

**ANALISIS KEPENTINGAN DI BALIK MENINGKATNYA INVESTASI
TIONGKOK KE INDONESIA DI ERA PRESIDEN JOKO WIDODO
PADA TAHUN 2014-2019**

SKRIPSI



**UNIVERSITAS
ISLAM
INDONESIA**

Oleh:

Aly Mohammad Andloro Hanafi

17323065

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

2022

**ANALISIS KEPENTINGAN DI BALIK MENINGKATNYA INVESTASI
TIONGKOK KE INDONESIA DI ERA PRESIDEN JOKO WIDODO
PADA TAHUN 2014-2019**

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



**UNIVERSITAS
ISLAM
INDONESIA**

Oleh:

Aly Mohammad Andloro Hanafi

17323065

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

2022

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Aly Mohammad Andloro Hanafi

No. Siswa : 17323065

Program Studi : Hubungan Internasional

Judul Skripsi : Analisis Kepentingan Di Balik Meningkatnya Investasi Tiongkok
Ke Indonesia Di Era Presiden Joko Widodo Pada Tahun 2014 –
2019

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi ini merupakan hasil karya sendiri dan tidak ada hasil karya orang lain, kecuali dalam penulisan dan disebutkan dalam daftar pustaka. Apabila ternyata dikemudian hari penulisan skripsi ini merupakan hasil plagiat atau penjiplakan terhadap karya orang lain, maka penulis bersedia mempertanggungjawabkan sekaligus bersedia menerima sanksi berdasarkan aturan tata tertib yang berlaku di Universitas Islam Indonesia.

Demikian, pernyataan ini penulis buat dalam keadaan sadar dan tidak dipaksakan.

Yogyakarta, 21 Januari 2022



(Aly Mohammad Andloro Hanafi)
17323065

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul :

**ANALISIS KEPENTINGAN DI BALIK MENINGKATNYA INVESTASI
TIONGKOK KE INDONESIA DI ERA PRESIDEN JOKO WIDODO
PADA TAHUN 2014-2019**

Dipertahankan di depan Dewan Penguji Skripsi Prodi Hubungan Internasional

Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya

Universitas Islam Indonesia

Untuk Memenuhi Sebagian Dari Syarat – Syarat

Guna Memperoleh Gelar Sarjana S1 Hubungan Internasional

Pada Tanggal

Jum'at, 4 Februari 2022

Mengesahkan

Program Studi Hubungan Internasional

Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya

Universitas Islam Indonesia

Ketua Program Studi



(Hangga Fathana S.I.P., B.Int.St., M.A.)

Dewan Penguji

1. Gustri Eni Putri, S.IP., M.A.
2. Karina Utami Dewi, S.I.P., M.A.
3. Masitoh Nur Rohma, S.Hub.Int., M.A.,

Tanda Tangan

HALAMAN PERSEMBAHAN

Kupersembahkan karya sederhana ini terhadap orang yang amat kukasihi dan kusayangi:

Ibu dan Ayah Tercinta

Sebagai tanda bakti, hormat dan rasa terima kasih yang tiada terhingga kupersembahkan karya kecil ini terhadap Ibu dan Ayah yang sudah memberikan kasih sayang, secara dukungan, restu, dan cinta kasih yang tiada terhingga yang tiada mungkin bisa kubalas cuma dengan selembur kertas yang bertuliskan kata persembahan. Semoga ini menjadi langkah permulaan untuk membuat Ibu dan Ayah berbahagia sebab kusadar, selama ini belum dapat berperilaku lebih. Terima kasih ibu dan ayah.

Saudara dan Keluarga Besar

Sebagaitanda terima kasih, saya persembahkan karya kecil ini untuk saudara dan keluarga besar saya. Terima kasih sudah memberikan motivasi dan pandangan baru dalam menuntaskan Skripsi ini. Semoga doa dan segala hal yang terbaik yang engkau berikan menghasilkanku orang yang bagus pula. Terima kasih saudara dan keluarga Besar.

Teman - Teman

Buat teman-teman yang senantiasa memberikan semangat, pengarahan, dukungan serta material yang senantiasa membuatku motivasi untuk menuntaskan Skripsi ini. Terima kasih teman-teman.

HALAMAN MOTO



“Sesungguhnya Allah tidak merubah keadaan sesuatu kaum sehingga mereka merubah keadaan yang ada pada diri mereka sendiri”.

- Q.S. Ar-Ra'd Ayat 11

فإن مع العسر يسرا

“Karena sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan”.

- Q.S. Al-Insyirah Ayat 5

“Bermimpilah, Maka Tuhan akan memeluk mimpi-mimpimu”.

- Andre Hirata

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Assalamualaikum Wr. Wb

Alhamdulillah Segala puji dan syukur penulis sampaikan kehadirat Allah SWT atas limpahan dan karunia-Nya yang sudah diberi. Tidak lupa shalawat serta salam penulis sampaikan terhadap junjungan Nabi Muhammad SAW, terhadap segenap keluarganya, temannya serta umatnya sepanjang masa. Dari permulaan berjalannya pembentukan Skripsi ini penulis mengakui masih belum optimal dalam mengerjakannya. Tetapi seiring berjalannya waktu, pada alhasil penulis menerima ilmu yang amat luar biasa, bisa memaknai poin hakiki dari keseluruhan pengerjaan pembentukan Skripsi guna untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam mendapatkan gelar Sarjana Hubungan Internasional pada Program Studi Hubungan Internasional di Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Universitas Islam Indonesia.

Skripsi ini meliputi semua kerja keras dan jerih payah penulis selama melakukan pengerjaan perkuliahan. Berawal dari observasi, perencanaan dan pengerjaan pembentukan berlangsung. Menyadari semua kekurangan, penulis tidak akan sanggup menuntaskan skripsi ini tanpa bantuan dari beragampihak. Penulis mengungkapkan banyak terima kasih terhadap:

1. Allah SWT yang sudah memberikan kesehatan jasmani dan rohani kepada penulis untuk bisa menuntaskan Skripsi ini dengan rintangan yang dihadapi.

2. Bapak Fathul Wahid, S.T., M.Sc., Ph.D, selaku Rektor Universitas Islam Indonesia, yang telah menginspirasi penulis dengan sosok yang sangat sederhana dan seseorang yang memangku amanah dengan ikhlas.
3. Bapak Dr. Fuad Nashori, S.Psi., M.Si., M. Ag., selaku Dekan Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Universitas Islam Indonesia.
4. Bapak Hangga Fathana S.I.P., B.Int.St., M.A., selaku Ketua Program Studi Hubungan Internasional Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Universitas Islam Indonesia.
5. Ibu Masitoh Nur Rohma, S.Hub.Int., M.A., selaku Dosen Pembimbing Skripsi penulis yang sangat baik dan tentunya sangat sabar dalam memberikan arahan dan bimbingan dalam penyusunan skripsi saya sampai akhir sehingga skripsi saya dapat berjalan dengan lancar.
6. Kedua orang tua saya, atas segala doa dan kasih sayangnya baik dalam bentuk cinta maupun materi dan memberikan motivasi demi kelancaran skripsi saya.
7. Kepada kakaku Naelati saidah gholia Hanafi dan Eliya amilati Hanafi terimakasih banyak untuk dorongan semangat dan motivasinya yang tak henti-hentinya di berikan kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
8. Kepada KH. Zaini adnan dan Ibu Umi farida, selaku pengasuh pondok pesantren Ki ageng giring yang selalu memberikan doa yang terbaiknya bagi penulis.
9. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia, yang telah memberikan banyak sekali ilmu kepada penulis dalam berbagai mata kuliah.

10. Teman-teman seperjuangan Fakultas psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia Khususnya Hubungan internasional Angkatan 2017, Agus Dzuriana, Muhammad Nur Imani, Sadena Rizki, Zaedani Firmansyah, Moh Ali Husen. Terimakasih atas arahan dan semangat nya.
11. Teman- teman Seperjuangan Pondok Pesantren Ki ageng Giring Khususnya Indra Hardyanto, Warawandanu, Farhan Zaini, Isnan Sofi abdullah yang telah memberikan banyak motivasi.

Penulis menyadari bahwa baik dalam penulisan skripsi ini jauh dari kata sempurna. Oleh sebab itu dengan penuh kerendahan hati penulis menginginkan saran dan kritik yang membangun untuk kedepannya dari seluruh pihak. Semoga Skripsi ini bisa bermanfaat serta menambah wawasan dan pengetahuan penulis dan terlebih bagi para pembaca.

DAFTAR ISI

COVER	i
HALAMAN PERNYATAAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	iv
HALAMAN MOTO.....	v
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR SINGKATAN.....	xiv
ABSTRAK	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	5
1.3 Tujuan Penelitian.....	5
1.4 Signifikansi Penelitian.....	5
1.5 Cakupan Penelitian.....	6
1.6 Tinjauan Pustaka.....	6
1.7 Landasan Teori	9
1.8 Argumen Sementara	13
1.9 Metode Penelitian.....	14

1. Jenis Penelitian	14
2. Subjek dan Objek Penelitian.....	14
3. Metode Pengumpul Data.....	14
4. Metode Analisis Data.....	15
1.10 Sistematika Penulisan.....	15
BAB II PERKEMBANGAN HUBUNGAN KERJA SAMA INDONESIA	
DAN TIONGKOK SERTA BENTUK-BENTUK INVESTASI	
TIONGKOK DI INDONESIA SELAMA KEPEMIMPINAN PRESIDEN	
JOKO WIDODO PADA TAHUN 2014-2019	17
2.1 Kebijakan Investasi Asing di Era Pemerintah Joko Widodo.....	17
1. Sistem Pelayanan Terpadu Satu Pintu (PTSP)	19
2. Izin Investasi 3 Jam.....	20
3. Kebijakan Revisi Daftar Negatif Investasi	22
2.2 Perkembangan Hubungan Kerja sama Indonesia dan Tiongkok.....	24
2.3 Bentuk-bentuk Investasi Tiongkok di Indonesia Selama Kepemimpinan	
Presiden Joko Widodo pada Tahun 2014-2019	31
BAB III ANALISIS <i>RATIONAL MODEL</i> PENYEBAB INDONESIA	
MENERIMA INVESTASI DARI TIONGKOK YANG TERUS	
MENINGKAT PADA ERA PRESIDEN JOKO WIDODO PADA	
TAHUN 2014-2019.....	34
3.1 Tujuan Indonesia Menerima Investasi dari Tiongkok.....	35
3.2 Alternatif Indonesia ketika Menerima Investasi dari Tiongkok	37
3.3 Konsekuensi Indonesia Menerima Investasi dari Tiongkok	40

3.4Pilihan Indonesia dari Beberapa Pilihan Menerima Investasi Tiongkok	46
3.4.1Perluasan Kerja sama.....	46
3.4.2Keterbatasan Pendanaan Pemerintah Indonesia.....	55
3.4.3Peralihan dari Bentuk Kerja sama <i>Government to Government</i> (G to G) ke Kerja sama <i>Business to Business</i> (B to B)	65
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	72
4.1Kesimpulan	72
4.2Saran.....	76

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Negara-negara Asean Bekerjasama Dengan Tiongkok.....	26
Tabel 2.2 Nilai PMA Masuk ke Negara-Negara Asia Tenggara.....	27
Tabel 3.1 Realisasi Dana Tersedia dan Dana yang Dibutuhkan	62
Tabel 3.2 <i>Rational Model</i> Indonesia menerima Investasi dari Tiongkok.....	69

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 The Rational Model of Decision Making.....	11
Gambar 2.1 Nilai Investasi Asing ke Indonesia Tahun 2013-2016	29

DAFTAR SINGKATAN

MoU	= Memorandum of Understanding
PPP	= Public Private Partnership
KPS	= Kerjasama Pemerintah Swasta
CNOOC	= China National Offshore Oil Corporation
OBOR	= One Belt One Road
TPP	= Trans Pasific Partner
PMA	= Penanaman Modal Asing
BUMN	= Badan Usaha Milik Negara
AIIB	= Asian Infrastructure Investment Bank
KTT	= Konferensi Tingkat Tinggi
PLTU	= Pembangkit Listrik Tenaga Uap
BKPM	= Badan Koordinasi Penanaman Modal
IMB	= Izin Mendirikan Bangunan
TKI	= Tenaga Kerja Indonesia
NPWP	= Nomor Pokok Wajib Pajak
PTSP	= Pelayanan Terpadu Satu Pintu
EOBD	= Ease of Doing Business
ASEAN	= Association of Southeast Asian National
PDB	= Produk Domestik Bruto
APEC	= Asia Pasific Economic Cooperation
IMF	= International Monetary Fund

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor penyebab Mengapa Indonesia menerima investasi dari Tiongkok yang terus meningkat pada Era Presiden Joko Widodo (2014-2019). Teori yang digunakan pada penelitian ini adalah Teori Rational Model.

Jenis penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Subjek penelitian ini adalah Indonesia, sedangkan objek penelitian ini adalah menjadikan Tiongkok sebagai negara yang berinvestasi di Indonesia pada era Presiden Joko Widodo pada tahun 2014 – 2019. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah library research (studi kepustakaan).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo, hubungan Indonesia dan Tiongkok mengalami peningkatan yang cukup pesat. Bahkan, peningkatan tersebut menjadi sinyal kuat pergeseran politik luar negeri Indonesia terhadap Tiongkok. Indonesia melihat bahwa perekonomian Tiongkok mengalami restrukturisasi ekonomi dari sistem perencanaan pusat yang tertutup bagi perdagangan internasional, berubah menjadi sistem perekonomian yang berorientasi pasar sehingga mendorong perkembangan sektor swasta sebagai pemain utama dalam ekonomi global. Indonesia melihat bahwa perekonomian Tiongkok mengalami restrukturisasi ekonomi dari sistem perencanaan pusat yang tertutup bagi perdagangan internasional, berubah menjadi sistem perekonomian yang berorientasi pasar sehingga mendorong perkembangan sektor swasta sebagai pemain utama dalam ekonomi global, antara lain: perluasan kerjasama, Keterbatasan Pendanaan Pemerintah Indonesia, dan peralihan dari Bentuk Kerja Sama Government to Government (G to G) ke Kerja sama Business to Business (B to B).

Kata Kunci: Investasi, Indonesia, Tiongkok

ABSTRAK

This study aims to determine the factors that cause Indonesia to receive investment from China which continues to increase in the era of President Joko Widodo (2014-2019). The theory used in this research is the Rational Model Theory.

This type of research is descriptive qualitative. The subject of this research is Indonesia, while the object of this research is to make China an investment country in Indonesia during the era of President Joko Widodo in 2014 – 2019. The data collection technique used is library research.

The results of the study show that during the reign of President Joko Widodo, relations between Indonesia and China have increased quite rapidly. In fact, this increase is a strong signal of a shift in Indonesia's foreign policy towards China. Indonesia sees that the Chinese economy is undergoing an economic restructuring from a central planning system that is closed to international trade, turning into a market-oriented economic system that encourages the development of the private sector as a major player in the global economy. Indonesia sees that the Chinese economy is undergoing an economic restructuring from a central planning system that is closed to international trade, turning into a market-oriented economic system that encourages the development of the private sector as a major player in the global economy, including: expansion of cooperation, Limited Funding of the Indonesian Government, and transition from Government to Government (G to G) Cooperation to Business to Business (B to B) Cooperation.

Keywords: Investment, Indonesia, Chinaa

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Dibukanya hubungan diplomatik dengan China pada 1949 adalah suatu ekspresi nyata, suatu elemen utama prinsip kebijakan luar negeri bebas-aktif. Hubungan Indonesia dengan Tiongkok memiliki akar sejarah yang panjang, awal mula dari datangnya etnis Tiongkok di Indonesia yang terjadi jauh sebelum abad masehi dimulai dan juga sebelum kedatangan masyarakat Eropa (Haryono, 2006).

Hal-hal yang sudah dirintis tersebut kemudian dikelola dengan baik oleh Susilo Bambang Yudhoyono, yang dalam dua periode kepemimpinannya menandatangani dua perjanjian penting, monumen kedekatan hubungan Indonesia-Tiongkok, yaitu Kemitraan Strategis (2005), yang kemudian ditingkatkan menjadi Kemitraan Strategis Komprehensif (2013). Hubungan politik, ekonomi, dan sosial-budaya terus meningkat berkat interaksi intensif yang terjadi antarwarga, kelompok bisnis, dan tentu saja pemerintah.

Pemerintah Indonesia pada era Presiden Jokowi telah memfokuskan pada pembangunan nasionalnya dengan membangun infrastruktur, salah satunya dalam sektor pembangunan maritim yang dirangkum pada agenda poros maritim dunia. Hal tersebut telah membuktikan bahwa pembaharuan bagi Indonesia dalam sektor maritim sangat dibutuhkan, sehingga pemerintah melakukan diplomasi maritim untuk mengundang mitra kerja sama dengan negara lain. Pemerintah Tiongkok merespon hal tersebut secara positif, karena agenda poros maritim dunia selaras dengan *21st Century Maritime Silk Road*. Kawasan Asia Tenggara adalah salah

satu rancangan *21st Century Maritime Silk Road* untuk meperluas jangkauan pembangunan transportasi laut guna mempermudah proses ekspor impor, dalam hal ini Indonesia menjadi salah satu target utama Tiongkok (Yani & Montratama, 2015).

Presiden Jokowi sebelumnya sudah melakukan pendekatan terhadap Tiongkok dalam hal kerja sama Poros Maritim Dunia dan *21st Century Maritime Silk Road*. Tanggapan dari pihak Tiongkok sangat positif dengan menyambut baik kerja sama tersebut, sehingga kerja sama tersebut ditanggapi oleh Duta Besar Tiongkok yaitu Xie Feng dalam sebuah pidatonya yang mengatakan bahwa Indonesia adalah salah satu negara yang paling penting dalam mewujudkan *21st Century Maritime Silk Road* (Embassy of the People's Republic of Tiongkok in the Republic of Indonesia, 2015).

Duta besar Tiongkok Xi Feng juga menawarkan sebuah solusi untuk mempermudah proses mewujudkan agenda poros maritim dunia tersebut, dengan menawarkan bantuan Maritime Silk Fund sebesar \$40 miliar untuk pembangunan pelabuhan laut (Djumena, 2015). Indonesia dan Tiongkok memerlukan kerja sama yang lebih komprehensif, karena masih banyak beberapa kerja sama yang perlu ditingkatkan lagi dan menyusun program pembanguan lima tahun kedepan. Pada tahun 2015 kedua negara sepekat untuk mensinergikan Poros Maritim Dunia dengan *21st Century Maritime Silk Road* guna merealisasikan konektivitas maritim di kawasan, Kedua kepala pemerintahan telah sepekat untuk penandatanganan delapan dukomen kerja sama yang tercantum dalam notam

kesepahaman Memorandum of Understanding (MoU) yang sudah dijelaskan di atas (Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, 2015).

Tiongkok adalah salah satu negara yang berinvestasi dalam bidang infrakstruktur maritim tertinggi, investasi ini tidak lain karena Indonesia menjadi rancangan agenda Tiongkok guna menjadikan jalur perdagangan, Tiongkok juga merupakan negara mitra dagang nonmigas terbesar Indonesia pada periode 2014 total ekspor nonmigas Indonesia sebesar 145,96 miliar dollar AS dengan nilai ekspor ke Tiongkok sebesar 16,46 miliar dollar AS atau 11,28 persen dari total ekspor nonmigas nasional, sedangkan Amerika Serikat sebesar 15,86 miliar dollar AS atau 10,86 persen dari total ekspor nonmigas, sementara nilai ekspor ke Jepang sebesar 14,56 miliar dollar AS atau 9,98 persen dari total ekspor nonmigas (Badan Pembinaan Hukum Nasional, 2015).

Dinamika ekspor Indonesia sangat dipengaruhi oleh kondisi perekonomian ketiga negara tersebut, yang pada akhirnya akan berdampak pada perekonomian nasional. Hal tersebut sesuai dengan poin alternative menurut Allison yang mengatakan bahwa kebijakan alternatif dapat dipilih berdasarkan kondisi tertentu (Allison, 1971).

Demi memperkuat hubungan yang saling menguntungkan, Presiden Joko Widodo telah membahas sejumlah kerja sama ekonomi dengan pelaku bisnis asal Tiongkok maupun pejabat organisasi internasional. Menteri Luar Negeri Retno Marsudi, sebagaimana diliput sejumlah media, dalam jumpa pers pertamanya paling tidak mengatakan tiga istilah penting dalam diplomasi Indonesia di bawah kepemimpinan Presiden Jokowi, yaitu tegas dan bermartabat, pro rakyat dan

membumi, tidak berjarak dengan kepentingan rakyat. Menurut Retno, dalam 50 tahun usia ASEAN, tidak banyak orang yang melihat bahwa perhimpunan itu berhasil mengembangkan ekosistem bagi perdamaian, stabilitas, dan kesejahteraan kawasan (tirto.id).

Apakah prinsip saling menguntungkan yang menjadi sifat hubungan Indonesia-Tiongkok yang telah dibangun sebelumnya dapat tetap dipertahankan dalam bingkai baru diplomasi Indonesia tersebut? Terdapat paling tidak tiga sektor kerja sama yang akan melanjutkan, ketimbang mengubah, pola hubungan kooperatif kedua negara ke depan. Berdasarkan data realisasi investasi, kerja sama Indonesia dan Tiongkok mengalami fluktuatif dalam kondisi baik.

Seiring dengan kemajuan ekonomi, Tiongkok tidak lupa untuk membuka keran kerja sama dengan beberapa kawasan lainnya, hal itu bertujuan untuk memperlebar kapasitas pasar Tiongkok di beberapa kawasan. Adapun beberapa kawasan tersebut adalah Amerika Latin, Afrika dan Asia Tenggara. Khusus dalam konteks Asia Tenggara, ada yang dinamakan ASEAN-Tiongkok Free Trade Area (ACFTA) atau area perdagangan bebas Tiongkok dan ASEAN (Ragimun, 2015).

Sebagai salah satu negara anggota ASEAN, Indonesia tentu saja mendapat imbas dari kerja sama ini yang dimana, hubungan dagang antara Indonesia dengan Tiongkok menjadi semakin intens yang artinya hubungan ekonomi di antara kedua negara pun semakin berkembang.

Dengan adanya hubungan ekonomi yang semakin intens antara Indonesia dengan Tiongkok, tentu saja hal itu dapat dimanfaatkan oleh Indonesia untuk mendapatkan sumber investasi baru dalam hal perkembangan pembangunan di

Indonesia. Sejak Tiongkok mengalami pertumbuhan ekonomi yang relatif tinggi, banyak negara terutama negara-negara di kawasan Afrika sudah merasakan suntikan modal dari Tiongkok untuk membantu mereka dalam hal pembangunan. Hal itu pula yang coba dilakukan oleh Presiden Indonesia yaitu Joko Widodo dengan melihat bahwa dengan potensi ekonomi yang sangat besar, Tiongkok dapat menjadi negara investor yang cukup menguntungkan bagi Indonesia.

1.2 Rumusan Masalah

Mengapa Indonesia menerima investasi dari Tiongkok yang terus meningkat pada Era Presiden Joko Widodo (2014-2019)?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor penyebab Mengapa Indonesia menerima investasi dari Tiongkok yang terus meningkat pada Era Presiden Joko Widodo (2014-2019).

1.4 Signifikansi Penelitian

Manfaat penelitian ini adalah untuk menambah pengetahuan dalam mengetahui kerja sama ekonomi Indonesia-Tiongkok di era kepemimpinan presiden Joko Widodo. Bagi program studi Hubungan Internasional memberikan pemaparan dan analisis mendalam tentang dinamika hubungan bilateral dan ekonomi Indonesia-Tiongkok yang dikhususkan pada era presiden Joko Widodo, dan menyediakan referensi, informasi dan wawasan untuk masyarakat mengenai

isu-isu sosial dan politik yang terjadi sehingga masyarakat dapat lebih berpikir kritis dan analitis.

1.5 Cakupan Penelitian

Cakupan penelitian ini adalah investasi Tiongkok ke Indonesia pada era Presiden Joko Widodo pada tahun 2014 – 2019. Alasan memilih tahun 2014 – 2019 adalah karena tahun-tahun tersebut adalah masa jabatan Presiden Joko Widodo memimpin Indonesia pada periode pertama. Investasi Tiongkok terus meningkat ke Indonesia. Pada tahun 2014 sebesar 720 juta US Dollar. Pada tahun 2015, investasi Tiongkok adalah sebesar 630 juta US Dollar. Pada tahun 2016 sebesar 820 juta US Dollar, dan terus meningkat pada tahun 2017 dan 2018 sebesar 910 juta US Dollar dan 3,20 miliar US Dollar. Pada tahun 2019 sebesar 3,50 miliar US Dollar.

1.6 Tinjauan Pustaka

Ragimum (2015) melakukan penelitian dengan judul *Analisis Investasi Tiongkok ke Indonesia Sebelum dan Sesudah ACFTA*. Pertumbuhan perdagangan Tiongkok Indonesia mengalami peningkatan pasca ACFTA. Rata-rata share total perdagangan Indonesia-Tiongkok terhadap total perdagangan semua negara dengan Indonesia sebelum ACFTA 6,87 persen, meningkat menjadi 9,40 persen pada pasca ACFTA. Rata-rata ekspor sesudah ACFTA juga mengalami kenaikan dibanding sebelumnya. Pasca ACFTA rata-rata ekspor per tahun hanya mencapai US\$ 3.770, kemudian naik menjadi US\$ 7.940 per tahun pasca ACFTA. Namun

hal ini tidak diikuti perkembangan investasi Tiongkok ke Indonesia yang masih relatif kecil. Investasi Tiongkok ke Indonesia dibandingkan dengan total investasi dunia ke Indonesia sesudah perjanjian ACFTA rata-rata hanya sebesar 0,006, sebelumnya juga rata-rata sebesar 0,006. Beberapa hal yang perlu ditingkatkan untuk menumbuhkan investasi adalah perbaikan infrastruktur, menciptakan iklim usaha yang kondusif, meningkatkan efisiensi produk dan daya saing usaha serta mendorong pengusaha Indonesia untuk lebih kreatif dan agresif. Termasuk mengefektifkan lembaga-lembaga, forum komunikasi maupun Investor Relation Program dalam rangka meningkatkan minat berinvestasi di Indonesia.

Badarudin dan Octavia (2017) melakukan penelitian dengan judul *Pengaruh Investasi Tiongkok Terhadap Penanganan Ketenagakerjaan Asing Di Indonesia*. Ambisi Presiden Joko Widodo dalam menarik investasi asing ternyata bertemu dengan kepentingan Tiongkok yang sedang bergerak secara massif dalam berinvestasi ke berbagai negara. Selanjutnya Tiongkok menggelontorkan dana yang sangat besar bagi pembangunan infrastruktur di Indonesia, yang di sisi lain juga menuntut pelonggaran kebijakan ketenagakerjaan asing di Indonesia. Artikel ini akan membahas mengenai pengaruh investasi Tiongkok di Indonesia terhadap penanganan ketenagakerjaan asing pada masa pemerintahan Joko Widodo. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan jenis studi kasus untuk menganalisis berbagai kasus yang dijadikan objek penelitian. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa peningkatan investasi Tiongkok di Indonesia membawa pengaruh terhadap penanganan ketenagakerjaan asing. Hal ini dapat dilihat dengan ketidaktegasan pemerintah terhadap TKA dan perusahaan yang

menggunakan tenaga kerja asing ilegal asal Tiongkok. Serta, adanya berbagai perubahan dan penghapusan peraturan terkait ketenagakerjaan asing yang melanggar peraturan Undang-Undang sehingga memberikan pelanggaran terhadap TKA ilegal asal Tiongkok. Meski demikian, Pansus TKA telah memberikan rekomendasi kepada pemerintah untuk menyelesaikan permasalahan ini. Namun, adanya kesan kesengajaan pemerintah untuk melakukan pembiaran terhadap kasus TKA ilegal asal Tiongkok.

Siregar (2016) melakukan penelitian dengan judul *Konsep Bantuan Luar Negeri Tiongkok ke Indonesia sebagai Kedok Investasi (Studi Kasus: Implikasi Pengiriman Tenaga Kerja Asing Tiongkok)*. Tenaga kerja asing seharusnya bekerja dibatasi pada level jabatan dan kepentingan seperti tingkat manajerial atau direksi dengan level pendidikan dan expertisetinggi. Perusahaan-perusahaan baik asing maupun lokal di Indonesia seharusnya mempekerjakan tenaga kerjalokal dengan level buruh UMR terlebih dahulu. Dengan kondisi ekonomi Indonesia yang sedangmelemah, pemerintah harus bertanggung jawab untukmelakukan deportasi massa terhadap TKA tersebutdan memperketat regulasi ketenagakerjaan dimana TKA harus bekerja sesuai dengan keahlian dan dapatberbagi ilmu kepada tenaga kerja lokal. Tindakanpemerintah sangat diharapkan agar tidak seperti kasusnarkoba dan perdagangan manusia yang sudah sepertigunung es yang menyulitkan kepentingan nasional.Pemerintah juga seharusnya lebih mawas terhadapkebijakan pembangunan dimana penduduk setempatikut serta sebagai pekerja sehingga tidak terjadi eksodusbesar-besaran ke Indonesia. Jika praktek tersebut tidakditanggulangi segera maka rakyat Indonesia hanya akanmenjadi

penonton dan pengangguran di negeri sendiri. Tiongkok menjadikan investasinya di Indonesia sebagai alasan untuk peningkatan pengaruhnya dalam politik dunia. Tiongkok melihat Indonesia sebagai pasar yang sangat besar. Strategi Tiongkok dengan memberikan bantuan ke Indonesia merupakan kedok investasinya.

Perbedaan penelitian sebelumnya dengan penelitian ini adalah terletak pada tujuannya. Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan kepentingan Tiongkok melakukan investasi di Indonesia pada era Presiden Joko Widodo. Sedangkan persamaannya adalah terletak pada sama-sama meneliti tentang investasi Tiongkok.

1.7 Landasan Teori

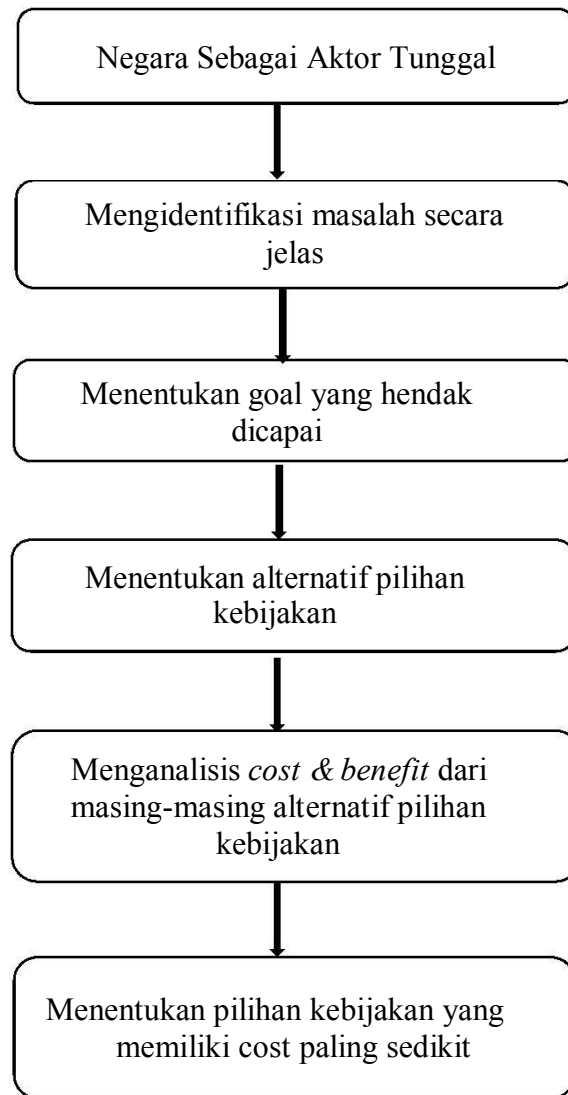
Teori pilihan rasional dalam kaitannya dengan kebijakan luar negeri menurut Graham T. Allison, terdapat tiga model dalam membuat kebijakan luar negeri yakni **Rational Model, Organization Model, dan Beureaucratic Model** (Allison & Zelikow, 2000). Namun dalam penelitian ini peneliti hanya akan menggunakan *rational model* guna menjawab rumusan masalah yang diajukan oleh peneliti.

Alasan memilih Teori *Rational Model* pada penelitian ini karena teori ini mengupas pilihan rasional yang menjelaskan bagaimana memilih tindakan yang tepat untuk mencapai tujuan. Dalam penelitian adalah membahas alasan Tiongkok meningkatkan investasinya di Indonesia. Tentu saja, sebelum melakukan investasi, Tiongkok terlebih dahulu mempertimbangkan pilihan-pilihan rasional, sehingga mendorongnya berinvestasi di Indonesia dan meningkatkannya.

Sedangkan di sisi lain, Indonesia juga mempertimbangkan banyak hal sebelum menerima investasi dari Tiongkok.

Dalam Rational Model, negara adalah aktor satu-satunya yang membuat kebijakan. Terdapat tiga komponen dalam pengambilan keputusan melalui model rasional ini yaitu tujuan, pilihan, dan konsekuensi. Faktor yang paling berpengaruh dalam pengambilan keputusan adalah ekonomi politik (Tora & Christiansen, 2004). Terdapat tiga kriteria suatu keputusan dianggap sebagai keputusan yang rasional. Pertama, landasan aktor untuk membuat kebijakan adalah kepentingan nasional atau tujuan dari negaranya. Kedua adalah jika terdapat beberapa pilihan, maka pembuat kebijakan harus mampu memilih pilihan tersebut berdasarkan keuntungan sekaligus konsisten terhadap pilihannya. Ketiga adalah mampu memaksimalkan pilihan yang telah dipilih sehingga keuntungan yang didapat mampu dimaksimalkan pula.

Tujuan menganalisa dengan rasional model adalah melihat hubungan antara tujuan negara dan kebijakan luar negeri yang akan diambil. Apabila kebijakan yang diambil mampu mengantarkan negara untuk mendapatkan tujuannya maka dapat dikatakan bahwa kebijakan yang diambil adalah kebijakan yang rasional. Model rasional dipilih ketika suatu negara tidak mengetahui kondisi domestik negara lain. Pada dasarnya mengetahui tujuan nasional negara lain akan mempermudah suatu negara untuk dapat memprediksi kebijakan yang akan diambil oleh negara lain. Hal lain yang menjadi bahan pertimbangan adalah situasi yang sedang terjadi.



Gambar 1.1

The Rational Model of Decision Making

(Sumber: Mingst, 2003)

Teori ini digunakan oleh peneliti karena di dalam teori tersebut menjelaskan bagaimana sifat dasar kebijakan luar negeri, kriteria sekaligus tujuan dari kebijakan luar negeri. Sehubungan dengan teori *Rational Model* untuk memberikan kesempatan kepada Tiongkok untuk berinvestasi di Indonesia, terdapat beberapa tahapan yang dipertimbangkan oleh Indonesia. Dalam hal ini, Indonesia di era Joko Widodo memiliki misi mempercepat pertumbuhan ekonomi

di dalam negeri. Sektor investasi asing menjadi sumber utama untuk memperoleh modal dengan berbagai bentuk serta diharapkan mampu merangsang kembali geliat pertumbuhan ekonomi dalam negeri. Di lain sisi, Tiongkok di era kepemimpinan Xi Jinping ingin membangun kembali kejayaan di sektor maritim melalui visi pembangunan jalur sutra abad 21 namun dihadapkan dengan persoalan pelambatan pertumbuhan ekonomi sehingga dikeluarkanlah strategi *Go Global* Tiongkok.

Indonesia memiliki kebijakan terkait investasi asing yang pro terhadap Tiongkok. Tujuan dari hal tersebut yaitu untuk percepatan pembangunan ekonomi melalui masuknya investasi asing sebesar-besarnya ke dalam negeri.

Setelah menentukan tujuan dan mengidentifikasi permasalahan yang ada baik internal maupun eksternal. Aktor pengambil kebijakan akan dihadapkan pada proses pengidentifikasian pada alternatif-alternatif pilihan yang akan muncul. Dalam proses ketiga ini, negara haruslah mampu menganalisa setiap peluang yang mendasari pengambilan sebuah kebijakan. Selain itu, negara juga dituntut mampu mengkalkulasi keuntungan dan kerugian dari masing masing alternatif pilihan yang akan diambilnya. Dalam hal ini Indonesia dihadapkan dengan dua pilihan untuk mempercepat pembangunan ekonomi dalam negerinya melalui investasi asing. Pilihan pertama yaitu membuat kebijakan investasi yang pro negara tertentu atau dalam hal ini Tiongkok. Sedangkan pilihan kedua yaitu tidak memberikan spesialisasi atau *privilege* kepada negara tertentu terkait dengan investasi asing.

Setelah melalui berbagai pertimbangan, pada akhirnya aktor pengambil kebijakan harus memutuskan satu pilihan paling rasional atas pilihan lainnya yang

tersedia berdasarkan pertimbangan faktor yang mendorongnya. Dimana keputusan tersebut nantinya akan membawa keuntungan yang maksimal atau memiliki peluang yang paling menguntungkan dan kerugian yang minimal atau paling sedikit. Dalam hal ini, Indonesia di era Presiden Joko Widodo memutuskan untuk mengeluarkan kebijakan investasi asing yang pro terhadap negara tertentu, atau dalam hal ini Tiongkok. Hal tersebut dianggap lebih menguntungkan bagi Indonesia dalam upaya meningkatkan nilai investasi masuk sehingga bisa mempercepat pembangunan ekonomi sebagaimana misi percepatan pembangunan Presiden Joko Widodo.

1.8 Argumen Sementara

Indonesia menerima investasi dari Tiongkok pada pemerintahan Joko Widodo periode pertama (2014-2019), karena:

1. Indonesia telah mengidentifikasi masalah secara jelas, yaitu: bekerja sama dengan Tiongkok memberikan keuntungan bagi Indonesia.
2. Indonesia memiliki goal berupa pembangunan nasional dengan membangun infrastruktur, salah satunya dalam sektor pembangunan maritim yang dirangkum pada agenda poros maritim dunia. Hal tersebut telah membuktikan bahwa pembaharuan bagi Indonesia dalam sektor maritim sangat dibutuhkan, sehingga pemerintah melakukan diplomasi maritim untuk mengundang mitra kerja sama dengan negara lain.
3. Indonesia memiliki alternatif bekerja sama dengan Tiongkok karena pemerintah Tiongkok merespon hal tersebut secara positif, karena agenda poros maritim

dunia selaras dengan *21st Century Maritime Silk Road*. Kawasan Asia Tenggara adalah salah satu rancangan *21st Century Maritime Silk Road* untuk memperluas jangkauan pembangunan transportasi laut guna mempermudah proses ekspor impor, dalam hal ini Indonesia menjadi salah satu target utama Tiongkok

1.9 Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Penelitian kualitatif sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dengan triangulasi, analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi (Sugiyono, 2009).

2. Subjek dan Objek Penelitian

Subjek penelitian ini adalah Indonesia, sedangkan objek penelitian ini adalah menjadikan Tiongkok sebagai negara yang berinvestasi di Indonesia pada era Presiden Joko Widodo pada tahun 2014 – 2019.

3. Metode Pengumpul Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah *library research* (studi kepustakaan) Sumber-sumber data diambil dari beberapa buku, dokumen-dokumen resmi dan jurnal-jurnal yang relevan dengan topik pembahasan, serta

data pendukung lainnya yang diambil dari informasi di internet, majalah dan surat kabar.

4. Metode Analisis Data

Dalam menganalisis data yang telah diperoleh, penulis menggunakan teknik analisis secara deskriptif kualitatif dengan menganalisis data yang diperoleh dan disajikan dalam bentuk kata-kata lisan maupun tertulis. Menurut Miles dan Huberman, terdapat tiga teknik analisis data secara deskriptif kualitatif, yang pertama yaitu reduksi data. Reduksi data adalah bentuk analisis yang menajamkan, Menggolongkan, mengarahkan, membuang yang tidak perlu dan mengorganisasi data sedemikian rupa sehingga kesimpulan akhir dapat diambil. Reduksi data tidak perlu diartikan sebagai kuantifikasi data. Kedua, penyajian data adalah kegiatan ketika sekumpulan informasi disusun, sehingga memberi kemungkinan akan adanya penarikan kesimpulan. Bentuk dari penyajian data kualitatif berupa teks naratif, matriks, grafik, jaringan dan bagan. Teknik analisis data deskriptif kualitatif yang terakhir adalah penarikan kesimpulan (Sugiyono, 2009). Penarikan kesimpulan adalah hasil analisis yang dapat digunakan untuk mengambil tindakan. Proses ini berlangsung terus-menerus selama penelitian berlangsung, bahkan sebelum data benar-benar terkumpul.

1.10 Sistematika Penulisan

Penulisan skripsi ini dalam pembahasannya dibagi ke dalam 4 (empat) bab yang bertujuan untuk memperjelas alur pemikiran penulis. Bab-bab yang terdapat dalam sistematika penulisan akan diuraikan sebagai berikut:

Bab Satu, berisi mengenai pendahuluan yang meliputi; latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, signifikansi penelitian, cakupan penelitian, tinjauan pustaka, landasan teori, argumen sementara, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab Dua, memaparkan mengenai perkembangan hubungan kerja sama Indonesia dan Tiongkok serta bentuk-bentuk investasi Tiongkok di Indonesia kepemimpinan Presiden Joko Widodo pada tahun 2014-2019.

Bab Tiga, memaparkan analisis mengenai faktor-faktor yang menyebabkan Indonesia menerima investasi Tiongkok selama kepemimpinan Presiden Joko Widodo pada tahun 2014-2019.

Bab Empat, memaparkan tentang kesimpulan yang ditarik dari pembahasan permasalahan yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya.

BAB II

**PERKEMBANGAN HUBUNGAN KERJA SAMA INDONESIA DAN
TIONGKOK SERTA BENTUK-BENTUK INVESTASI TIONGKOK DI
INDONESIA SELAMA KEPEMIMPINAN PRESIDEN JOKO WIDODO
PADA TAHUN 2014-2019**

2.1 Kebijakan Investasi Asing di Era Pemerintah Joko Widodo

Dalam menghadapi dinamika perekonomian yang ada, pemerintah di setiap negara di dunia ini dituntut untuk lebih cermat dalam hal membuat kebijakan maupun menetapkan prioritas pembangunan ekonomi untuk meminimalisir resiko yang akan dihadapi nantinya. Pemerintahan Joko Widodo yang sudah berjalan selama setahun lebih mencermati bahwa sektor investasi lah yang harus mendapat perhatian lebih karena melihat pada kondisi dari peringkat investasi Indonesia yang berada di posisi ke-109 dari 189 negara yang disurvei oleh Bank Dunia. Posisi ini tertinggal dibandingkan dengan negara ASEAN lainnya seperti Singapura posisi 1, Malaysia posisi 18, Thailand posisi 49, Brunei Darussalam posisi 84, Vietnam posisi 90 dan Filipina posisi 103. Hal itu lantas membuat pemerintah menetapkan target untuk berada pada peringkat 40 dalam peringkat *Ease of Doing Business* (EODB) tersebut (BPKM, 2019).

Secara umum, pemerintah dalam hal ini baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah telah mengeluarkan serangkaian kebijakan untuk memastikan bahwa kemudahan untuk mengadakan usaha maupun untuk menanamkan modal

di Indonesia menjadi lebih mudah dan untuk mendongkrak peringkat EODB Indonesia.

Dari keseluruhan kebijakan di atas, pemerintah sepertinya berfokus kepada kemudahan dalam hal pengurusan perizinan serta perbaikan pelayanan dalam hal sarana dan pra-sarana yang akan menunjang pelaksanaan investasi nantinya. Adanya target yang ingin dicapai oleh pemerintah untuk meningkatkan peringkat Indonesia tersebut telah membuat banyak perubahan dalam struktur kebijakan, instruksi untuk merevisi berbagai kebijakan yang cenderung mempersulit investasi untuk masuk merupakan instruksi langsung yang dikeluarkan oleh presiden Joko Widodo dan baru 16 kebijakan di atas yang sampai saat ini sudah terealisasi. Artinya dalam beberapa waktu kedepan masih akan banyak lagi kebijakan baru yang akan dikeluarkan. Kebijakan-kebijakan yang telah dijabarkan di atas, hanya spesifik pada bagaimana pemerintah berusaha untuk meningkatkan peringkat EODB Indonesia. Selanjutnya akan dijelaskan mengenai beberapa kebijakan yang sangat menentukan daya tarik investor untuk datang dan melakukan investasi di Indonesia. Ada beberapa kebijakan yang juga turut berpengaruh terhadap ketertarikan investor. Pertama adalah sistem Pelayanan Terpadu Satu Pintu (PTSP), pengurusan izin investasi yang lebih mudah melalui paket kebijakan ekonomi jilid II, revisi daftar negatif investasi melalui paket kebijakan ekonomi jilid X, serta terakhir adalah pembangunan infrastruktur pulau Jawa oleh asing.

1. Sistem Pelayanan Terpadu Satu Pintu (PTSP)

Sistem pelayanan terpadu satu pintu ini merupakan sebuah layanan terpadu dalam hal pengurusan izin investasi di dalam semua bidang. Sistem ini sebenarnya sudah diatur sejak September 2014 melalui Perpres No. 97 tahun 2014. Apabila kita merujuk kepada Perpres No. 97 tahun 2014 tersebut, maka PTSP ini dapat di definisikan sebagai pelayanan secara terintegrasi dalam satu kesatuan proses dimulai dari tahap permohonan sampai dengan tahap penyelesaian produk pelayanan melalui satu pintu (Perpres No. 97 tahun 2014).

PTSP di bidang penanaman modal (investasi), merupakan sistem penyederhanaan izin penanaman modal yang dibagi dalam tiga paket yaitu, proses perizinan selama 10 hari, 25 hari, dan 32 hari. Melalui PTSP ini, investor akan lebih dipermudah saat mengurus perizinan usaha. Sebab PTSP mengintegrasikan titik penerimaan permohonan 19 perizinan dan non perizinan pada satu tempat. Dengan begitu, selain dapat memperoleh informasi mengenai prosedur, waktu, dan biaya para investor juga dapat mengajukan permohonan untuk memperoleh perizinan dan non perizinan hanya dalam satu langkah (Aprilia, 2016).

Dengan melihat definisi di atas, maka dapat dilihat seperti apa sistem PTSP ini ditargetkan untuk berjalan dan dapat meningkatkan ketertarikan terhadap investor untuk datang berinvestasi ke Indonesia. Seperti yang kita ketahui bersama bahwa dalam pengurusan izin untuk mendirikan usaha atau berinvestasi, maka kita harus pergi ke beberapa instansi terkait untuk mengurus izin. Akan tetapi dengan berlakunya PTSP ini, maka kita hanya perlu mengurus izin di satu instansi saja contohnya di Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) yang kemudian

izin dari instansi tersebut sudah merupakan izin resmi yang mewakili instansi yang terkait tadi.

2. Izin Investasi 3 Jam

Kebijakan pengurusan izin investasi dalam waktu tiga jam ini adalah sebuah kebijakan yang dikeluarkan untuk mempersingkat perizinan investasi atau penanaman modal dalam hal waktu pengurusannya. Hal itu berkaitan dengan upaya dari pemerintahan Joko Widodo untuk menarik investor asing dengan memberikan kemudahan tersebut.

Dalam pemberian percepatan pelayanan, pemerintah pusat berkomitmen untuk menerbitkan izin prinsipnya dari 3 (tiga) hari kerja menjadi 3 (tiga) jam setelah berkas lengkap dan benar. Izin prinsip inilah yang kemudian disebut izin investasi. Secara definisi, izin investasi adalah izin prinsip yang dimiliki oleh perusahaan dengan kriteria tertentu (Munajat, 2015).

Kriteria tertentu sebagaimana dimaksud di atas adalah apabila memenuhi syarat diantaranya adalah memiliki rencana nilai investasi paling sedikit Rp. 100 Miliar dan/atau menyerap tenaga kerja Indonesia (TKI) paling sedikit 1.000 orang. Syarat tersebut dapat dipenuhi salah satu atau kedua-duanya (Munajat, 2015).

Kebijakan ini juga didukung oleh Kementerian terkait bersama para Notaris yang ditempatkan di PTSP Pusat untuk penerbitan administrasi lainnya secara paralel. Penerbitan administrasi lainnya adalah berupa penerbitan akte pendirian, Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) dan dapat memanfaatkan informasi ketersediaan lahan. Hal ini tentunya dapat berjalan dengan adanya komitmen

bersama antar pemangku kewenangan dan pejabat notaris setempat (Munajat, 2015).

Permohonan Izin Investasi tersebut harus disampaikan langsung ke PTSP Pusat di BKPM Jakarta oleh seluruh calon pemegang saham atau apabila tidak dapat hadir seluruhnya dapat diwakili oleh salah satu pemegang saham dan bagi calon pemegang saham yang tidak hadir membuat surat kuasa asli. Kehadiran para pemegang saham tersebut disyaratkan untuk dapat memberikan penjelasan rinci terkait rencana investasinya sehingga rencana investasi yang diinginkan oleh para calon pemegang saham secara jelas dan tepat dapat langsung dituangkan dalam Izin Prinsip yang akan diterbitkan dalam waktu 3 (tiga) jam tersebut. Namun demikian, apabila persyaratan administrasi dan informasi dari calon investor tersebut dianggap tidak memenuhi ketentuan maka PTSP Pusat dapat melakukan penolakan secara langsung juga dalam waktu 3 (tiga) jam tersebut. Sehingga calon investor dapat langsung mendapatkan respon mengenai diterima atau ditolaknya permohonan investasinya (Munajat, 2015).

Dalam proses pelayanan tersebut calon investor tersebut dapat memanfaatkan informasi ketersediaan lahan secara nasional di daerah yang diinginkan untuk melakukan kegiatan usahanya secara langsung untuk memberikan kepastian dalam memulai pembangunan di lokasi proyek. Disamping itu, pelayanan lainnya yang secara bersamaan yaitu penerbitan akte pendirian dan pengesahannya dapat langsung ditindaklanjuti oleh Notaris yang telah diseleksi oleh PTSP Pusat. Dengan telah terbitnya pengesahan akte

pendirian, maka perusahaan juga dapat langsung diberikan NPWP oleh pejabat perwakilan Ditjen. Pajak yang ditempatkan di PTSP Pusat (Munajat, 2015).

Bagi perusahaan yang telah mendapatkan Izin Ivestasi dengan lokasi proyek di kawasan industri tertentu, dapat langsung memulai pembangunan usahanya tanpa harus menunggu terlebih dahulu proses penyelesaian kepemilikan Izin Mendirikan Bangunan (IMB) dan Izin Lingkungan di lokasi proyek. Sehingga diharapkan pelaksanaan konstruksi/pembangunan proyek dapat lebih cepat direalisasikan dan perusahaan dapat memulai kegiatan usaha komersialnya dalam waktu yang tidak terlalu lama, karena pelaksanaan pengurusan IMB dan Izin Lingkungan tersebut dapat diurus permohonannya bersamaan dengan proses konstruksi atau pembangunan kegiatan usahanya. Berbeda dengan yang di luar kawasan industri, Izin Lingkungan dan IMB harus sudah diproses dan dimiliki sebelum memulai pembangunan proyeknya. Namun demikian, perusahaan yang dapat melakukan konstruksi/pembangunan secara langsung di kawasan industri tertentu ini, harus mengacu kepada lokasi kawasan industri yang telah ditetapkan oleh Kepala BKPM (Munajat, 2015).

3. Kebijakan Revisi Daftar Negatif Investasi

Kebijakan revisi daftar negatif investasi ini seperti yang sudah diutarakan di atas, merupakan kebijakan yang tertuang dalam paket kebijakan ekonomi pemerintah jilid X (sepuluh). Dalam kebijakan tersebut tertuang tentang sektor-sektor ekonomi yang sebelumnya tidak dapat dikuasai atau dimasuki oleh perusahaan asing, sekarang diperbolehkan.

Kebijakan merevisi daftar negatif investasi ini dikeluarkan dengan tujuan untuk membuka keran investasi yang lebih luas dan memotong mata rantai oligarkhi dan kartel yang selama ini dikuasai oleh kelompok-kelompok tertentu (Waluyo, 2017).

Dalam kebijakan ini, terdapat beberapa bidang yang dibuka aksesnya terhadap investasi asing, bidang-bidang tersebut adalah:

- a. Industri *crumb rubber*
- b. Industri *cold storage*
- c. Industri pariwisata (restoran, bar, kafe, usaha rekreasi, seni, dan hiburan)
- d. Pendirian gelanggang olah raga
- e. Industri perfilman
- f. Penyelenggara transaksi perdagangan secara elektronik (*e-commerce*) yang bernilai Rp.100 milyar ke atas.
- g. Pembentukan lembaga pengujian perangkat telekomunikasi
- h. Perusahaan jalan tol
- i. Pengelolaan dan pembuangan sampah yang tidak berbahaya
- j. Industri bahan baku obat (Budiman, 2016).

Dengan dibukanya sektor-sektor di atas terhadap pengelolaan maupun penanaman modal asing, bisa dilihat bahwa kedepannya nanti sektor-sektor tersebut tidak hanya dikuasai oleh pihak dalam negeri namun juga melibatkan pihak asing yang nantinya akan terjadi alih teknologi yang berdampak kepada semakin berkualitasnya sektor-sektor tadi baik dari segi pembangunan maupun pemeliharaan. Dari sisi penyediaan tenaga kerja, seperti dampak dari pelaksanaan

investasi pada umumnya maka dengan semakin banyak sektor yang dibuka maka, investasi juga akan semakin meningkat sehingga jumlah penyerapan tenaga kerja juga akan meningkat.

2.2 Perkembangan Hubungan Kerja sama Indonesia dan Tiongkok

Peningkatan hubungan Indonesia-Tiongkok juga dapat dilihat dalam momen perayaan 65 tahun hubungan bilateral kedua negara. Pada perayaan 65 tahun hubungan Bilateral Indonesia-Tiongkok, Presiden Joko Widodo melakukan kunjungan kembali ke Tiongkok pada tanggal 25-28 Maret 2015. Lebih dari kunjungannya yang pertama, Presiden Joko Widodo dan Presiden Tiongkok Xi Jinping membahas beberapa hal untuk meningkatkan hubungan kerja sama Indonesia dan Tiongkok. Dua kepala negara memfokuskan pembicaraannya pada bidang ekonomi khususnya sektor perdagangan, keuangan, infrastruktur, perindustrian, pariwisata, hingga hubungan antara masyarakat. Sebagai hasil dari kunjungan kedua ini, Indonesia dan Tiongkok berhasil menandatangani delapan MoU (setkab.go.id).

Sejak dilantik menjadi presiden pada 20 Oktober 2014, hingga saat ini Indonesia sudah memiliki 36 MoU dengan Tiongkok. 36 kesepakatan Indonesia-Tiongkok tersebut mencakup antara lain dalam bidang perekonomian, budaya, pendidikan, dan pariwisata. Hubungan kerja sama tersebut, sebagaimana tercatat oleh Kementerian Luar Negeri Indonesia, terdapat 36 MoU baru Indonesia-Tiongkok di era Jokowi. Disepakatinya 36 MoU Indonesia-Tiongkok dalam

waktu yang cukup singkat, menandakan keseriusan Indonesia dan Tiongkok untuk menjalin hubungan yang lebih dekat.

Hubungan Indonesia dengan Republik Rakyat Tiongkok dapat dikatakan sering mengalami fluktuasi diakibatkan oleh adanya perbedaan dalam aspek sosial maupun politik dari kedua negara di masa lampau. Namun, seiring berjalannya waktu, Tiongkok sudah mulai membuka diri untuk kembali berbaur dengan masyarakat internasional terutama dalam hal ekonomi. Dalam hubungan ekonomi, kedua negara ini dahulunya tidak berhubungan langsung, hal itu dibuktikan oleh sejarah hubungan dagang Indonesia dengan Tiongkok dahulu yang masih melewati negara perantara yaitu Singapura dan Hongkong (Ragimun, 2015).

Pembukaan diri Tiongkok dalam segi ekonomi itu ternyata membuahkan hasil yang sangat baik. Terbukti dalam satu dekade terakhir, Tiongkok mengalami pertumbuhan ekonomi yang relatif stabil dan berada di atas rata-rata dari pertumbuhan ekonomi negara-negara lainnya. Hal itu tidak lepas dari strategi pasar yang diterapkan oleh Tiongkok dalam aspek perdagangan internasional yang dimana, mengikuti pola yang diterapkan oleh sistem ekonomi kapitalis di daerah bagian pesisir/luar dan sistem ekonomi sosialis di daerah bagian darat/dalam. Sistem *hybrid* itu terbukti membuat ekonomi Tiongkok berkembang dengan pesat dikarenakan oleh sistem terbuka yang diterapkan di pesisir diterapkan dengan betul-betul terbuka. Dengan menerapkan sistem mengimpor bahan baku mentah dan mengekspor hasil industri manufaktur terbukti membuat perekonomian Tiongkok bisa semaju seperti sekarang ini.

Seiring dengan kemajuan ekonomi Tiongkok ini, Tiongkok tidak lupa untuk membuka keran kerja sama dengan beberapa kawasan lainnya, hal itu bertujuan untuk memperlebar kapasitas pasar Tiongkok di beberapa kawasan. Adapun beberapa kawasan tersebut adalah Amerika Latin, Afrika dan Asia Tenggara. Khusus dalam konteks Asia Tenggara, ada yang dinamakan ASEAN-Tiongkok Free Trade Area (ACFTA) atau area perdagangan bebas Tiongkok dan ASEAN (Ragimun, 2015). Negara-negara yang bekerjasama dengan Tiongkok dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 2.1
Negara-negara Asean yang Bekerjasama dengan Tiongkok

No.	Negara
1	Thailand
2	Singapura
3	Indonesia
4	Laos
5	Filiphina
6	Myanmar
7	Vietnam
9	Malaysia
10	Brunei

Sebagai salah satu negara anggota ASEAN, Indonesia tentu saja mendapat imbas dari kerja sama ini yang dimana, hubungan dagang antara Indonesia dengan Tiongkok menjadi semakin intens yang artinya hubungan ekonomi di antara kedua negara pun semakin berkembang.

Dengan adanya hubungan ekonomi yang semakin intens antara Indonesia dengan Tiongkok, tentu saja hal itu dapat dimanfaatkan oleh Indonesia untuk mendapatkan sumber investasi baru dalam hal perkembangan pembangunan di Indonesia. Sejak Tiongkok mengalami pertumbuhan ekonomi yang relatif tinggi, banyak negara terutama negara-negara di kawasan Afrika sudah merasakan suntikan modal dari Tiongkok untuk membantu mereka dalam hal pembangunan. Hal itu pula yang coba dilakukan oleh Presiden Indonesia yaitu Joko Widodo dengan melihat bahwa dengan potensi ekonomi yang sangat besar, Tiongkok dapat menjadi negara investor yang cukup menguntungkan bagi Indonesia.

Berikut adalah nilai Penanaman Modak Asing (PMA) yang masuk ke negara-negara Asia Tenggara:

Tabel 2.2
Nilai PMA Masuk ke Negara-Negara Asia Tenggara

Negara	Nilai PMA Masuk (USD Juta)			Porsi
Indoonesia	8,143	8,470	13,666	31%
Vietmam	7,504	16,274	7,532	17%
Malaysia	13,813	4,882	7,010	16%
Thailand	1,734	6,654	4,079	9%
Myanmar	1,893	2,925	4,066	9%
Singapura	4,925	6,535	3,818	9%

Filiphina	5,353	1,677	2,788	6%
Kamboja	795	1,314	666	2%
Laos	861	155	294	1%
Brunei	91	43	12	0%
Total	45,381	48,928	43,932	100%

Dengan mengacu pada data di atas, angka investasi asing ke Indonesia di tahun 2015 adalah yang tertinggi apabila dibandingkan dengan beberapa negara ASEAN lainnya. Menjadi negara tujuan utama investasi di tahun 2015 telah membuat negara-negara lain (termasuk Tiongkok) berlomba untuk menanamkan modalnya di Indonesia, dikarenakan selain dengan banyaknya kebijakan yang sangat mendukung dari pihak pemerintah, potensi pasar Indonesia dengan total populasi yang hampir sepertiga dari total seluruh populasi negara-negara ASEAN tentunya merupakan hal yang sangat menarik bagi para investor untuk menanamkan modalnya dikarenakan oleh potensi keuntungan dari pasar Indonesia yang sangat besar.

Sedangkan Nilai Investasi Asing Indonesia Tahun 2013-2016 dapat dilihat pada diagram berikut ini:

Gambar 2.1

Nilai Investasi Asing ke Indonesia Tahun 2013-2016



Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal Franky Sibarani, melaporkan bahwa investor Tiongkok mendominasi rencana investasi asing di Indonesia sepanjang 2015, yakni sebesar Rp. 277,59 triliun atau 22,96 persen dari total izin prinsip penanaman modal asing Rp. 1.208,8 triliun. Angka tersebut meningkat 67 persen dibandingkan nilai investasi Tiongkok di Indonesia pada tahun 2014. Dengan demikian, Tiongkok menjadi negara asing dengan investasi terbesar di Indonesia pada tahun 2015 (<http://id.Cina-embassy.org>). Lalu Berdasarkan data yang dirilis oleh Badan Pusat Statistik, dapat diketahui kembali bahwa realisasi nilai investasi China di Indonesia pada tahun 2000 dan 2001 adalah senilai 2,52 juta dolar AS. Meningkat pada tahun 2002 sebesar 6 juta dolar AS. Pada tahun 2003 sebesar 83,2 juta dolar AS. Tahun 2004 menurun menjadi hanya 8,1 juta dolar US. Pada tahun 2005 sebesar 37,3 juta dolar AS. Menurun pada tahun 2006 sebesar 31,5 juta dolar AS dan sebesar 28,9 juta dolar AS pada tahun 2007.

Pada tahun 2008, realisasi investasi Indonesia meningkat menjadi 139,6 juta dolar AS. Pada tahun 2009 terjadi krisis moneter, nilai investasi China menurun menjadi sebesar 41,02 juta dolar AS. Pada tahun 2010 meningkat menjadi 800 juta dolar AS, kemudian menurun pada tahun 2011 menjadi 200 juta dolar AS. Pada tahun 2012, realisasi investasi China di Indonesia meningkat 100%, yaitu 400 juta dolar AS. Pada tahun 2013 sebesar 700 juta dolar AS.

Pada tahun 2014 sebesar 720 juta dolar AS. Pada tahun 2015, investasi China adalah sebesar 630 juta dolar AS. Pada tahun 2016 sebesar 820 juta dolar AS, dan terus meningkat pada tahun 2017 dan 2018 sebesar 910 juta dolar AS dan 3,20 miliar dolar AS. Pada tahun 2019 sebesar 3,50 miliar dolar AS. Berikut adalah data dan grafik realisasi investasi China di Indonesia sejak tahun 2014 sampai 2019 dimana Presiden Joko Widodo sudah menjabat.

Hal itu sudah menggambarkan secara jelas bahwa perkembangan investasi Tiongkok di Indonesia mengalami peningkatan yang sangat signifikan jika dibandingkan dari tahun-tahun sebelumnya.

Pada tahun 2014, Tiongkok sudah menjadi negara yang menguasai investasi asing di Indonesia, hal itu ditunjukkan oleh tingginya angka investasi Tiongkok yang melampaui beberapa negara lainnya yang sebelumnya menjadi langganan besar untuk berinvestasi di Indonesia. Hal ini membuktikan bahwa pemberian *treatment* khusus kepada investor asal Tiongkok dan ditambah dengan pembukaan berbagai sektor untuk berinvestasi telah membuat investor asal Tiongkok tertarik dan pada akhirnya memutuskan untuk berinvestasi di Indonesia.

Hubungan ekonomi di antara dua negara dapat berjalan dengan maksimal apabila kedua negara yang sama-sama terikat pada kerja sama baik kerja sama multilateral maupun bilateral bisa sama-sama menjaga komitmen masing. Indonesia memperlihatkan komitmennya kepada para investor asing melalui kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah dan hal itu dibaca dengan baik oleh Tiongkok sebagai langkah untuk masuk dan melakukan investasi ke Indonesia. Sementara itu, komitmen Tiongkok yang saat ini dapat dikatakan sebagai salah satu negara dengan angka pertumbuhan investasi di Indonesia yang sangat signifikan membuktikan komitmennya tersebut dengan mengambil kesempatan untuk berinvestasi di sektor-sektor yang telah disediakan. Terbukti berdasarkan data dan laporan Kepala BKPM di atas bahwa Tiongkok adalah negara asing dengan nilai investasi terbesar pada tahun 2015.

2.3 Bentuk-bentuk Investasi Tiongkok di Indonesia Selama Kepemimpinan Presiden Joko Widodo pada Tahun 2014-2019

Investasi menjadi pusat perhatian Indonesia terhadap Tiongkok, terutama untuk membiayai pembangunan infrastruktur. Di masa pemerintahan Jokowi investasi Tiongkok di Indonesia meningkat dari tahun-tahun sebelumnya. Pada tahun 2015 investasi Tiongkok meningkat sebesar 26 persen menjadi US\$ 628 juta. Pada triwulan I 2016 investasi meningkat sebesar kurang lebih US\$ 1miliar (BKPM, 2017). Total investasi Tiongkok di Indonesia sepanjang tahun 2016 adalah US\$ 2,7 miliar dengan jumlah proyek 1.734 buah. Saat ini Tiongkok menempati posisi ketiga sebagai sumber investor asing di Indonesia. Selain itu,

pasca disepakatinya kerja sama Indonesia dan Tiongkok, sejumlah proyek infrastruktur di Indonesia disepakati untuk didanai oleh AIIB. Realisasinya, pada tanggal 24 Juni 2016 AIIB memberikan pinjaman dana sebesar US\$ 216,5 miliar untuk membiayai *National Slum Upgrading Project*. Terdapat tiga proyek antara Indonesia dengan AIIB dan semua proyek tersebut berfokus pada bidang infrastruktur. Tiga proyek tersebut adalah sebagai berikut:

1. *National Slum Upgrading Project (Approval Date 24 June 2016)*. Fokus proyek adalah memperbaiki akses terhadap infrastruktur dan layanan perkotaan di daerah kumuh yang ditargetkan di Indonesia. Ini akan mendukung program investasi infrastruktur kumuh perkotaan untuk 154 kota di bagian tengah dan timur Indonesia.
2. *Regional Infrastructure Development Fund Project (Approval Date 22 Maret 2017)*. Proyek ini bertujuan untuk mendukung penataan dan operasionalisasi Dana Pembangunan Infrastruktur Daerah (RIDF) sebagai perantara keuangan yang secara langsung diberikan kepada pemerintah daerah. Fokus pembangunan adalah transportasi perkotaan, risiko drainase, banjir dan bahaya, pengelolaan limbah padat; dan up-grade kumuh dan perumahan yang terjangkau.
3. *Dam Operational Improvements and Safety Project Phase II (Approval Date 22 Maret 2017)*. Fokus proyek adalah untuk meningkatkan keamanan dan fungsionalitas dari 63 bendungan/waduk prioritas utama yang diprakarsai. Mengembangkan dan mengarusutamakan pengaturan peraturan dan pengaturan

untuk pengelolaan bendungan dan pengelolaan waduk dan keselamatan yang lebih berkelanjutan dari perspektif teknis, lingkungan dan keuangan.

Sedangkan proyek infrastruktur Indonesia yang dibiayai oleh Tiongkok adalah sebagai berikut:

1. Pembangunan Jalan Tol Cisumdawu (Cileunyi-Sumedang-Dawuan) seksi I dan II yang berlokasi di Jawa Barat. Tahun proyek 2016-2019.
2. Pembangunan Jalan Tol Manado-Bitung yang berlokasi di Manado. Tahun proyek 2016-2019.
3. Pembangunan Jalan Tol Solo-Kertosono yang berlokasi di Solo. Tahun proyek 2015-2017.
4. Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) Pulang Pisang yang berlokasi di Kalimantan Tengah. Tahun proyek 2016.
5. Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) yang berlokasi di Kalimantan Tengah. Tahun proyek 2015-2017.

BAB III

**ANALISIS *RATIONAL MODEL* PENYEBAB INDONESIA MENERIMA
INVESTASI DARI TIONGKOK YANG TERUS MENINGKAT PADA ERA
PRESIDEN JOKO WIDODO PADA TAHUN 2014-2019**

Pada bab ini peneliti akan menguraikan rumusan masalah yang menjadi fokus penelitian untuk dibahas menggunakan konsep *Rational Model* oleh Graham T. Allison. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor penyebab Indonesia menerima investasi dari Tiongkok yang terus meningkat pada era Presiden Joko Widodo pada tahun 2014 – 2019.

Oleh sebab itu, pada bab ini penulis akan membagi pembahasan menjadi empat bagian berdasarkan konsep *Rational Model* menurut Graham T. Allison. *Pertama*, sasaran dan tujuan. Bahwa tujuan adalah sasaran dalam waktu dekat, sedangkan sasaran adalah sasaran spesifik dalam jangka waktu tertentu. *Kedua*, alternatif, pengambil kebijakan memilih di antara semua alternatif kebijakan yang ada dalam kondisi tertentu, dalam hal ini Indonesia akan memilih bekerja sama dan menerima investasi dari Tiongkok. *Ketiga* adalah konsekuensi, tahap ini membandingkan semua alternatif dengan kekurangan dan kelebihan, disertai dengan kelebihan dan hambatannya. *Keempat* adalah keuntungan, dalam hal ini adalah keuntungan Indonesia menerima investasi dari Tiongkok.

3.1 Tujuan Indonesia Menerima Investasi dari Tiongkok

Dalam teori *Rational Model* Graham T. Allison, komponen pengambilan keputusan diplomatik melibatkan banyak peserta, seperti yang dikatakan oleh Graham T. Allison: “*National security and national interests are the main categories for setting strategic objectives. National searches for the territory and scope of other objectives*” (Allison, 1971, hal. 33). Oleh karena itu, setiap proses pengambilan keputusan luar negeri memang dipengaruhi oleh banyak faktor, inilah yang disebut dengan proses pengambilan keputusan, dan mungkin juga melibatkan banyak peserta dalam negeri dari instansi yang berbeda. Namun, politik luar negeri yang dihasilkan tetap dapat dipercaya dan direalisasikan untuk kepentingan nasional asalkan mempertimbangkan konsekuensinya. Dalam hal ini, Allison pernah berkata, “*The government will choose actors that maximize its strategic objectives*” (Allison, 1971, hal. 32)

Pada masa pemerintahan Presiden Jokowi, hubungan Indonesia dan Tiongkok mengalami peningkatan yang cukup pesat. Bahkan, peningkatan tersebut menjadi sinyal kuat pergeseran politik luar negeri Indonesia terhadap Tiongkok. Perhatian Presiden Joko Widodo terhadap Tiongkok sudah ditunjukkan sejak awal masa jabatannya. Secara simbolis, Tiongkok merupakan negara yang pertama kali dikunjungi Jokowi pada 8 November 2014. Kunjungan Jokowi tersebut bertepatan dengan Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) APEC di Beijing Tiongkok.

Sebagai negara pertama yang dikunjungi, tentu tidak bisa dilepaskan dari pemaknaan khusus bahwa Tiongkok memiliki posisi strategis dalam politik luar negeri Jokowi. Dalam kunjungan itu, kedua negara mencapai kesepakatan-

kesepakatan strategis. Misalnya, Jokowi menyatakan komitmennya untuk bergabung dengan Tiongkok dalam pembentukan Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) yang dipimpin oleh Tiongkok. AIIB adalah lembaga keuangan internasional yang dipimpin oleh Tiongkok yang dibentuk khusus untuk pembiayaan proyek infrastruktur. Lebih spesifik, AIIB dibentuk sebagai bank yang khusus mendukung inisiatif Silk Road Tiongkok, yang fokus pada penyempurnaan hubungan di Asia, Timur Tengah, Afrika dan Eropa (Asian Infrastructure Investment Bank, 2015).

Peningkatan hubungan Indonesia-Tiongkok juga dapat dilihat dalam momen perayaan 65 tahun hubungan bilateral kedua negara. Pada perayaan 65 tahun hubungan Bilateral Indonesia-Tiongkok, Jokowi melakukan kunjungan kembali ke Tiongkok pada tanggal 25-28 Maret 2015. Lebih dari kunjungannya yang pertama, Jokowi dan Presiden Tiongkok Xi Jinping membahas beberapa hal untuk meningkatkan hubungan kerja sama Indonesia dan Tiongkok. Dua kepala negara memfokuskan pembicaraannya pada bidang ekonomi khususnya sektor perdagangan, keuangan, infrastruktur, perindustrian, pariwisata, hingga hubungan antara masyarakat (www.cnnindonesia.com).

Sejak dilantik menjadi presiden pada 20 Oktober 2014, hingga saat ini Indonesia sudah memiliki 36 MoU dengan Tiongkok. 36 kesepakatan Indonesia-Tiongkok tersebut mencakup antara lain dalam bidang perekonomian, budaya, pendidikan, dan pariwisata. Hubungan kerja sama tersebut, sebagaimana tercatat oleh Kementerian Luar Negeri Indonesia, terdapat 36 MoU baru Indonesia-Tiongkok di era Jokowi.

3.2 Alternatif Indonesia ketika Menerima Investasi dari Tiongkok

Kebijakan luar negeri dirumuskan untuk mencapai suatu tujuan utama, untuk mencapai tujuan tersebut perlu dilakukan pilihan berdasarkan kondisi dan keadaan yang dialami. Dalam pilihan tersebut, terdapat petunjuk pengoperasian yang cukup tepat yang dapat dibedakan dari pilihan lain berdasarkan tujuan yang diinginkan, ketika menjelaskan keputusan tersebut disederhanakan menjadi *decision tree* (Allison, 1971, hlm. 29-30). Dalam konsep *decision tree* ini adalah mengubah data menjadi aturan untuk menyederhanakan proses pengambilan keputusan yang kompleks sehingga pembuat keputusan dapat menjelaskan solusi masalah dengan lebih baik (Allison, 1971, hlm. 30). Kerja sama semacam ini disebut titik substitusi, dimana peserta atau pengambil keputusan dapat memilih semua alternatif yang paling mendekati tujuan akhir.

Disepakatinya 36 MoU Indonesia-Tiongkok dalam waktu yang cukup singkat, menandakan keseriusan Indonesia dan Tiongkok untuk menjalin hubungan yang lebih dekat. Dari gambaran tersebut, pertanyaan penting yang hendak dijawab kemudian adalah, kondisi apa yang membuat Indonesia membangun hubungan yang serius dengan Tiongkok? Untuk menjelaskan alasan yang melatarbelakangi Indonesia mendekati Tiongkok, argumentasi dalam artikel ini dibagi menjadi dua. Pertama adalah faktor eksternal dan kedua adalah faktor internal.

Dari faktor eksternal yang pertama, mendekatnya Indonesia ke Tiongkok tidak terlepas dari kebangkitan Tiongkok sebagai kekuatan ekonomi global di

abad-21, atau yang biasa dikenal dengan istilah fenomena the Rise of Tiongkok. Kebangkitan Tiongkok adalah gambaran menguatnya perekonomian Tiongkok yang didorong oleh kebijakan ekonomi pintu terbuka yang dimulai di era Deng XiaoPing (1978-1987). Penerapan *open door policy* ini membawa Tiongkok memasuki modernitas ekonomi pasar. Kebijakan ini membawa Tiongkok mengalami transformasi besar-besaran dalam struktur perekonomian nasionalnya. Sebelum diterapkan kebijakan ekonomi terbuka, tepatnya pada tahun 1970 perdagangan ekspor Tiongkok hanya mencapai 0.7 persen dari total dunia atau 12 persen dari PDB.

Situasi berubah pasca 1978 dimana Tiongkok menjadi salah satu negara dengan perekonomian yang paling terbuka di dunia. Tarif impor Tiongkok rata-rata turun dari 23.7 persen pada 2001 menjadi 5.7 persen pada 2011. Begitupun dengan stabilitas pertumbuhan ekonomi Tiongkok yang mampu tumbuh 8 persen per tahun dengan jumlah penduduk 1,28 miliar jiwa. The Rise of Tiongkok juga ditandai menguatnya ekspor yang berpengaruh terhadap surplus ekonomi Tiongkok. Cadangan devisa Tiongkok dari yang awalnya hanya mencapai US\$ 291 miliar pada 2002 menjadi US\$ 987,9 miliar pada 2006. Data IMF pada 2014 juga mencatat bahwa Tiongkok berhasil melampaui AS dalam kontribusinya terhadap PDB dunia yang mencapai 17 persen, sementara AS hanya 16 persen (Kamrany, Jiang, 2016).

Upaya Tiongkok dalam mengukuhkan dominasi ekonominya sejak tahun 2013 diperkuat dengan agenda ambisiusnya yang disebut dengan OBOR (*One Belt One Road*). **Inilah faktor eksternal kedua** yang mendorong kedekatan

Indonesia dengan Tiongkok. Dengan agenda OBOR, Tiongkok memiliki rencana untuk merevitalisasi jalur sutera, jalur perdagangan yang menghubungkan Asia dengan Eropa, dalam proyek pembangunan Silk Economic Road untuk jalur darat, dan 21 Maritime Silk Road untuk jalur laut. Rencana pembangunan proyek besar tersebut akan dibayai oleh AIIB, bank infrastruktur yang dipimpin oleh Tiongkok. Dalam road map Silk Road Economic Belt dan 21st Century Maritime Silk Road, Indonesia termasuk negara yang berada pada jalur sutera maritim yang hendak Tiongkok kembangkan. Dari kerangka ini, kepentingan Tiongkok di Indonesia sangat jelas, yakni menjadikan Indonesia sebagai bagian yang terintegrasi dengan agenda pembangunan jalur sutera maritim Tiongkok.

Faktor eksternal ketiga yang mempengaruhi mendekatnya Indonesia terhadap Tiongkok adalah kegagalan AS dalam strategi *rebalance to Asia*. Kebangkitan ekonomi Tiongkok mengancam posisi AS sebagai kekuatan ekonomi global. Sebagai respon terhadap posisi Tiongkok yang terus meningkat, AS kemudian mengusung konsep Rebalance To Asia. Konsep Rebalance To Asia yang digagas AS adalah untuk meningkatkan keamanan regional dan kemakmuran ekonomi di kawasan Indo-Asia-Pasifik (Poole, 2014). Wujud nyata dari konsepsi *rebalance to Asia*, AS kemudian membentuk aliansi Trans-Pacific Partner (TPP) sebagai wadah kerja sama ekonomi bagi negara-negara terutama di kawasan Asia Pasifik. TPP merupakan pasar bebas yang diciptakan oleh AS, yang bertujuan untuk memperdalam hubungan ekonomi antara negara-negara dan mendorong perdagangan untuk mendorong pertumbuhan.

Peningkatan hubungan Indonesia-Tiongkok juga dapat dilihat dalam momen perayaan 65 tahun hubungan bilateral kedua negara. Pada perayaan 65 tahun hubungan Bilateral Indonesia-Tiongkok, Presiden Joko Widodo melakukan kunjungan kembali ke Tiongkok pada tanggal 25-28 Maret 2015. Lebih dari kunjungannya yang pertama, Presiden Joko Widodo dan Presiden Tiongkok Xi Jinping membahas beberapa hal untuk meningkatkan hubungan kerja sama Indonesia dan Tiongkok. Dua kepala negara memfokuskan pembicaraannya pada bidang ekonomi khususnya sektor perdagangan, keuangan, infrastruktur, perindustrian, pariwisata, hingga hubungan antara masyarakat. Sebagai hasil dari kunjungan kedua ini, Indonesia dan Tiongkok berhasil menyepakati delapan MoU (setkab.go.id).

3.3 Konsekuensi Indonesia Menerima Investasi dari Tiongkok

Konsekuensi menurut Allison, terkait erat dengan titik substitusi, karena setiap alternatif yang dijelaskan di atas memiliki perkiraan kendala dan manfaat (Allison, 1971, hlm. 30). Untuk mempromosikan keputusan yang dianggap paling masuk akal dengan mempertimbangkan hasil dari pilihan yang diambil, para aktor negara dapat memprediksi implementasi kebijakan di masa depan.

Konsekuensinya, menurut Alison, peserta dapat mempertimbangkan semua konsekuensi yang ada mulai dari biaya, manfaat, dan kendala, serta melakukan penyesuaian sesuai dengan tujuan negara yang bersangkutan, sehingga negara peserta dapat memprediksi apa yang akan mereka ambil. Pengukuran. Sasaran dan sasaran strategis "(Allison, 1971, hal. 33).

Konsekuensi adalah tahap ketiga, di mana kebijakan alternatif memperkirakan setiap kendala dan manfaat. Mengenai keakuratan pemahaman pembuat keputusan tentang konsekuensi pilihan kebijakan, asumsi yang berbeda akan dibuat pada tahap ini (Allison, 1971, hal. 30). Dalam hal ini peneliti akan membahas mengenai konsekuensi yang diambil Indonesia dalam menerima investasi dari Tiongkok.

Investasi Tiongkok di Indonesia terus mengalami kenaikan. Data Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) 2016 menunjukkan realisasi investasi penanaman modal asing (PMA) atau Foreign Direct Investment dari Tiongkok ke Indonesia tercatat ada sejumlah 1.734 proyek dengan nilai 2,665 miliar dolar AS. Tren ini meningkat, signifikan dibandingkan dengan nilai realisasi dua tahun sebelumnya. Nilai realisasinya hampir dua kali lipat dibanding 2014 dan tiga kali lipat dibanding tahun 2015 (tirto.id).

Sementara, itu untuk investasi swasta Indonesia dari Tiongkok, ada peningkatan yang cukup signifikan antara tahun 2014-2016. Pada 2014, Investasi swasta Indonesia dari Tiongkok mencapai 6,883 miliar dolar AS pada 2014. Pada tahun investasi Tiongkok di Indonesia telah mencapai 13,816 miliar dolar AS atau berarti meningkat hampir dua kali lipat selama dua tahun terakhir (tirto.id).

Tiongkok kini merupakan salah satu kekuatan ekonomi dunia. Jejaring keuangan maupun infrastrukturnya semakin menjangkau dunia. Indonesia termasuk negara yang menjadi salah satu tujuan investasi Tiongkok. Indonesia sendiri kini sedang membutuhkan banyak investasi baik dalam negeri maupun

asing, untuk meningkatkan pembangunannya. Presiden Joko Widodo juga telah melakukan serangkaian kunjungan untuk menggaet investasi asing.

Selama empat tahun terakhir, angka PMA di Indonesia dari Tiongkok memang mengalir deras. Pada 2017, angka realisasinya menjadi 1.977 proyek senilai 3.361,70 juta dolar AS, dan bahkan sudah mencapai angka 1.202 proyek selama Januari-Juni 2018. Mega proyek pertama yang ditawarkan oleh Jokowi ialah proyek koridor ekonomi terintegrasi, konektivitas, industri, dan pariwisata di Sumatera Utara. Proyek ini mencakup pembangunan fasilitas Pelabuhan Kuala Tanjung dan akses jalan dari Kota Medan hingga Sibolga. Mega proyek kedua adalah investasi di Sulawesi Utara untuk meningkatkan kualitas infrastruktur di Bitung-Manado-Gorontalo dengan pembangunan akses jalan, jalur kereta api, dan pelabuhan serta bandara. Dan mega proyek ketiga ialah peluang kerja sama investasi proyek infrastruktur energi dan pengembangan pembangkit listrik di Provinsi Kalimantan Utara.

Salah satu bentuk kerja sama Indonesia dengan Tiongkok dalam bidang ekonomi adalah kerja sama dalam membangun proyek Kawasan Industri Morowali di Sulawesi Tengah untuk meningkatkan produksi baja Indonesia. Selama beberapa dekade, pemerintah Indonesia terus berupaya untuk mengkonversi sumber daya alam, termasuk nikel, menjadi produk yang mempunyai nilai tambah daripada mengeksport bahan baku tersebut dalam bentuk mentah. Hal ini bisa dilakukan dengan memproses nikel menjadi baja.

Namun, untuk itu, Indonesia perlu membangun pabrik pengolahan, yang membutuhkan investasi besar. Disinilah investasi dari perusahaan Tiongkok

dengan modal yang besar dan reputasi yang baik di industri terkait berperan penting dalam proses produksi ini. Proyek Morowali merupakan sebuah perusahaan patungan antara Shanghai Decent Investment Group, perusahaan Tiongkok yang terkenal untuk pengolahan nikel dan bajanya, bersama perusahaan lokal Indonesia, Bintangdelapan Mineral Proyek senilai US\$980 juta atau setara dengan hampir Rp 14 triliun ini akan membantu Indonesia meningkatkan produksi baja dari 2 juta hingga 3 juta ton per tahun. Kawasan industri Morowali juga diharapkan dapat membuka jalan bagi Indonesia untuk menjadi produsen baterai litium yang berguna untuk mendukung industri mobil listrik lokal (<http://theconversation.com/>).

Walaupun Tiongkok merupakan Negara besar yang maju, memiliki ekonomi kuat, dengan menjadi manufaktur perusahaan-perusahaan besar didunia. Tiongkok dikenal dengan Negara yang sumber daya minyaknya yang masuk dalam kategori kurang. Oleh karena itu untuk memenuhi kebutuhan minyak dalam Negeranya Tiongkok mulai melakukan hubungan kerja sama dengan Negara-negara lain untuk dapat mencukupi kebutuhan minyak dalam negaranya.

Dalam hal ini, Tiongkok membentuk institusi yang berwenang dalam kebijakan energi yaitu Kementerian Industri Minyak serta Kementerian Geologi dan Sumber Daya Mineral. Kedua kementerian ini didukung oleh tiga perusahaan yang merupakan milik Negara yaitu CNCP (PetroChina), CNOOC (*China National Offshore Oil Corporation*) dan Sinopec (*China Petroleum and Chemical Company*) yang terbentuk pada tahun 1982 dan 1983 (Yudono, 2010). Tiongkok melakukan hubungan kerja sama dibidang sumber daya energi terutama minyak

khususnya salah satu hubungan kerja Tiongkok yaitu dengan Indonesia. Tiongkok memiliki kepentingan yang sangat besar terhadap Indonesia apalagi Indonesia merupakan Negara yang terkenal dengan Negara yang memiliki sumber daya alam yang luar biasa khususnya sumber daya alam energi, sehingga bagi Tiongkok, dengan melakukan Investasi di Indonesia tentu saja akan menguntungkan dan dapat memenuhi kebutuhan minyak Tiongkok.

Selanjutnya adalah proyek pengadaan jalur dan kereta cepat Jakarta-Bandung, Dalam proyek pengadaan jalur dan kereta cepat Jakarta-Bandung ini, pada awalnya pemerintah sempat mengumumkan untuk tidak jadi melaksanakan proyek ini karena mempertimbangkan untuk tidak melibatkan APBN dalam penjaminan proyek ini, sementara dua negara yang bersedia untuk berinvestasi yakni Tiongkok dan Jepang memerlukan jaminan dari pemerintah. Akan tetapi tiba-tiba pemerintah mengumumkan memilih Tiongkok untuk melaksanakan proyek tersebut karena, Tiongkok menyetujui untuk tidak meminta jaminan dari pemerintah melainkan menggunakan skema B to B atau Business to Business yang dimana, konsorsium perusahaan Tiongkok berkolaborasi dengan kelompok BUMN Indonesia dalam menjalankan proyek ini.

Kemudian Badan Usaha Milik Negara (BUMN) pertambangan Indonesia, Inalum dan Aneka Tambang (Antam), bekerja sama dengan produsen aluminium terbesar asal Tiongkok, Chalco, untuk membangun pabrik pengolahan di Mempawah, Kalimantan Barat. Investasi mengacu pada pengeluaran untuk perluasan usaha dan peralatan baru, dan hal itu menyebabkan persediaan modal bertambah.

Investasi berdasarkan subjeknya dibedakan menjadi public investment dan private investment. Public investment adalah investasi yang dilakukan oleh pemerintah. Yang dimaksud pemerintah adalah pemerintah pusat, maupun pemerintah daerah. Singkatnya public investment tidak dilaksanakan oleh pihak-pihak yang bersifat personal. Kemudian private investment adalah kebalikan dari public investment yaitu investasi yang dilaksanakan oleh swasta. Private investment terdiri dari perorangan dan badan usaha yang tercantum dalam UU No 25 Tahun 2007. Di dalam Private investment, unsur-unsur seperti keuntungan yang akan diperoleh, masa depan penjualan dan sebagainya memainkan peranan yang sangat penting dalam penentuan volume investasi, sementara dalam menentukan volume public investment pertimbangan itu lebih diarahkan kepada melayani atau menciptakan kesejahteraan bagi rakyat banyak (Suherman, 2011).

Sedangkan sisi buruk dari pilihan Indonesia menerima investasi dari Tiongkok adalah menyebabkan Indonesia memiliki ketergantungan perekonomian kepada Tiongkok. Ketergantungan perekonomian tersebut berimbas buruk terhadap Indonesia. Hal tersebut terefleksikan dengan ikut melemahnya perekonomian nasional, apabila perekonomian Tiongkok melambat. Jika di Tiongkok pertumbuhan ekonominya turun 1 persen itu berdampak 0,3 persen pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Tingginya investasi Tiongkok ke Indonesia menjadi salah satu alasan lebih rendahnya realisasi penanaman modal asing (PMA) dibandingkan penanaman modal dalam negeri (PMDN). BKPM mencatat, total realisasi investasi sejak

tahun 2015-2019 untuk PMA sebesar Rp 98 triliun atau setara 46,5 persen dan PMDN sebesar Rp112,7 triliun atau setara 53,5 persen.

Oleh karenanya, Indonesia perlu fokus menggaet investasi dari negara besar lain, seperti Amerika Serikat dan Jepang. Posisi Indonesia cenderung bergantung ke Tiongkok. Tetapi mempertahankan hubungan baik dengan Amerika Serikat dan Jepang juga penting dilakukan.

3.4 Pilihan Indonesia dari Beberapa Pilihan Menerima Investasi Tiongkok

Sejak dilantik menjadi presiden pada 20 Oktober 2014, hingga saat ini Indonesia sudah memiliki 36 MoU dengan Tiongkok. 36 kesepakatan Indonesia-Tiongkok tersebut mencakup antara lain dalam bidang perekonomian, budaya, pendidikan, dan pariwisata. Hubungan kerja sama tersebut, sebagaimana tercatat oleh Kementerian Luar Negeri Indonesia, terdapat 36 MoU baru Indonesia-Tiongkok di era Jokowi. Disepakatinya 36 MoU Indonesia-Tiongkok dalam waktu yang cukup singkat, menandakan keseriusan Indonesia dan Tiongkok untuk menjalin hubungan yang lebih dekat.

Adapun faktor-faktor yang menyebabkan peningkatan investasi Tiongkok di Indonesia selama kepemimpinan Presiden Joko Widodo adalah sebagai berikut:

3.4.1 Perluasan Kerja sama

Pada bulan Maret 2012, sebagaimana telah disepakati dalam Pernyataan Bersama antara Republik Rakyat Tiongkok dan Republik Indonesia, pemerintah Tiongkok dan Indonesia setuju untuk mengembangkan Program Pengembangan

Lima Tahun antara Indonesia dan Tiongkok untuk Kerja sama di Bidang Perdagangan dan Kerja sama Ekonomi pada tahun 2013-2017 sesuai dengan Rencana Lima Tahun ke-12 untuk Pembangunan Ekonomi dan Sosial Nasional Republik Rakyat Tiongkok dan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia.

Indonesia melihat bahwa perekonomian Tiongkok mengalami restrukturisasi ekonomi dari sistem perencanaan pusat yang tertutup bagi perdagangan internasional, berubah menjadi sistem perekonomian yang berorientasi pasar sehingga mendorong perkembangan sektor swasta sebagai pemain utama dalam ekonomi global. Restrukturisasi perekonomian yang dilakukan oleh pemerintah Tiongkok diantaranya adalah mengembangkan pasar saham, meningkatkan pertumbuhan di sektor swasta dan juga membuka diri terhadap perdagangan asing dan investasi. Data dari *The World Bank Working for a World Free of Poverty* pada 16 Juli 2010 melangsir bahwa Tiongkok telah berhasil dalam memobilisasi penerimaan investasi asing langsung (foreign direct investment/FDI). Data tersebut memperlihatkan bahwa berkaitan dengan peluang investasi negara dan pertumbuhan pasar domestik, Tiongkok selama 10 tahun terakhir menerima sekitar 20 persen dari semua FDI ke negara-negara berkembang lebih dari US\$100 Milyar pada tahun 2008 (setkab.go.id).

Dari sisi investasi, Tiongkok mempunyai kontribusi sekitar 0,5 persen (masih dibawah 1 persen) dari total FDI setiap tahunnya di Indonesia. Menurut Ragimun, secara umum investasi negara-negara ASEAN, Jepang, dan Amerika Serikat lebih tinggi dibandingkan dengan investasi Tiongkok ke Indonesia.

Ragimun (2011:14) dengan menggunakan data tahun 2002-2004 (sebelum perjanjian ASEAN-Tiongkok Free Trade Area/AC-FTA) investasi negara-negara ASEAN ke Indonesia rata-rata sebesar US\$559,83 Juta pertahun. Kemudian, dengan data tahun 2005-2008 (sesudah perjanjian AC-FTA) investasi negara-negara ASEAN ke Indonesia rata-rata sebesar US\$2.265,20 Juta pertahun.

Sedangkan rata-rata investasi Tiongkok ke Indonesia hanya sebesar US\$32,43 juta sebelum perjanjian AC-FTA dan naik menjadi sebesar US\$59,33 juta. Hal tersebut dapat dikatakan juga bahwa persentase investasi Tiongkok ke Indonesia dibandingkan dengan total investasi dunia ke Indonesia tidak ada peningkatan, sesudah perjanjian AC-FTA hanya rata-rata sebesar 0,006 persen, sedangkan sebelumnya juga rata-rata sebesar 0,006%. Kondisi perkembangan ekonomi Tiongkok tersebut menjadi perhatian utama dunia internasional pada saat ini, dan sejak Tiongkok menjadi anggota Organisasi Perdagangan Dunia (World Trade Organization/WTO) banyak negara di dunia ingin menjalin kerja sama perdagangan dengan Tiongkok. Indonesia melihat kebangkitan ekonomi yang pesat dari Tiongkok sebagai kerja sama strategis antarkedua belah pihak. Saat ini, di bawah pemerintahan Presiden Joko Widodo, pemerintahan Indonesia melanjutkan kerja sama dengan Tiongkok yang sudah terjalin di bawah pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono.

Mengutip salah satu teori yang dikemukakan oleh Pearson dan Payasilian mengenai bantuan luar negeri, dapat diketahui bahwa bantuan luar negeri Tiongkok ke Indonesia sebagai kedok investasi diperkuat dengan argumen teori bureaucratic incrementalist yang menyatakan bahwa tujuan negara donor

(Tiongkok) tujuan kemanusiaan, geopolitik, kepentingan komersil, dan berbagai faktor dalam politik domestik. Memperkuat argumen teori bureaucratic incrementalist, teoritis dalam kelompok konstruktivisme, menjelaskan bahwa alasan Tiongkok memberikan bantuan luar negeri ke Indonesia adalah didasari oleh *logic of consequences* (bertindak untuk mencapai konsekuensi) (Ragimun, 2011).

Tiongkok melalui optik ini dipahami sebagai “egois rasional” yang mengejar kepentingan diluar negaranya untuk interaksi sosial secara rasional instrumental. Dalam surplus perdagangan Tiongkok, selama 20 tahun terakhir Tiongkok adalah “pabrik”nya dunia. Dan selama itulah Tiongkok mengalami surplus perdagangan sehingga cadangan devisanya terus meningkat. Akan tetapi, efek negatif dari pertumbuhan ekonomi Tiongkok adalah menjadikan ekonomi banyak negara mengalami tekanan, karena Tiongkok mampu memproduksi barang dengan sangat murah sehingga menekan manufaktur negara lain seperti Amerika, Eropa, termasuk juga Indonesia. Sehingga, pernyataan “*Tiongkok buy the World*” menjadi pendukung kedok investasi yang dilakukan Tiongkok. Salah satu bentuknya adalah dengan menyalurkan kredit kepada Indonesia. Harus diakui bahwa Indonesia memiliki raw materia (bahan dasar) yang dibutuhkan Tiongkok, seperti gas alam, batu bara, dan lain sebagainya. Motivasi yang berkaitan dengan kepentingan nasional Tiongkok dalam hal ini power, menjadi prioritas Tiongkok untuk mencari pengaruh yang lebih besar dalam politik dunia. Tiongkok menjadikan investasinya di Indonesia sebagai alasan untuk peningkatan pengaruhnya dalam politik dunia. Tiongkok melihat Indonesia sebagai pasar yang

sangat besar, sehingga apabila Indonesia melambat maka penyerapan produk Tiongkok bisa mengalami penurunan dan pengangguran di Tiongkok bisa meningkat drastis. Hubungan Indonesia dan Tiongkok mencapai momentum melalui penandatanganan *Joint Declaration between the Republic of Indonesia and the People's Republic of Tiongkok on Strategic Partnership* oleh kedua Kepala Negara pada tanggal 25 April 2005 di Jakarta (Griffiths, 2007).

Kerja sama yang dilakukan antara pemerintahan Indonesia dengan Tiongkok tidak lepas dari tantangan dan juga hambatan. Infrastruktur untuk mendukung dan mendorong peningkatan investasi di Indonesia masih belum memadai. Infrastruktur ini terkait dengan infrastruktur lunak (*soft infrastructure*) seperti pelayanan, iklim usaha, komunikasi, kepastian hukum, undang-undang dan lain-lain. Demikian juga infrastruktur keras (*hard infrastructure*) seperti sarana transportasi, sarana komunikasi, pelabuhan, jalan dan lain-lain. Pelayanan dan birokrasi serta iklim usaha di Indonesia masih belum optimal. Beberapa Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah masih belum sinkron dalam mengambil kebijakan mengenai investasi, termasuk banyaknya pungutan yang akan menimbulkan biaya tinggi (*high cost*). Sedangkan Tiongkok dianggap akan menjadi ancaman bagi Indonesia di masa mendatang karena Tiongkok memiliki motif ekspansionis bermotifkan *one belt diplomacy*. Selain itu, Tiongkok juga memanfaatkan distabilisasi di Indonesia dimana hal ini secara langsung maupun tidak langsung akan mengancam stabilisasi situasi dalam negeri. Sejak terjalin kerja sama antara Indonesia-Tiongkok, terdapat dua persepsi dimana Tiongkok

lebih mengutamakan status quo atau ancaman bagi Indonesia sebagai kekuatan revolusioner.

Dari sudut pandangan pragmatis, apa yang dikehendaki oleh Tiongkok terhadap Indonesia adalah suatu hal yang lumrah belaka. Namun di sisi lain, Indonesia sebagai suatu negara bangsa juga mempunyai kepentingan nasional yang tidak selamanya selaras dengan kepentingan Tiongkok. Namun, hal ini tidak dapat dihindarkan karena alasan kedekatan geografis antara Indonesia-Tiongkok dimana keuntungan bagi Tiongkok karena Indonesia sebagai wilayah pemasaran strategis. Tiongkok juga selalu menekankan doktrin koeksistensi damai dan kebijakan anti-hegemoni sehingga Indonesia selalu merasa khawatir tentang maksud dan tujuan kerja sama dengan Tiongkok. Kekhawatiran Indonesia mulai terungkap kebenarannya. Masalah Ekonomi ASEAN dan Forum Ekonomi Indonesia-Tiongkok semakin membuka ruang bebas bagi investor terutama dari Tiongkok menanamkan modalnya di Indonesia. pada 16 Juni 2015, Menteri BUMN, Rini Soemarno, meneken perjanjian kerja sama bantuan pendanaan terhadap sejumlah BUMN di Indonesia. Pemerintah Kabinet Kerja di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo meminjam uang sebesar US\$40 Milyar ke Tiongkok dengan alasan investasi. Hutang luar negeri ini dinilai sebagai nilai kompensasi dimana Tiongkok mengirimkan 10 juta warga negaranya untuk bekerja di Indonesia (Griffiths, 2007).

Menurut Laporan Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), Tiongkok menyiratkan dana proyek-proyek infrastruktur di Indonesia antara lain pembangunan 24 pelabuhan, 15 bandar udara (bandara), pembangunan jalan

sepanjang 1.000 kilometer (km), pembangunan jalan kereta api sepanjang 8.700 km, serta pembangunan pembangkit listrik berkapasitas 35.000 megawatt (MW). Tidak hanya itu, Tiongkok juga akan terlibat dalam pembangunan jalur kereta supercepat Jakarta-Bandung dan Jakarta- Surabaya dengan total dana sebesar US\$100 Miliar sebagai modal investasi setelah Pemerintah Indonesia memberikan daftar proyek-proyek yang diperuntukkan bagi para investor Tiongkok.

Indonesia dan Tiongkok berkomitmen untuk mengembangkan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan rakyat dengan cara pertumbuhan berkelanjutan, stabil dan cepat, kerja sama ekonomi dan perdagangan bilateral ditingkatkan. Oleh karena itu, kerja sama kedua negara tersebut diperlukan untuk memfasilitasi pertumbuhan ekonomi kedua negara. Pada bulan Maret 2012, sebagaimana telah disepakati dalam pernyataan bersama antara Republik Rakyat Tiongkok dan Republik Indonesia, pemerintah Tiongkok dan Indonesia setuju untuk mengembangkan Program Pengembangan Lima Tahun antara Indonesia Tiongkok untuk Kerja sama di Bidang Perdagangan dan Kerja sama Ekonomi 2013 – 2017 sesuai dengan Rencana Lima Tahun ke – 12 untuk Pembangunan Ekonomi dan Sosial Nasional Republik Rakyat Tiongkok dan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia Republik Indonesia. Menurut Laporan Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), Tiongkok menyiratkan dana proyek – proyek infrastruktur di Indonesia antara lain pembangunan 24 pelabuhan, 15 bandara, pembangunan jalan sepanjang 1.000 kilometer (km), pembangunan jalan kereta api sepanjang 8.700 km, serta pembangunan pembangkit listrik berkapasitas 35.000 megawatt (MW). Tiongkok

juga terlibat dalam pembangunan jalur kereta cepat Jakarta – Bandung, setelah pemerintah Indonesia memberikan daftar proyek – proyek yang diperuntukkan bagi para investor Tiongkok (Rinanda, 2011).

Xie Feng, Duta Besar Tiongkok untuk Indonesia, mengatakan, kerja sama pembangunan Kereta Cepat Jakarta – Bandung merupakan hasil kesepakatan pemimpin kedua negara dalam mensinergikan strategi pengembangan. Dalam waktu satu tahun, Presiden Xi Jinping dan Presiden Joko Widodo telah tiga kali melakukan kunjungan timbal balik dan dua kali melakukan pembicaraan telepon. Pemimpin kedua negara sepakat untuk mensinergikan inisiatif Jalur Sutra Maritim Abad 21 dan strategi Poros Maritim Dunia melalui perluasan kerja sama pragmatis di berbagai bidang," jelas Xie Feng (www.voaindonesia.com). Indonesia melalui Menteri Luar Negeri Rini Soemarno sudah memiliki rencana kerja sama selanjutnya dengan Tiongkok. Usai kereta cepat Jakarta – Bandung, kerja sama kedua negara akan tertuju pada industri aluminium dengan nilai Investasi 1,6 miliar Dollar Amerika Serikat. Yang saat ini sedang dalam proses pembangunan proses aluminium grade alumina di Menpawah Kalimantan Barat. (<http://bisniskeuangan.kompas.com/r>) Kerja sama tersebut sebagai tindak lanjut dari proyek kereta cepat Jakarta – Bandung. PT Aneka Tambang (Antam) nantinya akan menjadi partner perusahaan Tiongkok. Produk aluminium yang dihasilkan akan digunakan untuk kebutuhan pembangunan gerbong kereta cepat. Selain itu, aluminium akan diproyeksikan untuk bahan baku pembuatan gerbong kereta ringan atau Light Rail Transit (LRT).

Indonesia akan menjalin kerja sama dengan Tiongkok untuk membangun smelter dan pembangkit listrik tenaga air di Membrano, Papua. Selain itu (Menteri Kemaritiman Indonesia) Luhut Panjaitan dan (Dewan Negara RRT) Yang Jiechi juga membicarakan mengenai rencana mendirikan joint company terkait pemanfaatan sumber daya ikan laut di perairan Indonesia (<http://nasional.kompas.com/read>).

Perluasan kerja sama ekonomi antara Indonesia dengan Tiongkok juga ditandai dengan adanya beberapa perjanjian kontrak kerja sama dan penandatanganan Memorandum of Understanding, dari hasil kunjungan kenegaraan Presiden Jokowi ke Beijing bertemu dengan Presiden Xi Jinping untuk melakukan pembicaraan bilateral pada Maret 2015. Mengambil tema Kemitraan untuk Perdamaian dan Kesejahteraan, Presiden Jokowi dan Presiden Xi Jinping sepakat untuk membawa Kemitraan Strategis Komprehensif dalam kerja nyata yang bermanfaat bagi rakyat Indonesia dan Tiongkok. Fokus pembicaraan bilateral antara Presiden Joko Widodo dan Presiden Xi Jinping kali ini terkait upaya peningkatan kerja sama di bidang perdagangan, keuangan, infrastruktur, perindustrian, dan pariwisata. Secara khusus Presiden Joko Widodo mengundang Tiongkok untuk semakin meningkatkan arus investasi langsung di Indonesia diberbagai bidang. Hasil pertemuan bilateral kedua delegasi pemerintahan itu dituangkan dalam Statement Bersama Kemitraan Strategis Komprehensif Antara Pemerintah Republik Indonesia (RI) dengan Pemerintahan Tiongkok (Tiongkok) (setkab.go.id).

Kepala Pemerintahan menyaksikan penandatanganan 7 (tujuh) dokumen kerja sama, yang meliputi, MoU Kerjasama Ekonomi antara Menko Perekonomian RI dengan Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi Republik Rakyat Tiongkok (RRT), MoU Kerja sama Pembangunan Industri dan Infrastruktur antara Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi RRT dengan Menteri BUMN, MoU Antara Menteri BUMN dengan Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi RRT Untuk Proyek Pembangunan Kereta Cepat Jakarta – Bandung, MoU antara Badan SAR Nasional (BASARNAS) RI dengan Menteri Transportasi RRT, Perjanjian Kerja sama Antara Pemerintah RI dan RRT untuk pencegahan pajak berganda, MoU antara Lembaga Pengembangan Antariksa Nasional (LAPAN) dengan Badan Antariksa Nasional RRT, MoU Kerja sama antara Menteri BUMN dengan *Tiongkok Development Bank Corporation* (CDBC) Tiongkok yang mengalami kemajuan pesat akan terus dimanfaatkan oleh Indonesia demi memenuhi kepentingan nasionalnya. Posisi setara didalam hubungan kedua negara sangat diperlukan karena pada hakikatnya baik Indonesia maupun Tiongkok adalah dua negara yang saling membutuhkan di dalam upaya mereka menjaga kelangsungan pembangunan berkelanjutan.

3.4.2 Keterbatasan Pendanaan Pemerintah Indonesia

Infrastruktur berperan penting dalam pertumbuhan ekonomi suatu negara. Infrastruktur meliputi di antaranya jalan, jalan raya, rel kereta api, pelabuhan, dan udara. Infrastruktur yang baik pada energi listrik, bahan bakar minyak (BBM), dan gas juga dibutuhkan untuk mendukung transportasi, industri dan rumah

tangga. Fasilitas publik seperti sekolah, rumah sakit, pasar, kantor polisi, serta fasilitas air yang meliputi air bersih, penanganan limbah, irigasi, dan pengaturannya banjir juga sangat dibutuhkan demi mendukung tercapainya kesejahteraan masyarakat suatu negara. Ketersediaan dan peningkatan jaringan telekomunikasi juga akan dapat memenuhi kebutuhan masyarakat terhadap informasi dan komunikasi dengan lebih baik. Infrastruktur yang layak dan memadai mampu meningkatkan percepatan pembangunan ekonomi dan sosial suatu negara melalui penciptaan efektifitas dan efisiensi yang dihasilkan. Peningkatan pada infrastruktur energi, transportasi dan telekomunikasi dapat secara langsung mengurangi biaya produksi dan waktu yang diperlukan dalam melakukan aktifitas perekonomian, sehingga mampu meningkatkan produktifitas dan kapasitas produksi para pelaku ekonomi suatu negara. Salah satu komponen penting pada pembangunan infrastruktur negara yang baik didukung oleh pendanaan yang layak dalam tahap perencanaan (*planning*), proses pembangunan (*construction*), hingga tahap operasi dan pemeliharaan infrastruktur (*operational and maintenance*).

Infrastruktur yang layak dan memadai mampu meningkatkan percepatan pembangunan ekonomi dan sosial suatu negara melalui penciptaan efektifitas dan efisiensi yang dihasilkan. Peningkatan pada infrastruktur energi, transportasi dan telekomunikasi dapat secara langsung mengurangi biaya produksi dan waktu yang diperlukan dalam melakukan aktifitas perekonomian, sehingga mampu meningkatkan produktifitas dan kapasitas produksi para pelaku ekonomi suatu negara. Ketersediaan infrastruktur yang baik mampu mempengaruhi pertumbuhan ekonomi melalui penciptaan hubungan interregional dan memfasilitasi alokasi

sumber daya. Hubungan inter-regional yang dicapai dengan peningkatan kualitas pada faktor-faktor mobilitas, informasi dan teknologi, sehingga menciptakan pemerataan pembangunan dan menghasilkan mobilitas tenaga kerja antar daerah menjadi lebih baik. Pemerataan pembangunan akan mendorong terbentuknya investasi baru, lapangan kerja baru dan mampu menciptakan peningkatan pada pendapatan masyarakat. Lebih lanjut, peningkatan pada infrastruktur bidang energi dan transportasi dapat menyalurkan sumber daya alam dari daerah yang memiliki kelebihan sumber daya (SDA) kepada daerah yang kekurangan SDA. Pemerataan sumberdaya infrastruktur mampu mengurangi kemiskinan dan mempengaruhi distribusi pendapatan yaitu ketika terjadi peningkatan produktifitas dan perluasan dana investasi yang dilakukan oleh pelaku perekonomian negara (Serven, 2004).

Menurut data World Economic Forum (WEF) tahun 2015-2016 menyatakan bahwa berdasarkan aspek infrastruktur, Global Competitiveness Index yang dimiliki Indonesia berada pada peringkat 62 di antara 140 negara, dengan peringkat infrastruktur transportasi menempati posisi ke 39 dari 140 negara, sedangkan infrastruktur listrik dan telekomunikasi menempati posisi ke 80 dari 140 negara. Di kawasan negara Asia, peringkat infrastruktur Indonesia masih tertinggal dibandingkan Hong Kong yang menempati peringkat 1 dan Singapura yang menempati peringkat 2 terbaik dunia. Sedangkan untuk peringkat di kawasan ASEAN, Indonesia menempati peringkat keempat setelah Singapura, Malaysia, Thailand. Hal ini menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur yang memadai di Indonesia masih kurang kuantitas dan kualitasnya dibandingkan negara-negara

Asia lainnya yang tercatat di WEF Report. Hal ini dapat disebabkan oleh faktor-faktor berupa hambatan pada pembiayaan infrastruktur, regulasi pemerintah, serta rancangan dan hasil konstruksi yang tidak sesuai harapan dalam melayani aktifitas masyarakat.

Salah satu komponen penting pada pembangunan infrastruktur negara yang baik didukung oleh pendanaan yang layak dalam tahap perencanaan (planning), proses pembangunan (construction), hingga tahap operasi dan pemeliharaan infrastruktur

Data Kemenkeu Republik Indonesia menunjukkan bahwa kemampuan pemerintah Indonesia untuk mendanai pembangunan infrastruktur dengan menggunakan dana yang berasal dari negara sangat terbatas. Permasalahan kelangkaan dana pembiayaan terhadap pembangunan infrastruktur ditunjukkan dengan alokasi dana yang dirumuskan oleh pemerintah belum optimal. Selain itu, menurut Kementerian Keuangan (Kemenkeu) juga menempatkan alokasi dana sebagai salah satu permasalahan yang dihadapi dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia. Tidak hanya alokasi dana untuk pembangunan yang masih minim, namun alokasi dana untuk pemeliharaan terhadap infrastruktur infrastruktur yang sudah ada juga masih terbatas. Kurangnya alokasi dana ini ditunjukkan dengan rendahnya alokasi anggaran pemerintah yang hanya sebesar 3% terhadap Pendapatan Domestik Bruto (PDB) Indonesia (<http://www.perpustakaan.depkeu.go.id>). Menurut sebuah penelitian disebutkan bahwa alokasi dana yang kurang memadai merupakan penyebab utama rendahnya investasi terhadap pembangunan infrastruktur (Saleh, 2014).

Menurut Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) untuk mencapai target – target pembangunan infrastruktur yang telah ditetapkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RJPM Nasional) tahun 2015 – 2019 dibutuhkan dana mencapai Rp.5.452 Triliun. Dari keseluruhan dana yang dibutuhkan tersebut, pemerintah pusat dan daerah hanya mampu menyediakan dana sebesar Rp.1.131 Triliun. Hal ini berarti terdapat selisih pendanaan (*financing gap*) sebesar Rp.4.321 Triliun yang pemenuhannya dapat dicapai melalui pendanaan alternatif seperti Kerja sama Pemerintah Swasta, dan sumber pendanaan alternatif lain berupa dana dari perbankan, pasar modal, dan lain-lain (Putri & Wisudanto, 2016). Menurut ketua umum kamar dagang dan industri (KADIN), Suryo Bambang Sulistio menyampaikan bahwa dana yang dibutuhkan infrastruktur di Indonesia sangat besar, diperkirakan sampai Rp.1.786 triliun, dimana budget untuk infrastruktur penyediaan listrik dan energi Rp.681 triliun, Rp.326 triliun untuk rel kereta api, Rp.339 triliun untuk jalan raya, dan Rp.242 triliun untuk ICT. Oleh sebab itu, pemerintah perlu menggunakan pembiayaan alternatif (Hambani & Putri, 2016). Kemudian menurut prediksi McKinsey & Company, Indonesia dalam 10 tahun mendatang membutuhkan suntikan dana investasi sebesar US\$600 miliar.

Faktanya, dalam satu dekade terakhir, investasi infrastruktur menurun cukup tajam, berkisar antara 3% – 4% tiga sampai empat persen dari PDB. Akibatnya, Indonesia kehilangan satu persen dari laju pertumbuhan ekonomi setiap tahunnya, seperti dipaparkan oleh Bank Dunia kemampuan pemerintah untuk memenuhi kebutuhan investasi infrastruktur terbatas oleh antara lain hambatan fiskal

dikarenakan besarnya anggaran untuk subsidi bahan bakar (Hambani & Putri, 2016).

Konsep struktur pembiayaan meliputi pemilihan instrument keuangan, dan bentuk pembiayaan yang didasarkan pada analisis estimasi arus kas yang dihasilkan baik berupa initial *cash outflow* yaitu pengeluaran kas untuk membiayai proyek selama dalam proses perencanaan, konstruksi, sampai dengan proyek siap untuk dioperasikan, maupun *operational cash inflow*, yaitu penerimaan kas dari hasil pembangunan proyek infrastruktur dan pengeluaran kas untuk membiayai kegiatan operasi dan pemeliharaan infrastruktur. Struktur pembiayaan yang baik memegang peranan penting dalam menanggulangi risiko konstruksi dan risiko ekonomi yang merupakan risiko utama dalam pembangunan infrastruktur. Hal ini disebabkan karena struktur pembiayaan mempengaruhi total *life-cycle cost* yang berdampak pada viabilitas keuangan suatu proyek pembangunan infrastruktur. Lebih lanjut, struktur pembiayaan yang baik juga akan mempengaruhi motivasi dan komitmen dari para pihak yang berpartisipasi sehingga mampu mencapai pembangunan infrastruktur yang efektif dan efisien.

Pertimbangan konsep struktur pembiayaan pada proyek pembangunan infrastruktur perlu memperhatikan komponen investasi yang baik dalam pelaksanaannya. Hal ini mengingat bahwa proyek infrastruktur memiliki karakteristik dan keunikan dibandingkan dengan proyek lainnya. Pertimbangan lain yang perlu diperhatikan dalam struktur pembiayaan adalah analisis permasalahan yang mungkin timbul, probabilitas kebangkrutan yang dapat terjadi selama proses pembangunan infrastruktur.

Pemerintah mengakui pembangunan infrastruktur tetap terkendala karena keterbatasan dana. Oleh karena itu guna mempercepat pembangunan infrastruktur. Maka harus melibatkan pihak swasta, Skema Kerja sama Pemerintah Swasta (KPS) sebagai implementasi paradigma “*not business as usual*” dalam pembangunan infrastruktur menjadikan infrastruktur bukan hanya sebagai prasyarat investasi, tetapi juga merupakan lahan investasi bagi pihak swasta," kata Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN)/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) Armida S Alisjahbana. Saat ini, potensi pendanaan pembangunan infrastruktur tidak lebih dari 25% dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), atau hanya satu persen dari Produk Domestik Bruto (PDB). Idealnya, untuk mencapai target ketersediaan infrastruktur di Tanah Air, minimal diperlukan dana sekitar 5% dari PDB (www.neraca.co.id).

Kebutuhan dana pembangunan infrastruktur di Indonesia relatif sangat besar mengingat kualitas infrastruktur di Indonesia tertinggal dibandingkan negara Asia lainnya seperti Singapura, Jepang, Tiongkok dan India. Berdasarkan World Economic Forum (2013), peringkat tertinggi diraih Singapura, urutan kedua dari 144 negara di dunia dengan skor 6,5 (skala 1 : rendah- 7: tinggi). Sementara itu, kualitas infrastruktur Indonesia secara keseluruhan berada pada peringkat 92 dengan skor 3,7 baik pada kualitas jalan, pelabuhan, maupun kualitas penyediaan listrik. Indonesia berada di atas Filipina (98), namun di bawah India (87) dan Tiongkok (69), Korea Selatan (22) dan Jepang (16). Buruknya kualitas infrastruktur Indonesia menjadi salah satu penyebab biaya logistik yang tinggi dan

tidak kompetitif, ditunjukkan dari indeks performa logistic Indonesia pada tahun 2014 hanya berkisar 3,08 (skala 1: rendah – 5: tinggi). Posisi Indonesia berada dibawah Malaysia (3,59) dan Korea Selatan (3,67) (<https://lmfeui.com/data>).

Berikut adalah data realisasi dana tersedia dan yang dibutuhkan dalam membiayai pembangunan infrastruktur Indonesia sejak tahun 2014-2018:

Tabel 3.1
Realisasi Dana Tersedia dan Dana yang Dibutuhkan

Tahun	Dana Tersedia	Dana Dibutuhkan
2014	202 Triliun	953 Triliun
2015	217 Triliun	978 Triliun
2016	210 Triliun	1108 Triliun
2017	216 Triliun	1109 Triliun.
2018	232 Triliun	1206 Triliun

Kurangnya kualitas infrastruktur Indonesia tidak terlepas dari masalah pendanaan. Selama ini, belanja investasi infrastruktur rendah dan tidak memadai untuk membiayai pembangunan infrastruktur yang menjangkau wilayah Indonesia yang sangat luas. Pengeluaran untuk infrastruktur dari APBN tahun 2013 berkisar atau sebesar Rp.203 trilliun dari produk domestic bruto (PDB). Jika digabung dengan sumber lain (APBD, BUMN, dan swasta) total pengeluaran untuk infrastruktur mencapai Rp.438 trilliun dari PDB. Dengan demikian pembangunan infrastruktur di Indonesia masih bergantung pada APBN dan APBD, sedangkan peran swasta belum signifikan (<https://lmfeui.com/data>). Sehingga perlu adanya

upaya untuk memenuhi kebutuhan dan tersebut. Pemerintah Indonesia telah melakukan berbagai upaya untuk memenuhi kebutuhan dan tersebut melalui pendirian beberapa lembaga pembiayaan. Indonesia pernah memiliki Bank Pembangunan Indonesia (BAPINDO) yang didirikan pada tahun 1952.

Dari awal pendiriannya Bapindo memang fokus membiayai pembangunan infrastruktur seperti jalan tol, pelabuhan, pembangkit listrik, bandar udara, transportasi (darat, laut dan udara). Untuk pola sumber dananya Bapindo mengandalkan obligasi deposito, tabungan dan khusus untuk sektor tertentu yang akan diberikan intensif oleh pemerintah maka Bank Indonesia memberikan Kredit Likuiditas Bank Indonesia (KLBI). Namun, akibat krisis yang melanda ekonomi Indonesia pada pertengahan tahun 1997, bank ini kemudian dileburkan bersama beberapa bank BUMN lainnya menjadi Bank Mandiri saat ini (<https://lmfeui.com/data>).

Kebutuhan pembangunan infrastruktur adalah hal yang tidak dapat dihindari sebagai upaya peningkatan kesejahteraan rakyat. Adanya keterbatasan pendanaan yang berasal dari internal baik perusahaan daerah, kas daerah, pemerintah provinsi dan pemerintah pusat, maka penggunaan dan eksternal dimungkinkan dan diperlukan. Dimana secara umum sumber pendanaan komersial apabila dirasakan relatif mahal, maka perlu dicari atau dibentuk kelembagaan baru yang dapat memfasilitasi kebutuhan pendanaan pembangunan infrastruktur di daerah – daerah. Ditengah keterbatasan anggaran pemerintah untuk mempercepat pembangunan infrastruktur, pemerintah memilih suatu konsep dengan mengundang para investor untuk bekerja sama dan berkontribusi secara aktif

dalam penyediaan dana dalam pembangunan infrastruktur. Konsep itu dikenal dengan skema Public Private Partnership (PPP) atau Kerja sama Pemerintah Swasta (KPS).

Pemerintah menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerja sama Pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur dan telah direvisi dengan Perpres Nomor 13 Tahun 2010 (perubahan pertama), Perpres Nomor 56 Tahun 2011 (perubahan kedua), dan Perpres Nomor 66 Tahun 2013 (perubahan ketiga). Dalam kaitannya, Indonesia mengundang beberapa negara seperti Tiongkok untuk bekerja sama dan melakukan investasi dibidang infrastruktur dan konstruksi, salah satunya yaitu proyek pembangunan kereta cepat Jakarta – Bandung. Untuk memenuhi percepatan pembangunan infrastruktur Indonesia merangkul Tiongkok sebagai investor proyek tersebut. Dilihat dari sejarah kelembagaan kereta api di Indonesia, bahwa perkertaapian dimulai dari swasta (pada jaman Belanda), nasionalisasi republik, perusahaan negara (BUMN), dengan regulasi yang mendorong keterlibatan swasta dalam penyelenggaraan infrastruktur dalam (Perpres No. 67 Tahun 2005), perkertaapian dapat diselenggarakan oleh swasta (Direktorat Jenderal Perkeretaapian – Kementerian Perhubungan, 2011).

Artinya bahwa untuk membangun sarana infrastruktur di Indonesia tidak hanya selalu mengandalkan peran pemerintah, melainkan juga membutuhkan pihak swasta baik itu BUMN maupun lembaga luar negeri. Kerja sama pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung antara Indonesia – Tiongkok merupakan aplikasi dari skema *Public Private Partnership* (PPP) atau Kerja sama

Pemerintah Swasta (KPS). Proyek kereta cepat Jakarta – Bandung merupakan contoh pembangunan infrastruktur tanpa menggunakan dana APBN. Dengan investasi tak kurang dari 5,573 miliar dollar Amerika Serikat (AS), Konsorsium BUMN Indonesia dan Konsorsium Tiongkok Railways menggarap proyek besar tersebut dengan skema *business to business*. Seperti yang dijelaskan pada jurnal Direktorat Jenderal Perkeretaapian – Kementerian Perhubungan tujuan dari rencana ini adalah terwujudnya pendanaan perkeretaapian yang kuat dengan dukungan investasi swasta. Pada tahun 2030 struktur investasi/pendanaan perkeretaapian telah mencapai 70% investasi swasta dan 30% investasi Pemerintah atau APBN. Untuk mencapai sasaran investasi dan pendanaan perkeretaapian tersebut di atas akan ditempuh kebijakan – kebijakan seperti : a) meningkatkan investasi dan pendanaan penyelenggaraan perkeretaapian melalui dukungan regulasi dan mekanisme perizinan yang kondusif bagi iklim investasi serta pembentukan lembaga pembiayaan infrastruktur perkeretaapian; b) mendorong keterlibatan swasta dalam investasi penyelenggaraan perkeretaapian melalui pola Kerja sama Pemerintah dan Swasta (KPS) serta pola penyelenggaraan perkeretaapian khusus (Direktorat Jenderal Perkeretaapian – Kementerian Perhubungan, 2011).

3.4.3 Peralihan dari Bentuk Kerja sama *Government to Government* (G to G) ke Kerja sama *Business to Business* (B to B)

Konsep *E-Government* merupakan salah satu contoh implementasi praktek e-business dalam bidang pemerintahan. Menurut Gullledge & Sommer (2002)

perubahan-perubahan yang terjadi dalam filsafat manajemen menyebabkan organisasi sektor publik berfikir dan bertindak seperti organisasi-organisasi sektor privat (Hughes et.al., 2006 : 76).

Pemahaman E-Government ini bisa dilihat bahwa inti dari E-Government adalah pengaplikasian teknologi informasi dan komunikasi untuk melayani warganegara - termasuk pelaku bisnis - dengan lebih baik, cepat dan murah yang disertai dengan menggunakan prinsip-prinsip bisnis, yaitu efisiensi dan efektivitas yang berorientasi kepada kepuasan warganegara dan pihak-pihak lainnya (lihat Muir dan Oppenheim, Kumar, et al, 2007, dan Monga, 2008).

Menurut the World Bank Group (2003), penerapan teknologi informasi dan komunikasi di lembaga pemerintahan akan menghasilkan: *better delivery of government services to citizens, improved interactions with business and industry, citizen empowerment through access to information, or more efficient government management* (Affisco & Soliman, 2006 : 13). Artinya semua stakeholder dan pemerintah dapat melakukan simbiosis mutualisme yang pada akhirnya akan mengembangkan semua aspek kota, terutama dari sisi ekonomi.

Kebutuhan jasa transportasi untuk konektivitas antar kota di Indonesia semakin mendesak. Salah satu wacana pembangunan infrastruktur dalam bidang transportasi yang akan segera diwujudkan dalam waktu dekat ini adalah pembangunan kereta cepat Jakarta – Bandung. Jakarta dan Bandung merupakan dua kota besar di Indonesia yang memiliki peran penting dalam pertumbuhan ekonomi Indonesia. Aktivitas bisnis dan perekonomian masyarakat antara Jakarta – Bandung yang semakin tinggi membuat pemerintah berusaha untuk

menjembatani kebutuhan masyarakat terhadap jasa transportasi yang lebih efektif dan efisien, salah satunya melalui transportasi kereta cepat (*high speed railway*.)

Dalam mewujudkan pembangunan kereta cepat tersebut, Presiden Jokowi mengatakan pemerintah tidak akan menggunakan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Sehingga, skema yang akan dilakukan dalam pembangunan kereta cepat tersebut merupakan skema business to business (B to B). Posisi pemerintah dalam hal ini hanya sebagai regulator, dan menyerahkan sepenuhnya pembangunan kereta cepat tersebut kepada Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang akan bekerja sama dengan pihak swasta (<http://presidenri.go.id>). Untuk membangun kereta cepat di Indonesia 75% pembiayaan ditanggung oleh Tiongkok. Anggaran tersebut akan dikucurkan oleh lembaga finansial Tiongkok. Sementara 25% sisa pembiayaan akan dibebankan kepada perusahaan patungan (*joint venture*) antara *Tiongkok Railway Corporation* dengan mitra lokal di Indonesia. Dalam joint venture itu, Indonesia akan memegang saham sebesar 60% dan Tiongkok 40%. Dengan syarat pendanaan, harga pembangunan, dan tingkat pengembalian modal (Internal Ratio of Return) yang lunak demi menjamin kelangsungan proyek kereta cepat. Manfaat dibangunnya kereta cepat dengan menggunakan skema *business to business* (B to B), selain tidak adanya resiko bagi pemerintah yang akan mengganggu APBN, maka pemerintah akan menghemat APBN dan APBN bisa digunakan untuk pembangunan infrastruktur di luar Jawa. Dalam proses pembangunannya proyek tersebut mengutamakan komponen bahan dari dalam negeri. Terkait dengan penggunaan komponen lokal, maka proyek ini akan menggunakan kandungan

lokal sebesar 60% dan dapat ditingkatkan seiring dengan peningkatan industri kereta api nasional.

Dalam pelaksanaan Skema *business to business* (B to B) yang dijalankan dalam pembangunan kereta cepat Jakarta – Bandung juga akan memberikan dampak yang besar terhadap para teknisi dan insinyur Indonesia untuk belajar dan mengadopsi serta meningkatkan kemampuannya melalui proses alih teknologi. Jaminan transfer teknologi kereta cepat dari Tiongkok ke Indonesia. Tiongkok menjanjikan membantu Republik Indonesia (RI) membentuk dan membina tim ahli yang mampu merancang, mengoperasikan, dan mengelola kereta cepat. Dalam hal ini, perjanjian kerja sama telah ditandatangani antara konsorsium Tiongkok dan Indonesia untuk melatih personel RI. Staf teknik dari Indonesia di bidang lokomotif, komunikasi, persinyalan, pemeliharaan, dan suplai energi dapat diberangkatkan ke Tiongkok kapan pun untuk menerima pelatihan. Indonesia akan dibantu dalam pengembangan kapasitas perakitan dan produksi fasilitas kereta cepat, serta membentuk sistem standar produk, pengelolaan, dan teknologi kereta cepat (www.cnnindonesia.com).

Dalam rangka mendukung penyiapan tenaga kerja yang ahli dan terampil, telah disepakati adanya pendidikan dan pelatihan serta magang yang akan dilaksanakan di Tiongkok. Sebagai langkah awal akan dikirim tenaga kerja Indonesia ke Tiongkok untuk belajar dan magang dibidang perkeretaapian tanpa adanya biaya tambahan. Program magang yang diutamakan untuk operation dan maintenance mencakup kegiatan profesi operasi kereta cepat, lokomotif,

infrastruktur, elektrik, mekanik, rolling stock, penyediaan energy dan lain-lainnya.

Tabel 3.2
Rational Model Indonesia menerima Investasi dari Tiongkok

<i>Goals and Objectives</i>	<i>Alternatives</i>	<i>Consequences</i>		<i>Choice</i>
		<i>Cost</i>	<i>Benefit</i>	
Indonesia ingin melaksanakan pembangunan nasional, dengan membangun infrastruktur dan pembangunan di sektor maritim.	Indonesia menyetujui kerjasama: Mendekatnya Indonesia terhadap Tiongkok adalah kegagalan AS dalam strategi rebalance to Asia. Kebangkitan ekonomi Tiongkok mengancam	Investasi Tiongkok di Indonesia terus mengalami kenaikan.	Investasi penanaman modal asing (PMA) atau Foreign Direct Investment dari Tiongkok ke Indonesia tercatat ada sejumlah 1.734 proyek dengan nilai 2,665 miliar dolar AS. Tren ini meningkat, signifikan dibandingkan dengan nilai realisasi dua tahun sebelumnya Untuk investasi swasta Indonesia dari Tiongkok, ada	Indonesia menyetujui kerjasama dengan Tiongkok yakni kerjasama yang dilakukan oleh Indonesia dengan Tiongkok lebih banyak berfokus ke dalam bidang perekonomian. Menyetujui Kerjasama dalam hal Tiongkok berinvestasi menanamkan modalnya di Indonesia Seperti pendaan pembuatan Jalan Tol yang

<p>posisi AS sebagai kekuatan ekonomi global.</p>		<p>peningkatan yang cukup signifikan antara tahun 2014-2016. Pada tahun 2014, Investasi swasta Indonesia dari Tiongkok mencapai 6,883 miliar dolar AS pada 2014. Pada tahun investasi Tiongkok di Indonesia telah mencapai 13,816 miliar dolar AS atau berarti meningkat hampir dua kali lipat selama dua tahun terakhir</p>	<p>pendanaannya dari Tiongkok keuntungan nya dibagi menjadi 2.</p>
---	--	--	--

<i>Goals and Objectives</i>	<i>Alternatives</i>	<i>Consequences</i>		<i>Choice</i>
		<i>Cost</i>	<i>Benefit</i>	
Bekerjasama dengan Tiongkok memberikan keuntungan bagi Indonesia.	Indonesia tidak menyetujui kerjasama: Indonesia memilih untuk tidak bekerja sama dengan Tiongkok, dengan beberapa pertimbangan. Salah satunya adalah untuk menjaga hubungan bilateral yang telah lama terjalin dengan Amerika Serikat.	Investasi Tiongkok di Indonesia akan menurun dari tahun ke tahun. Indonesia juga tidak menjadi prioritas Tiongkok dalam pengembangan ekonomi Tiongkok.	Indonesia tidak memiliki ketergantungan perekonomian terhadap Tiongkok.	Indonesia fokus menggaet investasi dari negara besar lainnya.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

4.1 Kesimpulan

Pemerintah Indonesia menyadari bahwa Indonesia masih memiliki beberapa kekurangan dalam hal pelaksanaan pembangunan dan selanjutnya menganggap bahwa bidang investasi sangat penting dalam hal menjamin kondisi perekonomian dalam negeri. Oleh karena itu Pemerintah mengeluarkan berbagai kebijakan maupun strategi untuk menarik minat investor asing agar mau menanamkan modalnya di Indonesia. Adapun kebijakan dan strategi tersebut adalah perbaikan iklim investasi Indonesia, kemudian pendekatan pemasaran secara menyeluruh (*end to end*) dan yang terakhir adalah pemberian insentif investasi (*tax allowance*).

Pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo, hubungan Indonesia dan Tiongkok mengalami peningkatan yang cukup pesat. Bahkan, peningkatan tersebut menjadi sinyal kuat pergeseran politik luar negeri Indonesia terhadap Tiongkok. Perhatian Presiden Joko Widodo terhadap Tiongkok sudah ditunjukkan sejak awal masa jabatannya. Secara simbolis, Tiongkok merupakan negara yang pertama kali dikunjungi Jokowi pada 8 November 2014. Kunjungan Jokowi tersebut bertepatan dengan Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) APEC di Beijing Tiongkok. Sebagai negara pertama yang dikunjungi, tentu tidak bisa dilepaskan dari pemaknaan khusus bahwa Tiongkok memiliki posisi strategis dalam politik luar negeri Jokowi. Dalam kunjungan itu, kedua negara mencapai kesepakatan-kesepakatan strategis. Misalnya, Jokowi menyatakan komitmennya untuk

bergabung dengan Tiongkok dalam pembentukan *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) yang dipimpin oleh Tiongkok. AIIB adalah lembaga keuangan internasional yang dipimpin oleh Tiongkok yang dibentuk khusus untuk pembiayaan proyek infrastruktur. Lebih spesifik, AIIB dibentuk sebagai bank yang khusus mendukung inisiatif Silk Road Tiongkok, yang fokus pada penyempurnaan hubungan di Asia, Timur Tengah, Afrika dan Eropa

Indonesia melihat bahwa perekonomian Tiongkok mengalami restrukturisasi ekonomi dari sistem perencanaan pusat yang tertutup bagi perdagangan internasional, berubah menjadi sistem perekonomian yang berorientasi pasar sehingga mendorong perkembangan sektor swasta sebagai pemain utama dalam ekonomi global. Restrukturisasi perekonomian yang dilakukan oleh pemerintah Tiongkok diantaranya adalah mengembangkan pasar saham, meningkatkan pertumbuhan di sektor swasta dan juga membuka diri terhadap perdagangan asing dan investasi.

Dalam kaitannya dengan investasi Tiongkok ke Indonesia, tercatat ada dua kebijakan dan satu perilaku yang mengindikasikan bahwa Indonesia mengkhuskan investasi Tiongkok. Hal tersebut adalah diberikannya proyek kereta cepat kepada Tiongkok dibanding Jepang yang jelas-jelas sudah bertahun-tahun menjadi partner kerja sama Indonesia dalam hal pembangunan infrastruktur. Kemudian, pembukaan *desk* khusus untuk melayani investor Tiongkok di Badan Koordinasi Penanaman Modal menandakan bahwa Tiongkok saat ini sudah menjadi salah satu negara yang diprioritaskan untuk datang dan menanamkan modalnya ke Indonesia. Terakhir adalah hasil kunjungan Presiden yang membawa

nota kesepahaman investasi sebesar USD 74 Miliar semakin membuktikan keseriusan Tiongkok untuk menjadi investor besar bagi Indonesia.

Adapun faktor-faktor yang menyebabkan Indonesia menerima investasi Tiongkok selama kepemimpinan Presiden Joko Widodo adalah:

4.1.1 Perluasan Kerja Sama

Tiongkok menyiratkan dana proyek-proyek infrastruktur di Indonesia antara lain pembangunan 24 pelabuhan, 15 bandar udara (bandara), pembangunan jalan sepanjang 1.000 kilometer (km), pembangunan jalan kereta api sepanjang 8.700 km, serta pembangunan pembangkit listrik berkapasitas 35.000 megawatt (MW). Tidak hanya itu, Tiongkok juga akan terlibat dalam pembangunan jalur kereta supercepat Jakarta-Bandung dan Jakarta- Surabaya dengan total dana sebesar US\$100 Miliar sebagai modal investasi setelah Pemerintah Indonesia memberikan daftar proyek-proyek yang diperuntukkan bagi para investor Tiongkok.

4.1.2 Keterbatasan Pendanaan Pemerintah Indonesia

Data Kemenkeu Republik Indonesia menunjukkan bahwa kemampuan pemerintah Indonesia untuk mendanai pembangunan infrastruktur dengan menggunakan dana yang berasal dari negara sangat terbatas. Permasalahan kelangkaan dana pembiayaan terhadap pembangunan infrastruktur ditunjukkan dengan alokasi dana yang dirumuskan oleh pemerintah belum optimal. Selain itu, menurut Kementerian Keuangan (Kemenkeu) juga menempatkan alokasi dana sebagai salah satu permasalahan yang dihadapi dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia. Tidak hanya alokasi dana untuk pembangunan yang masih minim,

namun alokasi dana untuk pemeliharaan terhadap infrastruktur — infrastruktur yang sudah ada juga masih terbatas; dan

4.1.3 Peralihan dari Bentuk Kerja Sama Government to Government (G to G) ke Kerja sama Business to Business (B to B)

Dalam mewujudkan pembangunan kereta cepat tersebut, Presiden Jokowi mengatakan pemerintah tidak akan menggunakan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Sehingga, skema yang akan dilakukan dalam pembangunan kereta cepat tersebut merupakan skema business to business (B to B). Posisi pemerintah dalam hal ini hanya sebagai regulator, dan menyerahkan sepenuhnya pembangunan kereta cepat tersebut kepada Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang akan bekerja sama dengan pihak swasta. Untuk membangun kereta cepat di Indonesia 75% pembiayaan ditanggung oleh Tiongkok. Anggaran tersebut akan dikucurkan oleh lembaga finansial Tiongkok. Sementara 25% sisa pembiayaan akan dibebankan kepada perusahaan patungan (joint venture) antara *China Railway Corporation* dengan mitra lokal di Indonesia. Dalam joint venture itu, Indonesia akan memegang saham sebesar 60% dan Tiongkok 40%. Dengan syarat pendanaan, harga pembangunan, dan tingkat pengembalian modal (Internal Ratio of Return) yang lunak demi menjamin kelangsungan proyek kereta cepat. Manfaat dibangunnya kereta cepat dengan menggunakan skema *business to business* (B to B), selain tidak adanya resiko bagi pemerintah yang akan mengganggu APBN, maka pemerintah akan menghemat APBN dan APBN bisa digunakan untuk pembangunan infrastruktur di luar Jawa.

4.2 Saran

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti mengenai faktor penyebab Indonesia menerima investasi dari Tiongkok. Dalam penelitian ini peneliti hanya membahas penyebab Indonesia menerima investasi dari Tiongkok dengan menggunakan konsep *rational model*. Penelitian selanjutnya diharapkan dapat lebih menjelaskan faktor penyebab mengapa Indonesia menerima investasi dari Tiongkok dari berbagai sudut pandang dan sumber-sumber yang lebih bervariasi.

REFERENSI

- Hariyono, Paulus. *Menggali Latar Belakang Stereotip dan Persoalan Etnis Tionggok di Jawa dari Jaman Keemasan, Konflik Antar Etnis Hingga Kini*, Mutiara Wacana, Semarang
- Zein, Abdul Baqir. *Etnis Tionggok Dalam Potret Pembauran di Indonesia.*, Prestasi Insan, Jakarta
- Yuanzhi, Kong. *Silang Budaya Tionggok Indonesia.*, Bhuana Ilmu Populer, Jakarta, 1999, p. 123
- Tionggok and the Shaping of Indonesia (1949–1965)* <https://englishkyoto-seas.org/wp-content/uploads/010312.pdf>
- I. Wibowo dan Syamsul Hadi *Merangkul Tionggok: Hubungan Indonesia-Tionggok pasca Soeharto* Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama
- Hariyono, Paulus. *Menggali Latar Belakang Stereotip dan Persoalan Etnis Tionggok di Jawa dari Jaman Keemasan, Konflik Antar Etnis Hingga Kini*, Mutiara Wacana, Semarang,
- Zein, Abdul Baqir. *Etnis Tionggok Dalam Potret Pembauran di Indonesia.*, Prestasi Insan, Jakarta, 2000,
- Yuanzhi, Kong. *Silang Budaya Tionggok Indonesia.*, Bhuana Ilmu Populer, Jakarta, 1999
- Tionggok and the Shaping of Indonesia (1949–1965)* <https://englishkyoto-seas.org/wp-content/uploads/010312.pdf> diakses pada tanggal 10 Desember 2020

Indonesia-Tiongkok Perkuat Hubungan dengan Kerja sama Ekonomi

<https://tirto.id/indonesia-Tiongkok-perkuat-hubungan-dengan-kerja-sama-ekonomi-coJs>, diakses pada tanggal 9 Desember 2020

Mohtar Mas'ued, 1990. *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi*.

Jakarta: LP3ES

K.J.Holsti, *International Politics: Framework for analysis*, edisi Bahasa Indonesia

Politik Internasional Kerangka untuk Analisis, diterjemahkan oleh M. Tahir Azhari Erlangga, Jakarta, 1988

James S. Coleman. 2013. *Dasar-dasar Teori Sosial Foundation of Social Theory*.

Bandung: Nusa Media

Ritzer, George, dan Douglas J. Goodman. 2012. *Teori Sosiologi Modern Edisi*

Revisi. Yogyakarta: Kreasi Wacana, hal 85

Scott Enright & Associates, *One Belt One Road: Insights for Finland* (Team

Finland Future Watch Report, January 2016), hal. 3.

Tiongkok-Britain Business Council, *One Belt One Road: A Role for UK*

Companies in Developing Tiongkok's New Initiative (London: Foreign and Commonwealth Office), h. 6-8.

Sugiyono, Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D , Alfabeta,

Bandung, 2009, hal 29.

Utsman Ali, "Teknik Pengumpulan dan Analisis Data Kualitatif",

<http://www.pengertianpakar.com/2015/05/teknik-pengumpulan-dan-analisis-data-kualitatif.html>, diakses pada tanggal 22 januari 2019.