahun 2015 hingga 2018, hal ini dikarenakan dalam membatasi periode penelitian ini hingga waktu yang telah ditentukan oleh penulis meski kerja sama tersebut masih berjalan, sehingga adanya pembatasan ini agar cakupan tidak terlalu luas dan lebih fokus. Penelitian ini akan menganalisis sejauh mana kerja sama yang dilakukan Indonesia dengan Tiongkok yang dapat meningkatkan kerja sama dan daya tarik negara lainnya untuk memulai berinvestasi ke Indonesia, serta dampak yang dirasakan masyarakat Indonesia secara langsung maupun tidak langsung dengan adanya pembangunan proyek kereta cepat tersebut.

## 1.6 Tinjauan Pustaka

Pada jurnal yang berjudul “PEMBANGUNAN KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG SEBAGAI MERCUSUAR HUBUNGAN INDONESIA-TIONGKOK” dijelaskan bahwa tujuan pembangunan kereta cepat Jakarta – Bandung ini untuk mempercepat akses antara kedua kota tersebut, yang notabennanya merupakan kota padat penduduk, terutama para pekerja. Mobilitas pergerakan manusia di kedua kota tersebut selalu meningkat setiap tahunnya. Juga tujuan pembangunan kereta cepat ini untuk menumbuhkan kepercayaan terhadap dunia internasional bahwa pertumbuhan investasi di Indonesia sangat baik dan berkembang, dengan dibuktikan beberapa proyek strategis yang dilakukan pemerintah Indonesia, salah satunya Proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung ini yang merupakan suatu kolaborasi dari BUMN Indonesia dengan Perusahaan Kereta Api Tiongkok. (Yamin 2017)

Selain jurnal yang diatas, ada jurnal yang berjudul “INDONESIA DI ANTARA JEPANG DAN TIONGKOK: PERSAINGAN PEMBANGUNAN KERETA CEPAT JAKARTA – BANDUNG” dimana menurut jurnal tersebut konsep awal pembentukan proyek kereta cepat Jakarta – Bandung ini merupakan konsep yang dibuat oleh negara Jepang, pada saat pelelangan proyek tersebut, presentase saham yang dipaparkan jepang sebesar 30% untuk Jepang, dan Indonesia 70%. Sedangkan Tiongkok memaparkan presentase saham sebesar 40% Tiongkok dan 60% Indonesia. Akan tetapi cukup mengagetkan saat Indonesia justru memilih Tiongkok untuk menjalankan proyek kereta cepat tersebut. Dikarenakan investasi Jepang di Indonesia lebih mendominasi dibandingkan Tiongkok. Penting bagi suatu negara untuk menyeimbangkan pengaruh negara-negara lain yang bermain di dalam negaranya. Namun pemerintah Indonesia memilih bekerja sama dengan Tiongkok

juga buat suatu alasan, dikarenakan dikala itu posisi Tiongkok sedang strategis dilihat dari keterlibatan Tiongkok dengan isu dunia. Dan hal ini terbukti saat Tiongkok satu-satunya negara yang menjadi anggota tetap Dewan Keamanan PBB. (Kurniawati 2018)

Lalu ada jurnal yang berjudul “KEBIJAKAN TRANSPORTASI KERETA API CEPAT JAKARTA – BANDUNG DALAM MEWUJUDKAN ANGKUTAN RAMAH LINGKUNGAN” yang menjelaskan bahwa proyek kereta cepat ini merupakan suatu tujuan untuk menguranginya polusi udara yang disebabkan oleh kendaraan pribadi. Sarana transportasi dimanfaatkan untuk mendistribusikan barang, dan melayani jasa pengangkutan orang, dari satu tempat ke tempat lain untuk tujuan tertentu. Jakarta sebagai pusat kegiatan industri, pemerintahan dan perdagangan, serta Bandung sebagai kota tujuan wisata dan Ibukota Provinsi Jawa Barat menuntut orang-orang melakukan aktivitas di kedua kota tersebut memiliki tingkat mobilitas yang tinggi. Berbagai aktivitas dilakukan di kedua kota tersebut. Menanggapi kebutuhan sarana transportasi tersebut maka teretuslah pemerintah pusat untuk membuat proyek kereta cepat Jakarta – Bandung dengan menggandeng negara Tiongkok untuk bekerja sama membuat proyek tersebut. (Kadarisman 2017)

Jurnal yang berjudul “KEPUTUSAN INDONESIA MEMILIH CINA (TIONGKOK) SEBAGAI MITRA KERJASAMA PROYEK KERETA CEPAT JAKARTA – BANDUNG” juga menerangkan bahwa pembangunan pada sektor infrastruktur memiliki peran yang sangat penting guna pertumbuhan ekonomi suatu negara. karena itu, beberapa negara cenderung fokus untuk membangun sektor infrastruktur agar berdampak positif pada pertumbuhan ekonomi negaranya. Khususnya pada negara Indonesia, berbagai usaha dilakukan oleh pemerintah dan melibatkan masyarakat untuk menciptakan kondisi lingkungan yang mendukung

dengan adanya infrastruktur tersebut. Dalam pembangunan itu terdapat campur tangan dan bantuan dari negara lain yang dianggap dan patut dalam memberikan baik dalam bantuan secara riil maupun secara keuangan. Indonesia sendiri memilih Tiongkok untuk melakukan kerja sama pada pembangunan infrastruktur yang ada di Indonesia dengan tujuan menjalin kerja sama yang baik antar dua negara, dan meningkatkan infrastruktur yang ada pada Indonesia. (Supriatna 2017)

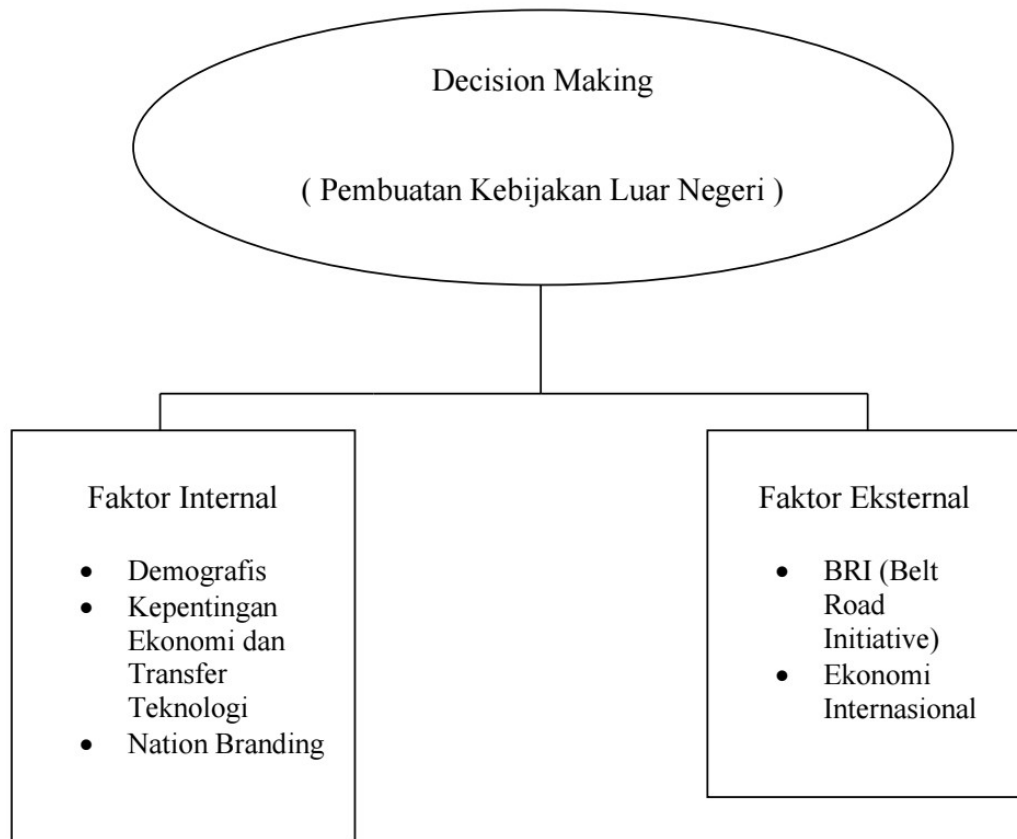
Selain jurnal diatas, ada jurnal yang berjudul “Kondisi Hubungan Triangular Indonesia-Tiongkok-Jepang Setelah Terbentuknya Konsorsium PT. KCIC” dimana dalam jurnal tersebut dijelaskan bahwa Indonesia merupakan suatu negara yang sangat strategis, terutama di wilayah Asia Tenggara. Indonesia itu sendiri merupakan rekan kerja sama yang cukup lama bagi Jepang. Kedua negara tersebut banyak melakukan kerja sama bilateral yang mampu meningkatkan hubungan kedua negara. Namun, pada proyek kereta cepat Jakarta – Bandung, Pemerintah Indonesia lebih memilih Cina (Tiongkok) karena mempertimbangkan ekonomis dan juga kerja sama bilateral serta potensi besar cina sebagai salah satu investor bagi perekonomian Indonesia. Dilema sempat terjadi saat memutuskan antara Jepang yang sudah sejak lama menjadi rekan kerja sama dalam bidang ekonomi, atau Cina yang saat ini perekonomiannya sedang mendominasi di dunia. Namun Indonesia lebih memilih Cina karena proyek yang diberikan bersifat business to business dan Cina bersedia memenuhi permintaan pemerintah Indonesia yang sulit dikabulkan oleh Jepang, yaitu menanggung seluruh biaya proyek tersebut. Dan juga tanpa adanya jaminan yang diberikan, maka Indonesia lebih memilih Cina dibanding Jepang. Namun, Indonesia dapat bermain cantik dan menjaga hubungan erat dengan Jepang melalui kerja sama yang lain. (Uyun, Kondisi Hubungan Triangular Indonesia-Tiongkok-Jepang Setelah Terbentuknya Konsorsium PT. KCIC 2017)

## 1.7 Landasan Teori/Konsep/Pendekatan atau Model

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan Teori decision making yang dibahas oleh Richard Snyder. Menurut Snyder pengertian teori decision making berasumsi bahwa melalui teori tersebut dapat mengetahui perilaku negara dalam Hubungan Internasional. Snyder juga menjelaskan bahwa teori decision making dalam pengambilan sebuah keputusan harus mempertimbangkan faktor internal dan eksternal yang menjadikan suatu alasan mengapa diambilnya kebijakan suatu Negara tersebut. Decision making memiliki struktur dan ruang lingkup pada sistem domestic (internal) dan sistem internasional (eksternal) yang harus di pertimbangkan oleh Negara. Kedua Faktor dan hubungan non – pemerintah yang harus diperhitungkan sebagai alat untuk menganalisis apakah factor tersebut memberikan efek pada kebijakan yang akan dibuat oleh suatu negara. Teori pengambilan keputusan yang dibuat oleh Snyder memberikan variable kunci yang mempengaruhi dalam proses pembuatan suatu kebijakan, antara lain *Internal dan Eksternal setting*. Pembentukan pengambilan keputusan yang dipengaruhi oleh faktor internal, yang meliputi demografis suatu wilayah, kepentingan ekonomi dan transfer ilmu teknologi, Nation Branding. Sementara faktor eksternal adalah kondisi dan situasi yang ada diluar wilayah negara tersebut seperti program BRI (Belt Road Initiative), ekonomi internasional. Melalui pandangan Snyder mengenai hal tersebut dapat dilihat dari faktor internal dan eksternal. Para pembuat keputusan akan di hadapkan pada faktor tersebut dengan memilih kebijakan yang paling tepat.



**Tabel 1 Faktor Internal dan Eksternal Yang Mempengaruhi  
Pembuatan Suatu Kebijakan Negara**



Sumber : (Snyder 1962)

Model dari decision making digunakan untuk mengetahui sikap para pembuat keputusan dalam pengambilan kebijakan yang akan dikeluarkan. Maka dari itu, penulis dalam penelitian ini akan menggunakan model dari Rational Actor sebab melalui model ini penulis melihat bahwa Negara sebagai aktor utama serta aktor rasional dalam pembuatan keputusan kebijakan luar negeri. Keamanan dan kepentingan nasional merupakan prinsip utama dalam penyusunan kebijakan luar negeri.

Model tersebut dapat diterapkan dalam menganalisis penelitian yang melibatkan kerja sama antar kedua negara, yaitu negara Indonesia dengan negara Tiongkok dalam investasinya terhadap proyek kereta cepat yang berhasil

mengalahkan negara Jepang yang sudah lebih lama melakukan kerja sama dengan Indonesia dibandingkan dengan Tiongkok. Dua negara dengan industrialisasi yang cukup maju di Asia dengan perekonomian yang sangat kuat bersaing dengan penawaran-penawaran yang mereka berikan terhadap Indonesia. Yang akhirnya terpilihlah Tiongkok sebagai pemenang dalam proyek kereta cepat tersebut, namun hal tersebut menjadi menimbulkan beragam tanggapan di dalam negeri dikarenakan Tiongkok saat itu menawarkan penawaran yang sangat menarik tanpa jaminan apapun yang diberikan oleh Indonesia.

Dalam penelitian ini, di dalam model decision making digunakan untuk melihat pada saat pengambilan keputusan yang dibuat, apakah melihat dari faktor internal dan eksternal dari negara tersebut, pengaruh dari para ahli politik dan opini publik, ataupun kondisi yang sedang terjadi di dunia yang menyebabkan tidak dapat mengambil kebijakan tersebut. Dengan model ini, penulis bertujuan untuk mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi pembuatan kebijakan dalam proyek kereta cepat tersebut, dan kedepannya akan seperti apa kerja sama yang dilakukan oleh kedua negara tersebut. Melalui model ini pula akan di analisis dari pilihan yang telah dibuat negara dengan mempertimbangkan cost dan benefit untuk mencapai kepentingannya. Dan penulis memilih model dari rasional aktor ini untuk memberikan penjelasan terhadap pembuat keputusan mengenai pilihan yang akan diambil.

## **1.8 Metode Penelitian**

### **1.8.1 Jenis Penelitian**

Penelitian ini akan menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan analisis deskriptif. Penulis memilih metode ini karena metode penelitian kualitatif adalah pengolahan data yang diperoleh saat penelitian berlangsung, yang kemudian dijadikan data tertulis. Penulis menggunakan metode ini dikarenakan ingin memberikan pemahaman tentang kerja sama yang dilakukan antara Indonesia dengan Tiongkok dan pengaruhnya terhadap masyarakat Indonesia dengan keadaan kedua negara yang berbeda, dimana Tiongkok merupakan negara maju dengan teknologi yang memadai namun kebutuhan sumber daya alamnya yang sangat minim, dengan Indonesia yang merupakan negara berkembang dengan sumber daya alam yang melimpah, namun dalam hal teknologi masih sangat minim.

### **1.8.2 Subjek dan Objek Penelitian**

Dalam penelitian ini, Indonesia menjadi subjek, karena Indonesia merupakan pelaku utama dalam proyek kereta cepat Jakarta – Bandung. Lalu objek dalam penelitian ini adalah kerja sama yang telah dibangun oleh Indonesia dengan Tiongkok dapat terlaksana dengan baik dan dapat meningkatkan kepercayaan negara luar yang ingin berinvestasi di Indonesia.

### **1.8.3 Metode Pengumpulan Data**

Dalam proses pengumpulan data, cara yang dipilih oleh penulis ialah dengan metode library research ataupun disebut studi pustaka. Penulis menggunakan metode ini supaya mendapatkan informasi yang dibutuhkan melalui buku, karya tulis ilmiah, berita, jurnal ilmiah, serta pendapat dari para ahli. Dengan metode ini, penulis berharap agar hasil yang didapatkan untuk digunakan dalam penelitian menjadi data yang baik untuk menganalisis kerja sama tersebut.

### **1.8.4 Proses Penelitian**

Proses dari penelitian ini dengan menggunakan teknik pengambilan data sekunder, dengan teknik ini penulis dapat memperoleh data dan informasi dari orang lain, ataupun mendapatkan informasi melalui dokumen –dokumen seperti jurnal, buku, berita dari media , website resmi pemerintah, ataupun dari organisasi yang mendalami pada bidang kerja sama. Peneliti akan mendapatkan data yang sudah didapatkan pada sumber – sumber tersebut untuk menjawab rumusan masalah yang ada di dalam penelitian ini.

## **BAB II**

### **SEJARAH PROYEK KERETA CEPAT**

#### **PADA TAHUN 2015 - 2018**

Bab ini akan menjelaskan tentang sejarah adanya Proyek Kereta Cepat Jakarta - Bandung pada tahun 2015-2018 melalui masing-masing sub bab. Sub bab pertama akan berisi tentang awal mula investasi Tiongkok di Indonesia dengan adanya Proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung. Pada sub bab kedua akan membahas tentang jangka panjang kerja sama Tiongkok terhadap Indonesia seperti halnya meningkatkan infrastruktur Indonesia serta meningkatkan pengetahuan sumber daya manusia yang ada di Indonesia. Pada sub bab ketiga akan membahas tentang manfaat yang didapat dari proyek tersebut terhadap Indonesia.

#### **2.1 Awal Mula Investasi Tiongkok di Indonesia dengan adanya proyek kereta cepat Jakarta – Bandung**

Sejarah perkeretaapian Indonesia telah ada lebih dari 1,5 abad yang lalu. Sebelum sampai pada pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung, Indonesia pernah mengalami masa kereta api uap yang berlangsung sejak zaman kolonial Belanda. Melansir [kai.id](http://kai.id), jalur kereta api pertama dibangun pada tanggal 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda, Mr.L.A.J Baron Sloet van de Beele. Jalur ini menghubungkan Semarang-Vorstenlanden (Solo-Yogyakarta). Pembangunan dilaksanakan oleh perusahaan swasta Naamlouze Venootschap Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NV. NISM) dengan lebar sepur 1435 mm. Pada

tanggal 8 April 1875, Pemerintah Hindia Belanda membangun jalur kereta api negara melalui Staatssporwegen (SS) dengan rute pertama meliputi Surabaya-Pasuruan-Malang. Keberhasilan pembangunan tersebut mendorong investor swasta untuk membangun jalur kereta api lebih banyak lagi. Beberapa jalur kereta api yang dibangun antara lain Semarang Joana Stoomtram Maatschappij (SJS), Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS), Serajoedal Stoomtram Maatschappij (SDS), Oost Java Stoomtram Maatschappij (OJS), Pasoeroean Stoomtram Maatschappij (Ps.SM), Kediri Stoomtram Maatschappij (KSM), Probolinggo Stoomtram Maatschappij (Pb.SM), Modjokerto Stoomtram Maatschappij (MSM), Malang Stoomtram Maatschappij (MS), Madoera Stoomtram Maatschappij (Mad.SM), dan Deli Spoorweg Maatschappij (DSM). Tak hanya di Jawa, jalur kereta api juga dibangun di wilayah Aceh (1876), Sumatera Utara (1889), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), dan Sulawesi (1922). Hingga akhir tahun 1928, panjang jalan kereta api dan trem di Indonesia mencapai 7.464 km, sepanjang 4.089 km milik pemerintah dan 3.375 km milik swasta. Pada tahun 1942, perkeretaapian diambil alih oleh Jepang setelah Belanda menyerah tanpa syarat. Pada masa pendudukan Jepang, operasional kereta api diutamakan untuk kepentingan perang. Pasca kemerdekaan tahun 1945, Pemerintah Indonesia mengambil alih stasiun dan kantor pusat kereta api yang sebelumnya dikuasai Jepang. Memasuki tahun 1950, lokomotif uap menjadi barang yang antik dan tidak lagi diproduksi oleh negara-negara Eropa maupun Amerika. Hingga akhirnya, pemerintah mengganti lokomotif uap menjadi diesel. Seiring perkembangan

perkeretaapian Indonesia, sekarang hadir kereta barah memakai genre listrik menjadi energi penggeraknya. Kereta barah ini berada dibawah naungan KAI Commuter. Terbaru merupakan kereta cepat Jakarta-Bandung (Kristina 2021).

Pada tahun 2015, Proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung menjadi salah satu fokus pembangunan infrastruktur yang dilakukan oleh pemerintah Presiden Joko Widodo dengan Wakil Presiden Jusuf Kalla. Namun, keputusan yang diambil pemerintah Indonesia memantik polemik para pakar ekonomi dan juga politik. Dikarenakan proyek tersebut seharusnya dikerjakan oleh Jepang, yang merupakan pembawa ide pertama terhadap Indonesia dalam Proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung ini. Perbandingan pemerintah Indonesia terhadap Jepang dikarenakan pinjaman untuk pengerjaan Proyek Kereta Cepat ini berjangka waktu 40 tahun dengan bunga setiap tahunnya 0,1% dan masa tenggang 10 tahun dengan jaminan yang harus diberikan oleh Pemerintah Indonesia. Sementara Tiongkok yang masuk dalam pelelangan tersebut menawarkan pinjaman sebesar 5,5% miliar dengan jangka waktu 50 tahun dan tingkat bunga 2% per tahun tanpa adanya jaminan apapun yang diberikan oleh Pemerintah Indonesia. Dengan adanya pertimbangan tersebut maka Pemerintah Indonesia melakukan pertimbangan atas dasar sebagai berikut :

- a. Dengan panjang 25 ribu km, Tiongkok menjadi negara yang paling banyak memiliki jalur kereta cepat dengan rute terpanjang sedunia.
- b. Total rolling stock Tiongkok mencapai 1.800 rangkaian.

- c. Teknologi kereta cepat menjadikan kota Beijing – Shanghai dapat di tempuh dalam waktu 4,5 jam dengan jarak sekitar 1.318 kilometer.
- d. Tiongkok mendesain kereta cepat ini dengan desain sedemikian rupa agar dapat beradaptasi dengan melihat kondisi 4 iklim di Tiongkok.
- e. Teknologi kereta cepat Tiongkok ini memiliki sifat terbuka, sehingga teknologi tersebut dapat di bagikan dengan Indonesia.
- f. Pembangunan Kereta Cepat Jakarta – Bandung dikembangkan menggunakan pola B to B (business to business) yang berbasiskan penanaman modal asing (PMA) tanpa adanya penyerapan dari APBN negara, juga tidak ada jaminan apapun dari pemerintah Indonesia.

Menurut Direktur Utama PT. Kereta Cepat Indonesia China (PT. KCIC) Chandra Dwi Putra, menyebutkan bahwa Kereta Cepat Jakarta – Bandung baru akan beroperasi pada tahun 2021 mendatang. Hal ini dikarenakan sulitnya pembebasan lahan yang akan digunakan, juga modal yang diberikan oleh Tiongkok masih membutuhkan proses yang begitu panjang. Pada akhir tahun 2018 ini, ditargetkan proyek dapat mencapai 8% , sedangkan dalam aspek pendanaan yang didapatkan, pada Oktober 2018 proyek tersebut sudah mendapatkan utang sebesar US\$ 810,4 Juta dalam tiga tahap. Jumlah tersebut akan terus bertambah US\$ 287 Juta menjadi US\$ 1,09 Miliar atau setara dengan Rp. 15,9 Triliun pada akhir Desember 2018. Menurut Chandra, utang tersebut sudah digunakan untuk memenuhi



sejumlah kebutuhan proyek, seperti pembayaran uang muka untuk konsultan, kontraktor, asuransi, dan bunga. Dan sebagian lagi digunakan untuk pembebasan lahan proyek tersebut. (Anwar 2018)

Kehadiran infrastruktur transportasi berbasis kereta cepat antara Jakarta – Bandung akan menjadi sarana dalam pengembangan sentra ekonomi baru pada kedua wilayah tersebut, dan dalam proyek kereta cepat ini dapat menjadi salah satu moda transportasi andalan dan kebanggaan Indonesia dalam menghadapi Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) menurut informasi dari staf khusus BUMN Sahala Lumban Gaol. Percepatan ini dilakukan agar nantinya kereta cepat ini dapat bermanfaat untuk masyarakat, dan mendatangkan investor – investor dari negara – negara maju untuk meningkatkan pembangunan pada negara – negara berkembang , salah satunya Indonesia. Dengan adanya kereta cepat ini, juga dapat meningkatkan perekonomian nasional dengan terbentuknya kawasan dan pusat pertumbuhan perekonomian yang mana dapat memperkerjakan masyarakat Indonesia, terutama Jakarta dan Jawa Barat. Para investor nantinya tertarik untuk menginvestasikan kepada Indonesia untuk pembangunan – pembangunan lainnya apabila proyek ini berjalan dengan baik dan dapat terselesaikan dalam waktu yang sudah ditentukan. (Wardah 2016)

Dengan adanya Proyek Nasional ini, Indonesia diuntungkan dengan kepercayaan investor –investor luar untuk berinvestasi di Indonesia. Investasi yang diharapkan dapat mendorong langsung proyek tersebut seperti perusahaan pembuatan sarana perkotaan, besi, perakitan, baja

untuk bahan baku pembuatan kereta cepat tersebut. Dengan masuknya investor dari sektor pendukung tersebut, dapat mempermudah Indonesia untuk melanjutkan pembangunan kereta api cepat di fase berikutnya. Menurut kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) menerangkan bahwa “beberapa daerah sudah mulai aktif untuk menyiapkan investasi di sektor – sektor yang dapat mendukung roda transportasi massal tersebut”. Dalam keterangan secara tertulis pada Kamis, 21 Januari 2016. Salah satu contoh daerah yang sudah mendirikan perusahaan perkretaapian ialah Purwakarta, lalu untuk perakitan juga telah ada di Surabaya, serta BUMN yang khusus menangani dalam bidang ini pun ada, yaitu PT. INKA yang berlokasi di Madiun. (Putra 2016)

### **BAB III**

#### **FAKTOR INTERNAL DAN EKSTERNAL YANG MEMPENGARUHI KERJA SAMA INDONESIA DENGAN TIONGKOK PADA PROYEK KERETA CEPAT JAKARTA – BANDUNG TAHUN 2015 - 2018**

Pada bab ini, peneliti akan memaparkan hasil analisis tentang faktor internal dan eksternal apa saja yang mempengaruhi kerja sama antara Indonesia dengan Tiongkok melalui proyek kereta cepat Jakarta – Bandung dan membandingkan keuntungan dan kerugian yang didapatkan dengan adanya kerja sama pembangunan proyek kereta cepat ini dengan menggunakan teori decision making yang didesain oleh Richard Snyder. Penggunaan teori ini ditengah teori yang lainnya adalah karena teori ini memiliki dua faktor yang cukup jelas untuk menjawab rumusan masalah dimana mengapa Indonesia memilih untuk bekerja sama dengan Tiongkok dalam pembuatan proyek kereta cepat Jakarta – Bandung dan faktor yang mempengaruhi kerja sama tersebut. Hubungan kedua negara tersebut pada penelitian ini menjadikan negara dapat menjalani kerja sama dengan hasil yang lebih optimal terutama pada investasi yang diberikan terhadap Indonesia. Khususnya pada penelitian ini Indonesia mendapatkan keuntungan yang lebih optimal dan pembiayaan yang lebih murah untuk mengerjakan proyek kereta cepat tersebut. Hal ini tentu berbeda jika dibandingkan teori yang lain seperti kerja sama Internasional yang dilakukan mengutamakan individual setiap negara yang mengharuskan untuk memilih hanya satu negara yang memiliki keuntungan paling besar. Akan tetapi, pada penelitian ini Indonesia dan Tiongkok juga bekerja sama

di bidang lainnya, tidak hanya di bidang pembangunan infrastruktur, khususnya infrastruktur pada pembangunan kereta cepat. Pada bab sebelumnya sudah dijelaskan tentang apa saja keuntungan dan kerugian yang didapatkan dengan adanya kerja sama proyek kereta cepat ini untuk Indonesia, hasil yang didapat pemerintah Indonesia dalam jangka panjang dan dampak apa saja dengan adanya proyek kereta cepat ini.

Dalam menjawab rumusan masalah, penulis akan membagi menjadi dua faktor, yakni faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal ialah faktor yang mendorong Indonesia untuk akhirnya menjalin kerja sama KCIC dengan Tiongkok seperti demografis Indonesia, kepentingan ekonomi Indonesia dan nation branding. Sementara, faktor eksternal merupakan faktor yang membentuk keputusan untuk bekerja sama dengan Indonesia dalam proyek KCIC yang berasal politik serta ekonomi internasional. Adapun faktor eksternal yang penulis ambil berupa keberhasilan BRI serta pengaruh dari ekonomi internasional.

**Tabel 2. Faktor Internal dan Faktor Eksternal Yang mempengaruhi Kerja Sama Indonesia dengan Tiongkok Pada Proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung tahun 2015 - 2018**

Faktor Variabel	Sub – Variabel	Analisis
<b>Internal</b>	Demografis	Salah satu faktor yang paling mempengaruhi keputusan Indonesia dalam menyepakati kerja sama dengan Tiongkok

		<p>ialah keadaan demografis Jakarta dan Bandung. Jakarta dan Bandung merupakan lokasi proyek kereta cepat di mana kedua daerah ini merupakan daerah dengan jumlah penduduk terbanyak di Indonesia serta wilayah dengan tingkat kemacetan tertinggi di Indonesia. Maka dari itu, hadirnya kereta cepat di Indonesia dapat menjadi salah satu solusi masalah kemacetan Jakarta – Bandung.</p>
	<p>Kepentingan Ekonomi dan Transfer Teknologi</p>	<p>Investasi dan lapangan kerja menjadi kepentingan ekonomi yang hendak dicapai Indonesia. Dari sektor investasi, hal ini tidak</p>

		<p>bisa dilepaskan dari kemudahana investasi yang diajukan oleh Tiongkok di mana Tiongkok menawarkan investasi yang hampir 60% untuk proyek kereta cepat.</p> <p>Kemudian, dampak positif dari proyek ini ialah terbukanya lapangan pekerjaan yang luas untuk hamper 10.000 pekerja lokal. Selain itu, dalam menjalankan proyek kereta cepat, Tiongkok juga menerapkan teknologi terbaru yang belum pernah diterapkan di Indonesia.</p>
	<p><i>Nation Branding</i></p>	<p>Adanya KCIC ini juga menjadi jalan bagi Indonesia untuk</p>

		<p>meningkatkan <i>Nation Branding</i>. Ditambah proyek ini merupakan proyek kereta cepat pertama di Asia Tenggara sehingga akan semakin membuat nama Indonesia terkenal sebagai negara yang ramah akan investasi.</p>
<b>Eksternal</b>	BRI	<p>Adanya BRI juga menjadi pertimbangan Indonesia dalam menyetujui kerja sama dengan Tiongkok. BRI tidak hanya wacana untuk menghidupkan jalur sutra tetapi juga menjadi salah satu jawaban dari masalah infrastruktur di Indonesia yang mana hal ini sejalan tujuan adanya BRI. Kemudian, keberhasilan</p>

		<p>BRI di beberapa negara juga menjadi faktor eksternal yang mempengaruhi Indonesia yang mana keberhasilan itu akan berdampak langsung terhadap sektor perekonomian.</p>
	<p>Ekonomi Internasional</p>	<p>Ekonomi dunia mengalami perlambatan akibat anjloknya harga minyak mentah dunia. Hal ini juga berimbas pada harga Indonesia Crude Price (ICP) yang berujung pada melemahnya perekonomian. Hal ini berdampak berat pasca reformasi APBN yang dilakukan Presiden Joko Widodo di mana lebih berfokus pada pembangunan</p>



		<p>infrastruktur di tengah perekonomian Indonesia yang melemah sehingga mengakibatkan keterbatasan dana. Keterbatasan ini menjadi pertimbangan untuk membuka investasi infrastruktur dengan negara lain, salah satunya Tiongkok.</p>
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### **3.1 Faktor Internal**

Faktor internal merupakan faktor yang berasal dari dalam masyarakat, baik secara kolektif ataupun individu. Maka, faktor internal yang memotivasi pengambilan keputusan dari Pemerintah Indonesia dalam menjalin kerja sama dengan Tiongkok di dalam koridor KCIC berasal dari dalam pemerintahan Indonesia. Faktor internal berkaitan erat dengan kondisi sosial politik serta kepentingan yang ingin diraih oleh Indonesia dalam proyek KCIC ini.

#### **3.1.1 Demografis**

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kata demografi bermakna ilmu tentang susunan, jumlah dan perkembangan penduduk, ilmu yang

memberikan uraian atau gambaran statistic mengenai suatu bangsa dilihat dari sudut sosial politik dan ilmu kependudukan (K. B. Indonesia 2021). Kemudian, menurut Donald J. Bogue, demografi merupakan ilmu yang mempelajari statistik dan matematik jumlah, komposisi, distribusi penduduk, dan perubahan – perubahan lainnya sebagai akibat bekerjanya komponen – komponen pertumbuhan penduduk, yaitu kelahiran, kematian, migrasi dan mobilitas sosial (Marhaeni 2018). Demografi sendiri tidak selalu bersifat kualitatif (dalam bentuk angka dan statistik), namun juga bisa bersifat kuantitatif di mana demografi ini mencakup aspek kependudukan yang berpengaruh terhadap mobilitas sosial yang berujung pada perilaku aktor pemerintahan (Harmadi 2008). Apa yang dipelajari di dalam demografi inilah yang disebut demografis. Demografis mencakup ukuran, struktur dan distribusi jumlah penduduk yang kerap berubah – ubah setiap waktunya. Adanya perubahan pada demografis ini dipengaruhi banyak aspek.

Maka dari itu, berdasarkan pengertian demografis ini, penulis ingin melihat bagaimana aspek kependudukan sangat berpengaruh dalam mendorong pengambilan keputusan yang dilakukan oleh Indonesia. KCIC diperkirakan akan rampung pada 2022. Adapun rute KCIC ini dimulai dari kawasan Halim, Jakarta dan berakhir di kawasan Tegalluar, Kabupaten Bandung. Proyek ini juga akan melintasi daerah – daerah seperti Kota dan Kabupaten Bekasi, Kabupaten Karawang, Kabupaten Purwakarta, Kabupaten Bandung Barat, Kota Cimahi, Kota dan Kabupaten Bandung. KCIC ini nantinya akan memiliki 4 stasiun pemberhentian, yakni Halim, Karawang, Padalarang dan Tegalluar (Fadli 2021). Berdasarkan pada lokasi

dilaksanakan proyek ini, penulis juga akan menjabarkan demografis di Jakarta dan Bandung.

Menurut data yang dirilis oleh Badan Pusat Statistik (BPS) yang disusun berdasarkan Sensus Penduduk 2020 yang telah dilakukan pada bulan Februari, Bandung dan Jakarta masuk ke dalam 7 provinsi dengan jumlah penduduk terbanyak di Indonesia, Provinsi Jawa Barat yang merupakan provinsi yang menaungi Bandung saat ini berada di peringkat pertama provinsi dengan jumlah penduduk terbanyak di Indonesia, yakni sekitar 24.508.885 untuk laki – laki dan 23.765.277 untuk perempuan. Sementara, DKI Jakarta yang berada di posisi ke-6 mencatatkan 10.562. 088 jiwa dengan rasio 5.334.781 untuk laki – laki dan 5.227.307 untuk perempuan. (TEMPO 2020)

Dikarenakan padatnya populasi di kedua provinsi ini, maka akan berpengaruh secara langsung terhadap pergerakan mobilitas penduduk. Mobilitas penduduk muncul dikarenakan respon manusia menghadapi kondisi hidup, mulai dari ekonomi, politik dan lain – lain. Adanya mobilitas penduduk ini sangat berpengaruh pada ketersediaan sarana yang mumpuni (TIRTO 2021). Sarana yang paling krusial keberadaan ialah transportasi. Transportasi dapat berupa transportasi udara, air dan laut. Dari sinilah persoalan dimulai, ketika jumlah penduduk yang banyak tidak sebanding dengan ketersediaan transportasi, maka akan tercipta satu masalah, yaitu kemacetan. Kemacetan bukan merupakan persoalan baru di Indonesia. Pada tahun 2015, sebuah situs bernama Numbeo melakukan penelitian untuk merangking tingkat kemacetan negara – negara di dunia. Berdasarkan data

ini, Indonesia berada di peringkat 11 yang sebelumnya berada di peringkat 17 (Numbeo 2015). Bukan hanya itu saja, Jakarta pun terpilih menjadi kota termacet di dunia pada 2015 yang dirilis berdasarkan hasil dari Castrol's Magnatec Stop - Start. Terbatasnya sarana yang berbanding terbalik dengan jumlah penduduk yang terus melonjak menyebabkan kemacetan Jakarta tidak terhindarkan. Dan, adanya kemacetan ini juga akhirnya berujung pada masalah lainnya seperti meningkatnya polusi, meningkatnya jumlah kendaraan dan rawannya kerusakan infrastruktur serta sarana transportasi (Guardian 2015).

Kemudian, Kota Bandung menyusul 4 tahun di mana pada 2019 Bandung menggantikan Jakarta menjadi kota paling macet di Indonesia. Data ini dirilis oleh ADB (Asian Development Bank). Kemacetan di Bandung terjadi dikarenakan pertumbuhan penduduk yang signifikan yang menyebabkan jumlah lahan terus tergerus setiap tahunnya (CNN, CNN 2019). Kemudian, baik Jakarta dan Bandung juga memiliki 1 permasalahan yang sama, yaitu transportasi publik yang kurang menunjang. Sederet permasalahan transportasi publik mulai dari pelayanan yang buruk, keadaan transportasi publik yang tidak layak jalan hingga ketersediaan transportasi publik yang tidak mencukupi seluruh pengguna transportasi menyebabkan masyarakat Jakarta dan Bandung lebih memilih memakai kendaraan pribadi daripada. Hal ini menyebabkan volume kendaraan di kedua daerah ini terus bertambah setiap tahunnya. Berdasarkan penjabaran di atas, keputusan Indonesia untuk menyetujui proyek KCIC ini didasarkan pada mendesaknya kebutuhan akan transportasi yang dapat mengurangi kemacetan di kedua

kota ini. KCIC ini nantinya akan didesain mampu mengangkut kurang lebih 600 orang yang disebar di 8 gerbong. Kemudian, jarak tempuhnya dari Jakarta dan Bandung akan memakan waktu 36 – 45 menit. Melihat fakta tersebut, KCIC bisa menjadi salah satu solusi yang bisa mengatasi kemacetan di Indonesia, khususnya untuk daerah Jakarta dan Bandung.

Jika dibandingkan dengan kendaraan pribadi di mana waktu tempuh dari Jakarta dan Bandung via tol dapat memakan waktu 2 jam. Sedangkan untuk kereta api konvensional justru memakan waktu yang lebih lama, yakni 3 hingga 3,5 jam (CNBC 2021). Melihat dari fakta ini, tentu saja adanya KCIC membuat jarak tempuh di dua kota termacet di Indonesia menjadi semakin cepat dan efisien. Ditambah dengan daya tampung kereta cepat yang banyak, bukan tidak mungkin jika proyek KCIC dapat menjadi salah satu solusi kemacetan di wilayah Jakarta dan Bandung.

### **3.1.2 Kepentingan Ekonomi dan Transfer Teknologi**

Faktor kepentingan ekonomi pun menjadi pertimbangan dari pengambilan keputusan yang dilakukan Indonesia dalam proyek KCIC. Yang paling mendasar dibalik pengambilan keputusan ini ialah suntikan investasi dari Tiongkok. Tawaran investasi KCIC ini dilaksanakan melalui koridor BRI, yakni sebuah kerja sama ekspansi yang dilakukan oleh Tiongkok dengan negara – negara di dunia salah satunya Indonesia. Pada saat mengajukan investasi ini, Tiongkok harus bersaing dengan Jepang yang juga sama – sama menawarkan diri untuk mengerjakan proyek kereta cepat ini. Tiongkok memberikan nilai pinjaman sebesar US\$ 5,5 miliar yang bisa dibayar hingga 50 tahun dengan bunga 2% pertahun. Tiongkok juga

bersedia bertanggung jikalau suatu saat biaya pembangunan kereta cepat ini membengkak, maka biaya ini akan ditanggung oleh JVC atau Joint Venture Company, sebuah perusahaan dari Tiongkok yang menjadi wakil Tiongkok di dalam proyek kereta cepat. Kemudian, Tiongkok menawarkan sistem investasi di mana Indonesia akan memegang 60% saham yang ada dan Tiongkok akan mendapatkan sisanya. Dana investasi yang ditawarkan ini memakai skema Business To Business oleh konsorsium perusahaan lokal, yaitu PT. Pilar Sinergi BUMN dengan konsorsium perusahaan Tiongkok, China Railway International Co.Ltd.

Sementara Jepang justru menawarkan pinjaman yang jauh lebih besar, yakni US\$ 6,3 miliar dan Jepang tidak ingin menanggung jika ada pembengkakan biaya selama pembangunan kereta cepat. Alasan inilah yang membuat Indonesia akhirnya lebih memilih Tiongkok dikarenakan Indonesia tidak perlu membayar biaya lebih jika terjadi pembengkakan biaya karena jika hal tersebut terjadi maka Indonesia harus mengambil dana dari APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara) (CNN 2021). Selain itu jika melihat dari fakta di atas, kerja sama dengan Tiongkok jauh lebih menguntungkan Indonesia di mana Indonesia akan menghemat APBN serta kepemilikan 60% investasi yang menjadi milik Indonesia. Apalagi pada saat itu BRI menjadi salah satu ekspansi ekonomi Tiongkok sehingga dengan turut sertanya Indonesia di dalam skema akan berpengaruh pada sektor investasi lainnya di bidang yang berbeda di dalam skema BRI (Uyun, Kondisi Hubungan Triangular Indonesia - Tiongkok - Jepang Setelah Terbentuknya Konsorsium PT. KCIC 2017). Terpilihnya Tiongkok sebagai

patner kerja kereta cepat Indonesia bukan hanya mendatangkan keuntungan untuk investasi Indonesia, tetapi juga sebagai salah satu jalan keluar dari pembangunan infrastruktur baru di tahun 2015. Pada 2015, anggaran yang dicanangkan Indonesia menjadi yang tertinggi sepanjang sejarah Republik Indonesia. Dana yang dianggarkan saat itu mencapai angka Rp 290 triliun. (Binbangkum 2015)

Selain dari sektor investasi, adanya proyek KCIC ini juga mendorong pertumbuhan ekonomi dengan tersedianya lapangan kerja yang luas. Pada proposal yang diajukan Tiongkok, Tiongkok hanya akan menempatkan tenaga kerja dari Tiongkok untuk di bagian staf ahli dan personalia, sementara untuk tenaga kerja lapangan yang membutuhkan lebih dari 10.000 orang, Tiongkok menyerahkan urusan ini kepada Pemerintah Indonesia. Hingga akhir 2020, telah ada sekitar 10.537 orang yang menjadi tenaga kerja di proyek ini. Angka ini lima kali lebih banyak dibandingkan tenaga kerja asing yang bekerja di dalam proyek kereta cepat (KCIC 2020). Selain itu, proyek ini juga menguntungkan Indonesia di mana Indonesia bisa memprioritaskan tenaga kerja lokal. Tenaga kerja ini nantinya akan menempati posisi manajemen, menengah, operator hingga pekerja kasar.

Indonesia pun diuntungkan dengan adanya transfer teknologi dari kerja sama ini. Pada proyek kereta cepat ini, Tiongkok memperkenalkan teknologi konstruksi terbaru yakni metode Cast in Situ. Metode ini merupakan teknik mengecor 1 span penuh. Selain itu, Tiongkok juga menggunakan Girder Launcher yang berfungsi untuk Menyusun dan memasang beton satu per satu. Teknologi ini akan menyusun batangan

beton yang menjadi fondasi kereta cepat. Kemudian, adanya teknologi ini juga tidak akan menghambat jalannya lalu lintas yang ada di sekitar proyek. Sehingga tidak akan menyebabkan kemacetan. Selain itu, proyek ini juga menerapkan teknologi canggih dalam pengoperasian kereta cepat. Saat ini, KCIC menerapkan sistem EMU atau Electric Multiple Unit dengan manajemen mutu yang sudah standar internasional ISO 9001. EMU sendiri didesain lebih ramah energi sehingga akan ramah lingkungan. (TEMPO 2021).

Selain itu, EMU sendiri telah dilengkapi dengan berbagai proteksi yang akan melindungi penumpang dari bahaya. Kereta cepat ini dilengkapi dengan Disaster Monitoring Center yang merupakan kolaborasi PT. KCIC dengan BMKG sehingga akan lebih cepat mendeteksi bencana alam di sepanjang jalur kereta cepat. Apalagi Indonesia merupakan daerah yang rawan akan bencana gempa bumi. Maka, KCIC telah mengantisipasi hal ini dengan memasang tujuh sensor gempa. Selain dari bencana alam, kereta ini pun dirancang untuk minim akan getaran dan kebisingan (TEMPO 2021). Keputusan Indonesia untuk akhirnya memilih Tiongkok salah satunya untuk transfer teknologi bukan tanpa alasan. Saat ini, Tiongkok menjadi negara yang menguasai pangsa kereta cepat. Tentu saja Tiongkok akan menawarkan teknologi paling canggih untuk setiap patnernya. Adanya transfer teknologi ini bisa menjadi pembelajaran serta pengalaman bagi tenaga kerja lokal yang juga berkecimpung dalam bidang teknologi untuk mengadopsi teknologi yang digunakan oleh Tiongkok. Apalagi di tengah permasalahan transportasi publik di Indonesia yang masih ketinggalan



jaman dan butuh perbaikan di sana – sini, adanya teknologi ini bisa menjadi acuan untuk membenahi transportasi publik Indonesia (Uyun, Kondiis Hubungan Triangular Indonesia - Tiongkok - Jepang Setelah Terbentuknya Konsorsium PT. KCIC 2017).

### **3.1.3 Nation Branding**

Faktor internal terakhir yang menjadi faktor pengambilan keputusan yang dilakukan oleh Indonesia ialah nation branding. Nation branding merupakan sebuah upaya untuk membuat citra dan reputasi sebuah negara bernilai positif. Adanya image yang positif ini nantinya akan berpengaruh kepada hubungan negara tersebut dengan negara lain (K. P. Indonesia 2011). Nation branding ini juga mendatangkan beberapa manfaat, yakni membentuk kembali identitas bangsa, meningkatkan daya saing, merangkul berbagai aktivitas pemerintahan, memajukan perekonomian di dalam dan luar negeri dan mengubah atau meningkatkan reputasi bangsa (Aprilia 2013). Adanya KCIC ini ditargetkan akan menjadi kereta cepat pertama di Asia Tenggara dengan kecepatan 350 km per jam. Pada awalnya, Malaysia dan Singapura juga memiliki proyek sejenis, namun proyek tersebut macet (CNBC 2021)

Melihat fakta ini, tentu saja akan berimbas ke image Indonesia. Para investor dari negara lain yang dulunya menganggap Jakarta sebagai ibu kota dengan kemacetan terparah akan berubah pikiran dengan adanya pembangunan ini karenanya proyek ini juga akan memudahkan mobilitas bisnis yang berpusat di Jakarta dan Bandung. Selain itu, kerja sama Indonesia dan Tiongkok dalam pembangunan kereta cepat Jakarta –

Bandung juga akan membuat reputasi Indonesia sebagai negara yang ramah akan investasi semakin terangkat. Apalagi ditambah dengan ketersediaan tenaga kerja serta mudahnya arus investasi, khususnya infrastruktur, bukan tidak mungkin proyek sejenis akan menjadi fokus Indonesia di kemudian hari.

### **3.2 Faktor Eksternal**

Setelah membahas apa – apa saja faktor internal, penulis akan menjabarkan faktor eksternal dari disepakatinya kerja sama Indonesia – Tiongkok terkait pembangunan proyek kereta cepat Jakarta – Bandung. Faktor eksternal yang dimaksud mengacu kepada faktor yang berasal lingkungan internasional yang akhirnya mempengaruhi keputusan Indonesia.

#### **3.2.1 BRI**

Faktor eksternal yang akhirnya mempengaruhi keputusan Indonesia dalam menyetujui proyek kereta cepat dengan Tiongkok ialah karena keberhasilan BRI di seluruh dunia. Awalnya proyek ini bernama OBOR atau One Belt One Road yang kemudian diubah menjadi BRI (Belt and Road Initiative) pada 2016. BRI merupakan sebuah proyek yang diiniasi oleh Presiden Xi Jinping pada 2013 yang mana tujuan BRI untuk membangkitkan kejayaan jalur sutra yang dulu menjadi salah satu jalur perdagangan dunia pada 130 M dan ditutup pada 1453 M. Pada BRI, Tiongkok berencana akan membangun sebuah jalur yang menghubungkan enam koridor ekonomi dunia, yaitu Tiongkok, Mongolia, Rusia, Negara –

negara Eropa, Asia Tengah dan Asia Barat dan Indochina. Selain untuk menghidupkan kembali jalur sutra, Tiongkok melihat adanya peluang investasi di wilayah Asia. Pada saat itu, Asia membutuhkan suntikan dana sebesar US\$ 26 triliun pada sektor infrastruktur dan Tiongkok memiliki kemampuan untuk memberikan suntikan dana sebesar ini (OECD 2018).

**Tabel 3.**

**Daftar negara yang bekerja sama dengan Tiongkok dalam skema BRI :**

Region	Negara
Asia Timur	Tiongkok, Mongolia
Asia Tenggara	Brunei Darussalam, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar, Filipina, Singapura, Thailand, Timor-Leste dan Vietnam.
Asia Selatan	Afganistan, Bangladesh, Bhutan, India, Maldives, Nepal, Pakistan dan Sri Lanka.
Asia Tengah	Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan dan Uzbekistan.
Timur Tengah dan Afrika Utara	Bahrain, Mesir, Iran, Irak, Israel, Yordania, Kuwait, Lebanon, Oman, Qatar, Saudi Arabia, Otoritas Palestina, Syria, United Arab Emirates dan Yaman.
Eropa	Albania, Armenia, Azerbaijan,

	Belarus, Bosnia dan Herzegovina, Bulgaria, Kroasia, Republik Czech, Estonia, Georgia, Hungaria, Latvia, Lithuania, Daerah bekas Republik Macedonia Yugoslavia, Moldova, Montenegro, Polandia, Romania, Federasi Rusia, Serbia, Slovakia, Slovenia, Turki dan Ukraina.
Jalur Sutra Maritim Abad - 21	Ethiopia, Kenya, Moroko, Selandia Baru, Panama, Korea dan Afrika Selatan.

Sumber : OECD (OECD 2018)

Negara – negara ini nantinya akan dihubungkan oleh 6 pusat jalur perdagangan, yakni :

1. *New Eurasia Land Bridge*, jalur ini berupa jalur kereta yang akan menuju Eropa dengan melewati Kazakhstan, Rusia, Belarus dan Polandia.
2. Koridor perekonomian Tiongkok, Mongolia dan Rusia, jalur ini meliputi jalur kereta api yang akan menghubungkan ketiga negara tersebut.
3. Koridor perekonomian Tiongkok, Asia Tengah dan Asia Barat, nantinya jalur ini akan menghubungkan Kazakhstan, Kyrgyztan, Tajikistan, Uzbekistan, Turkmenistan, Iran dan Turki.

4. Koridor perekonomian Tiongkok, Indochina dan Peninsula, jalur ini akan menghubungkan Vietnam, Thailand, Laos, Kamboja, Myanmar dan Malaysia.
5. Koridor perekonomian Tiongkok dan Pakistan, jalur ini akan menjadi penghubung antara Provinsi Xinjiang menuju Pelabuhan Gwadar, Pakistan.
6. Koridor perekonomian Tiongkok, Bangladesh, India dan Myanmar yang akan menghubungkan jalur India hingga ke Tiongkok (OECD 2018).

Proyek ini tidak hanya memberikan keuntungan kepada Tiongkok sebagai penyuntik dana, tetapi juga untuk negara – negara yang juga ikut berpartisipasi dalam proyek ini. Untuk melihat bagaimana keberhasilan OBOR ini, akan membaginya menjadi 3 sektor :

- a. Transportasi

Sektor transportasi menjadi salah satu sektor utama yang menjadi fokus Tiongkok dalam kerja sama ini. Pada sektor transportasi, BRI telah bekerja sama dengan banyak negara dengan tujuan untuk mengembangkan infrastruktur di negara – negara tersebut, salah satunya di negara Kenya. Pada kerja sama antara Tiongkok dan Kenya akhirnya diresmikan jalur kereta api yang dinamakan SGR atau Standard Gauge Railway. Ini merupakan infrastruktur terbesar yang pernah dibangun di Kenya sejak kemerdekaan pada 1963. Jalur kereta api ini menghubungkan ibukota, Nairobi menuju Naivasha. Pada proyek ini, Tiongkok menyuntikkan dana sebesar US\$ 14 miliar. Selain itu, jalur ini juga menghubungkan kota – kota pelabuhan di Kenya seperti Mombasa dan Nairobi (CNN 2019).

Selain Kenya, Tiongkok juga memasukkan salah satu negara Asia Tenggara sebagai patner proyek ini yakni Laos. Tiongkok dan Laos telah melakukan pembicaraan untuk membangun proyek kereta api yang diberi nama Boten – Vientiane Railway pada 2011. Tiongkok kemudian memasukkan proyek ini ke dalam BRI dengan menyuntikkan dana sebesar US\$ 1,2 miliar. Jalur kereta ini menghubungkan ibu kota, Vientiane hingga kota Boten, Tiongkok (Daily 2015).

#### a. Energi

Selain transportasi, energi juga menjadi fokus dari BRI. Pada sektor energi, salah satu proyek yang terkenal ialah Pusat Listrik Tenaga Air Nehru Tim Jielu Mu. Ini merupakan sebuah PLTA yang berpusat di Kashmir, Pakistan yang dirancang untuk mengangkut air dari Sungai Neelum menuju PLTA. PLTA ini memiliki kapasitas sebesar 969 MegaWatt. Proyek kerja sama antara Tiongkok dan Pakistan sudah bermula pada 2008 di mana dimasukkan ke dalam program BRI dengan suntikan dana investasi sebesar US\$ 4,3 miliar. Kemudian, Tiongkok juga membangun PLTA di Uganda di mana PLTA itu dinamakan Karuma Hydroelectric Power Station. PLTA Karuma merupakan pusat tenaga listrik terbesar di Uganda yang memiliki kapasitas sebesar 600 MegaWatt. PLTA Karuma masuk ke dalam agenda BRI pada 2013 dengan perjanjian Tiongkok akan menanggung hampir 85% biaya proyek.

#### b. Ekonomi

Adanya pembangunan dari sektor transportasi dan energi akan bermuara pada keuntungan dari segi ekonomi. Dengan adanya

pembangunan sektor transportasi akan membuat jarak serta waktu tempuh akan semakin efisien. Contohnya seperti yang terjadi di Kazakhstan. Kazakhstan merupakan salah satu negara di Asia Tengah yang setiap musim dingin tiba selalu kesulitan untuk memasok barang dari luar, khususnya sayur – sayuran. Kemudian, Tiongkok dan Kazakhstan membangun jalur perdagangan yang melewati Provinsi Xinjiang dan Kazakhstan sehingga jual – beli kebutuhan pangan dan sandang menuju Kazakhstan semakin mudah dan cepat.

Selain itu, Tiongkok juga bekerja sama dengan Brunei Darussalam dalam proyek energi. Brunei Darussalam merupakan sebuah negara yang kaya akan gas dan minyak tetapi tidak memiliki bahan – bahan untuk memproduksi serta mengolah gas dan minyak. Maka dari itu, didirikanlah Steel Pipe Industrial Cp., Ltd yang merupakan sebuah perusahaan yang mendapatkan bahan mentah dari wilayah Lioning, Tiongkok. Adanya perusahaan pipi gas dan minyak ini tidak hanya menguntungkan Brunei Darussalam dari segi pemasukan negara saja, tetapi juga membuka lapangan pekerjaan yang luas untuk masyarakat di negara tersebut (Bloomberg 2021).

Setelah melihat sederet kesuksesan dari adanya proyek BRI di beberapa negara yang bekerja sama di dalamnya, tentu saja hal ini menjadi pertimbangan untuk Indonesia agar segera merealisasikan proyek kereta cepat dikarenakan melihat keberhasilan proyek – proyek BRI yang tidak hanya berdampak pada sektor transportasi saja, tetapi juga secara langsung berdampak pada sektor ekonomi. Kesuksesan yang dicapai oleh BRI tidak lepas dari adanya keinginan Xi Jinping yang ingin membangun jalur

perekonomian seperti jalur sutra di masa lalu dan ide tersebut disetujui oleh negara – negara di dunia, salah satunya Indonesia. Indonesia menyadari jika sektor transportasi bukan hanya untuk menunjang mobilitas penduduk saja, tetapi juga untuk meningkatkan perekonomian negara.

### **3.2.2 Ekonomi Internasional**

Pada awal 2015, ekonomi dunia mulai mengalami pemulihan akibat anjloknya harga minyak mentah. Hal ini disebabkan melemahnya permintaan dan disebabkan oleh peningkatan produksi minyak non – konvensional (shale oil) di Amerika Serikat yang membuat pasokan minyak mentah global bertambah. Selain itu, kawasan Asia Pasifik juga mengalami hal serupa. Beberapa faktor seperti penurunan produktifitas kilang Jepang di Yokkaichi akibat kebakaran serta penurunan utilisasi kilang Tiongkok yang tidak mencapai target pada 2015 (CNN 2016). Isu geopolitik di negara produsen minyak seperti Irak, Arab Saudi dan Yaman pun menjadi salah satu penyebab tren menurunnya harga minyak dunia. Kondisi ini diperparah dengan keputusan Gubernur OPEC, Menteri Energi Kuwait dan Raja Arab Saudi yang membatasi produksi minyak untuk menjaga pasar agar tetap stabil.

Indonesia menjadi salah satu dari negara yang terdampak dari peristiwa ini. Minyak dalam negeri, ICP (Indonesian Crude Oil Price) terkena dampaknya. Harga ICP pada awal 2015 menurun yang awalnya US\$ 74,6 per barel menjadi US\$ 23 per barel. Dilihat dari fakta ini, terdapat penurunan yang sangat tajam yang juga berdampak pada perekonomian Indonesia yang juga ikut mengalami perlambatan. Sektor lapangan usaha,



konsumsi negara hingga neraca pembayaran Indonesia pun ikut melambat (BAPPENAS 2015).

Di waktu yang bersamaan, pada saat itu Presiden Joko Widodo baru saja menjabat di periode pertama dan beliau langsung mereformasi APBN (Anggaran Pendapatan Belanja Negara) di mana terjadi pemangkasan belanja subsidi yang dialihkan ke anggaran infrastruktur. Pada 2015, anggaran infrastruktur mencapai angka Rp 256,1 miliar di mana dana ini bertujuan untuk mendanai 223 proyek dan 3 program yang telah terdaftar di Proyek Nasional Strategis (PSN). Namun, akibat perekonomian dunia yang berfokus pada masalah jatuhnya harga minyak mentah yang juga membuat ekonomi Indonesia terkena dampaknya, pelaksanaan infrastruktur ini juga ikut melambat. Infrastruktur menghadapi berbagai masalah, termasuk salah satunya keterbatasan dana. Dan, salah satu jalan keluar untuk mengatasi permasalahan ini ialah dengan membuka investasi infrastuktur sebesar – besarnya dengan negara lain (KPPIP 2015)

Situasi ekonomi internasional yang tidak stabil dikarenakan anjloknya harga minyak mentah dunia turut menjadi pertimbangan Pemerintah Indonesia untuk menerima tawaran investasi kereta cepat dari Tiongkok. Apalagi berdasarkan fakta, Tiongkok dan Jepang saling bersaing dalam mengajukan proposal kereta cepat. Tiongkok yang akhirnya terpilih dikarenakan penawaran yang diajukan oleh Tiongkok membuat Indonesia harus mengeluarkan biaya pembangunan yang sedikit.

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **4.1 Kesimpulan**

Kerjasama Indonesia dengan Tiongkok merupakan kerjasama yang dimulai pada tahun 2015 dengan berdirinya PT. Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) yang didasarkan pada akta No.86 pada tanggal 16 Oktober 2015 dan telah mendapatkan pengesahan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia RI pada surat nomor AHU-2461647 AH.01.01.11 pada Tahun 2015 di tanggal 20 Oktober. Kerjasama tersebut bertujuan untuk menguatkan hubungan dari kedua negara tersebut, dan juga meningkatkan perekonomian dan mobilisasi pada infrastruktur yang ada di Indonesia agar nantinya dapat meningkatkan mobilitas dalam peningkatan perekonomian di Indonesia. Dari kerjasama yang dilakukan Tiongkok dengan Indonesia mendapatkan banyak manfaat, khususnya untuk Indonesia sendiri. Dimana dengan adanya kerjasama tersebut, Indonesia dapat meningkatkan mobilitas dengan adanya infrastruktur yang dibangun, yaitu kereta cepat Jakarta – Bandung. Hal ini dikarenakan kedua kota tersebut merupakan kota yang berpenduduk sangat padat, karena merupakan wilayah perputaran perekonomian dan wisata. Dengan adanya kereta cepat tersebut, dapat menghemat waktu pada perjalanan yang biasanya berlaku 2 jam untuk perjalanan darat, sedangkan dengan adanya kereta cepat tersebut nantinya hanya butuh waktu sekitar 45 menit untuk berpergian antara kedua kota tersebut. Lalu dari segi perekonomian di sekitar wilayah kereta tersebut nantinya akan dibangun bangunan penunjang guna menyeimbangkan

kondisi yang ada dengan adanya kereta cepat tersebut. Maka dari itu Indonesia mendapatkan dampak positif untuk jangka panjang nantinya terutama pada sektor perekonomian, karena dengan adanya infrastruktur tersebut dapat mempercepat logistik bahan – bahan pokok agar merata setiap daerahnya. Kerja sama ini berlaku secara efektif pada tahun 2014 – 2020, namun karena banyaknya masalah yang terjadi mengakibatkan adanya evaluasi di tahun 2015 dan merubah targer selesainya proyek tersebut, yang berubah menjadi tahun 2022.

Dalam analisis penelitian ini, penulis memberikan data berupa apa saja yang dibutuhkan oleh Indonesia khususnya pada proyek kereta cepat tersebut untuk nantinya dapat dibantu oleh negara yang menjadi pemodal tersebut, yaitu Tiongkok. Lalu pengambilan kebijakan yang dilakukan Indonesia terhadap kerja sama tersebut harus melihat dari berbagai aspek, terutama aspek internal dan eksternal yang tertulis pada BAB II, dan selanjutnya dilakukan pengaplikasian teori tersebut akan dipapar pada BAB III dan dipaparkan jawaban dari rumusan masalah penellitian ini yang berisi tentang mengapa Pemerintah Indonesia melakukan kerja sama dengan Tiongkok pada proyek kereta cepat Jakarta – Bandung pada tahun 2015 hingga tahun 2018 dengan teori decision making yang membahas pada pembuatan kebijakan luar negeri dilihat dari faktor internal dan eksternal.

Sebuah kerja sama yang dilakukan oleh kedua negara melihat dari faktor internal dan eksternal yang dibahas pada BAB III merupakan suatu keputusan yang dibuat agar nantinya tidak ada ketimpangan yang terjadi antara pemerintah dengan masyarakat yang berada di lokasi proyek tersebut.

Pada BAB II dijelaskan bahwa Indonesia memilih Tiongkok untuk mengerjakan proyek tersebut dikarenakan karena perjanjian yang dibuat oleh Tiongkok menguntungkan Indonesia, dimana dalam pemodal awal Indonesia sama sekali tidak menggunakan jaminan untuk pekerjaan proyek tersebut, selanjutnya Tiongkok sendiri sudah menggencarkan track record project kereta cepat tersebut dengan diawali pada negaranya sendiri yang dimana hal tersebut membuat Indonesia percaya bahwa Tiongkok mampu untuk merealisasikan proyek kereta cepat tersebut. Dengan adanya investasi yang dilakukan oleh Tiongkok tersebut, nantinya akan meningkatkan investasi negara – negara maju untuk meningkatkan infrastruktur di Indonesia, serta kerja sama ekspor dan import nantinya akan semakin maju dikarenakan Indonesia yang merupakan negara dengan berbagai kebutuhan bahan pokok dan rempah yang melimpah dibutuhkan oleh negara – negara maju yang membutuhkan. Maka dari itu, kerja sama ini penting nantinya untuk jangka panjang kedua negara tersebut dan negara – negara lainnya untuk bekerja sama dengan Indonesia dalam meningkatkan perekonomian negara – negara berkembang dan memenuhi kebutuhan pokok yang dibutuhkan oleh negara – negara maju.

## **4.2 Rekomendasi/Saran**

Merujuk pada hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis tentunya penelitian ini masih banyak sekali kekurangan dan keterbatasan, terutama pada sumber bacaan yang tidak semuanya dapat terbuka oleh pihak – pihak terkait. Saran dan rekomendasi pada penelitian ini tentunya sangat diharapkan nantinya untuk membantu memperbaiki penelitian selanjutnya dengan tema yang serupa. Penelitian ini hanya berfokus pada mengapa Indonesia melakukan kerja sama dengan Tiongkok pada pembangunan proyek kereta cepat Jakarta – Bandung setelah banyaknya pro dan kontra yang dilakukan pada saat pelelangan , dan saat eksekusi proyek tersebut. Juga pengaruh internal dan eksternal yang mempengaruhi pembuatan kebijakan luar negeri yang dilakukan oleh Indonesia juga turut menjadi pembahasan pada penelitian ini, serta dampak positif dan negatif apa saja yang didapatkan oleh Indonesia dengan adanya proyek kereta cepat yang dilaksanakan oleh Indonesia dengan Tiongkok ini. Pada penelitian selanjutnya diharapkan bisa lebih baik dalam meneliti tema yang serupa dengan rentang waktu penelitian terkini.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adinda, Dara. "Tiongkok dan Indonesia Kembangkan Kerja sama Bidang Pendidikan." *Universitas Indonesia*, 2015: 1-2.
- Anwar, Muhammad Choitul. "Jokowi, China, dan Laju Lambat Kereta Cepat Jakarta - Bandung." *CNBC Indonesia*, 2018: 1-2.
- Aprilia, Retno Budi Lestari & Rini. "Membangun Nation Branding Dalam Upaya Meningkatkan Daya Saing Sektor Pariwisata Indonesia." *Jurnal Proceeding PESAT Vol 5*, 2013.
- BAPPENAS, Deputi Bidang Ekonomi. *Perkembangan Ekonomi Indonesia dan Dunia Triwulan I*. Jakarta: Kementerian PPN / BAPPENAS, 2015.
- Binbangkum, Seksi Informasi Hukum - Ditama. "Anggaran Infrastruktur 2015 Rp 290 Triliun Lebih, Tertinggi Sepanjang Sejarah Republik Indonesia." 2015.
- Bloomberg. *Bloomberg*. 2021.  
<https://www.bloomberg.com/profile/company/LMAQHZ:CH>.
- CNBC. 2021. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20210607124124-4-251058/xi-jinping-jajal-duluan-ri-pertama-asean-punya-kereta-cepat>.
- CNBC. *CNBC*. 2021. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20210519121821-4-246645/di-tangan-jokowi-jakarta-bandung-46-menit-via-kereta-cepat>.
- "CNN." *Beda Isi Proposal Kereta Cepat Racikan China vs Jepang*. 2021.  
<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20211015194810-532-708490/beda-isi-proposal-kereta-cepat-racikan-china-vs-jepang>.
- CNN. 2019. <https://edition.cnn.com/2019/10/16/africa/kenya-launches-chinese-railway-line/index.html>.
- CNN. 6 Januari, 2016. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20160106124754-85-102563/harga-minyak-mentah-indonesia-turun-144-persen-di-akhir-2015>.
- CNN. *CNN*. 2019. <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20191007205754-20-437595/bandung-kota-termacet-se-indonesia-ragam-solusi-disiapkan>.
- CNN. "RI - China Perkuat kerja sama pembangunan dan maritim." *CNN Indonesia*, 2021: 1-2.
- Daily, China. 2015. [https://www.chinadaily.com.cn/business/2015-11/14/content\\_22456633.htm](https://www.chinadaily.com.cn/business/2015-11/14/content_22456633.htm).
- Fadli, Ardiansyah. *KOMPAS*. 2021.  
<https://www.kompas.com/propterti/read/2021/09/17/080000521/empat-stasiun-kereta-cepat-jakarta-bandung-dibuat-ikonik-dengan?page=all>.
- Guardian, The. *The Guardian*. 2015.  
<https://www.theguardian.com/cities/2016/nov/23/world-worst-traffic-jakarta-alternative>.
- Gumelar, Galih. "Proyek Kereta Cepat Bakal Jadi Investasi Terbesar China." *CNN Indonesia*, 2016: 1-2.

- Handoyo. "Manfaat dari Proyek Kereta Cepat Jakarta - Bandung." *Nasional Kontan*, 2016: 1-2.
- Hanifah. "Proyek Kereta Cepat Jakarta - Bandung Tuai Kritik, Luhut minta ada Pengawasan KPK." *99.co*, 2021: 1-2.
- Harmadi, Sonny Harry B. *Pengantar Demografi*. Jakarta: Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 2008.
- Hijriyani, Miriam, and Akmal Maulana Mohammad. "Dampak Perjanjian Kerjasama Indonesia - China Terhadap Pembangunan Infrastruktur Proyek Kereta Cepat." *Researchget*, 2021: 2-3.
- Indonesia, Kamus Besar Bahasa. *Demografi*. 2021. <https://kbbi.web.id/demografi>.
- Indonesia, Kementerian Perdagangan Republik. "Membangun 'Nation Branding.'" *DJPEN / MJL / 002 / 04 / 2011*, 2011.
- Jelita, Insi Natika. "Pembangunan Proyek Kereta Cepat Jakarta - Bandung Baru 64,4%." *Media Indonesia*, 2020: 1-2.
- Kadarisman, Muhammad. "KEBIJAKAN TRANSPORTASI KERETA API CEPAT JAKARTA - BANDUNG DALAM MEWUJUDKAN ANGKUTAN RAMAH LINGKUNGAN." *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 2017: 251 - 265.
- KCIC. *KCIC*. 2020. <https://kcic.co.id/en/kcic-siaran-pers/kereta-cepat-jakarta-bandung-optimalikan-tenaga-kerja-lokal-dalam-proses-konstruksi/>.
- "KPPIP." *Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Indonesia*. 2015. <https://kppip.go.id/tentang-kppip/perkembangan-pembangunan-infrastruktur-di-indonesia/>.
- Kurniawati, Skolastika Lilienasih. "Indonesia di Antara Jepang dan Tiongkok: Persaingan Pembangunan Proyek Kereta Cepat Jakarta - Bandung." *Jurnal Politik Profetik*, 2018: 1-16.
- Marhaeni, A A I N. *Buku Pegangan : Pengantar Kependudukan Jilid 1*. Denpasar: CV Sastra Utama, 2018.
- Numbeo. *Numbeo*. 2015. [www.numbeo.com](http://www.numbeo.com).
- OECD. *China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape*. OECD Business and Finance Outlook, 2018.
- Putra, Aditya Herlambang. "Proyek Kereta Cepat Jakarta - Bandung Tarik Investasi Asing." *Tempo.co*, 2016: 1-2.
- Ramalan, Suparjo. "China Mitra Dagang dan Sumber Investasi Terbesar di Indonesia." *okefinance*, 2021: 1-3.
- Snyder, R. C. *Foreign Policy Decision-Making: An Approach to the Study of International Politics*. In H. W. Richard C. Snhyder, *Foreign Policy Decision-Making: An Approach to the Study of International Politics*. New York: Glencoe, 1962.
- Supriatna, Cecep. "KEPUTUSAN INDONESIA MEMILIH CINA (TIONGKOK) SEBAGAI MITRA KERJASAMA PROYEK KERETA CEPAT JAKARTA - BANDUNG." *Jurnal politik profetik*, 2017: 1-18.

- Susanto. "Kesempatan Baru Kerja sama Tiongkok-Indonesia." *Media Indonesia*, 2021: 1-2.
- TEMPO. 2021. <https://bisnis.tempo.co/read/1523113/bos-kcic-ungkap-desain-kereta-cepat-jakarta-bandung-ada-komodo-hingga-batik>.
- TEMPO. TEMPO. 2020. <https://data.tempo.co/data/1139/penduduk-jakarta-terus-bertambah-meski-laju-pertumbuhan-menurun>.
- TIRTO. TIRTO. 2021. <https://tirto.id/bagaimana-mobilitas-penduduk-antarwilayah-di-indonesia-ga2p>.
- Uly, Yohana Artha. "Soal proyek kereta cepat Jakarta-Bandung, China janji selesaikan di 2022." *NEWSSETUP*, 2021: 1-2.
- Uyun, Fatkhul . "Kondisi Hubungan Triangular Indonesia-Tiongkok-Jepang Setelah Terbentuknya Konsorsium PT. KCIC." *Jurnal Hubungan Internasional*, 2017: 1-8.
- Uyun, Fatkhul. "Kondiis Hubungan Triangular Indonesia - Tiongkok - Jepang Setelah Terbentuknya Konsorsium PT. KCIC." *Jurnal Analisis Hubungan Internasional*, 6 (2), 2017.
- Wardah, Fathiyah. "Kereta Cepat Jakarta - Bandung akan Tumbuhkan Ekonomi Nasional." *voaindonesia*, 2016: 1-2.
- Yamin, Muhammad. "Indonesia di Antara Jepang dan Tiongkok: Persaingan Pembangunan Proyek Kereta Cepat Jakarta - Bandung." *Jurnal Politik Profetik*, 2017: 1-19.