

**FAKTOR DIBALIK KERJA SAMA INDONESIA-TIONGKOK:  
PEMBANGUNAN KERETA CEPAT INDONESIA TAHUN 2014-2022**

**SKRIPSI**



**UNIVERSITAS  
ISLAM  
INDONESIA**

Oleh:

**ARIEF FIDAR RAHMAN ALFAREZI**

19323128

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

**2023**

**FAKTOR DIBALIK KERJA SAMA INDONESIA-TIONGKOK:  
PEMBANGUNAN KERETA CEPAT INDONESIA TAHUN 2014-2022**

**SKRIPSI**

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



Oleh:

**ARIEF FIDAR RAHMAN ALFAREZI**

19323128

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

**2023**

## HALAMAN PENGESAHAN

### FAKTOR DIBALIK KERJA SAMA INDONESIA-TIONGKOK: PEMBANGUNAN KERETA CEPAT INDONESIA TAHUN 2014-2022

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

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

Pada Tanggal

**28 AGUSTUS 2023**

Mengesahkan

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

Ketua Program Studi



Karina Utami Dewi, S.I.P., M.A.

Dewan Penguji

- 1 Hangga Fathana, S.I.P., B.Int.St., M.A.
- 2 Muhammad Zulfikar Rakhmat, B.A., M.A., Ph.D.
- 3 Enggar Furi Herdianto, S.I.P., M.A.

Tanda Tangan

*Hangga Fathana*  
*Muhammad Zulfikar Rakhmat*  
*Enggar Furi Herdianto*

## PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK

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

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

Memberikan pernyataan yang tidak benar dianggap sebagai pelanggaran integritas akademik.

Yogyakarta, 28 Agustus 2023



*Arief Fidar Rahman Alfarezi*

## DAFTAR ISI

<b>SKRIPSI</b> .....	i
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	ii
<b>PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK</b> .....	ii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	iv
<b>DAFTAR GAMBAR DAN TABEL</b> .....	vi
<b>ABSTRAK</b> .....	vii
<b>BAB 1 PENDAHULUAN</b> .....	1
<b>1.1 Latar Belakang</b> .....	1
<b>1.2 Rumusan Masalah</b> .....	6
<b>1.3 Tujuan Penelitian</b> .....	6
<b>1.4 Cakupan penelitian</b> .....	6
<b>1.5 Tinjauan Pustaka</b> .....	7
<b>1.6 Kerangka Pemikiran</b> .....	9
<b>1.7 Argumen Sementara</b> .....	13
<b>1.8 Metode Penelitian</b> .....	14
<i>1.8.1 Jenis Penelitian</i> .....	14
<i>1.8.2 Subjek dan Objek Penelitian</i> .....	14
<i>1.8.3 Metode Pengumpulan Data</i> .....	14
<i>1.8.4 Proses Penelitian</i> .....	14
<b>1.9 Sistematika Pembahasan</b> .....	15
<b>BAB 2 ANALISIS: FAKTOR POLITIK DOMESTIK DAN KEMAMPUAN EKONOMI MILITER</b> .....	16
<b>2.1 Politik Domestik</b> .....	16
<b>2.1.2 Birokratis</b> .....	20
<b>2.1.3 Kepentingan</b> .....	24
<b>2.1.4 Pengaruh Opini Masyarakat</b> .....	25
<b>2.2 Kemampuan Ekonomi dan Militer</b> .....	28
<b>BAB 3</b> .....	36
<b>ANALISIS: FAKTOR KONTEKS INTERNASIONAL</b> .....	36
<b>3.1 Faktor Geografis</b> .....	36

<b>3.2 Faktor Relasi Ekonomi .....</b>	<b>39</b>
<b>3.3 Faktor Relasi Politik .....</b>	<b>42</b>
<b>BAB 4 .....</b>	<b>49</b>
<b>PENUTUP .....</b>	<b>49</b>
<b>4.1 Kesimpulan .....</b>	<b>49</b>
<b>4.2 Rekomendasi .....</b>	<b>56</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>58</b>

## DAFTAR GAMBAR DAN TABEL

<b>Gambar 1. Pengambilan Kebijakan.....</b>	<b>13</b>
<b>Gambar 2. moda transportasi kereta untuk bepergian ke Kota Bandung atau sebaliknya. ....</b>	<b>27</b>
<b>Tabel 1 Sikap Partai Politik Dalam Keputusan Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung .....</b>	<b>17</b>
<b>Tabel 2. Penugasan Kementerian/Kelembagaan Dalam Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung .....</b>	<b>20</b>
<b>Tabel 3. Keanggotaan bersama Indonesia dan Tiongkok dalam organisasi internasional atau perjanjian internasional.....</b>	<b>37</b>
<b>Tabel 4. Ringkasan Analisis .....</b>	<b>50</b>

## ABSTRAK

Kebijakan Presiden Joko Widodo memilih Tiongkok sebagai mitra dalam pembangunan kereta cepat di Indonesia telah menuai banyak perdebatan di kalangan masyarakat Indonesia sendiri. Pasalnya, pemilihan Tiongkok dibanding Jepang sebagai mitra dinilai terkesan tergesa-gesa karena Jepang lebih berpengalaman dalam mengembangkan teknologi kereta cepat. Akibatnya, banyak kekhawatiran yang terjadi mengenai keputusan tersebut terkait resiko dan kepentingan lain yang mungkin terjadi. Maka dari itu, penting untuk mengetahui latar belakang dibalik keputusan yang diambil oleh Presiden Joko Widodo tersebut. Dalam menganalisis hal tersebut, peneliti menggunakan teori Pengambilan Kebijakan dari William D. Coplin. Teori tersebut menjelaskan bahwasanya terdapat faktor-faktor yang dapat mempengaruhi pengambil kebijakan yaitu faktor politik dalam negeri, faktor kekuatan ekonomi dan militer, dan faktor konteks internasional. Dalam konteks internasional sendiri terdapat tiga faktor yang mempengaruhi yakni geografis, relasi ekonomi, dan relasi politik. Faktor-faktor tersebut untuk melihat faktor apa saja yang mempengaruhi Presiden Joko Widodo dalam memilih Tiongkok pada pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung.

**Kata kunci:** kereta cepat, Indonesia, Tiongkok, pengambilan kebijakan.

President Joko Widodo's policy of choosing China as a partner in developing fast trains in Indonesia has generated much debate among the Indonesian people. The reason is that the choice of China over Japan as a partner is considered to be hasty because Japan is more experienced in developing fast train technology. As a result, there are many concerns about the decision regarding risks and other interests that may occur. Therefore, it is crucial to know the background behind the decision taken by President Joko Widodo. In analyzing this, the researcher uses the theory of Policy Making from William D. Coplin. The theory explains that there are factors that can influence policymakers, namely domestic political factors, economic and military power factors, and international context factors. In the international context itself, there are three influencing factors, namely geography, economic relations, and political relations. These factors are to see what factors influence President Joko Widodo in choosing China for the construction of the Jakarta-Bandung fast train.

**Key words:** fast train, Indonesia, Tiongkok, policy making



# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Kerja sama antara Indonesia dan Tiongkok sudah terjalin sejak tahun 1949 ditunjukkan dengan hubungan baik yang dibangun oleh Presiden Soekarno. Indonesia menerima petunjuk dari Tiongkok untuk menentukan arah pembangunan Indonesia pasca merdeka pada tahun 1945. Hubungan tersebut semakin erat ketika Perdana Menteri Tiongkok Zhou En Lai menghadiri Konferensi Asia Afrika (KAA) yang diselenggarakan pada 18-25 April 1955 di Kota Bandung. Persahabatan kedua negara ini semakin menunjukkan bahwa interaksi yang dibangun merupakan hubungan timbal balik yang saling menguntungkan dan diperkuat dengan ditandatanganinya perjanjian Kerja sama di bidang kebudayaan pada 1 April 1961 (Perpustakaan Kementerian Sekretariat Negara Republik Indonesia 2015).

Hubungan bilateral Indonesia dan Tiongkok sempat terhenti pada 1967 karena Pemerintahan Indonesia tidak mendukung keberadaan Komunis dan memunculkan rasa antipati. Namun setelah sekian lama memutuskan hubungan kenegaraan dengan Tiongkok, pada masa pemerintahan Presiden Soeharto Indonesia berusaha membangun Kembali hubungan baik dengan Tiongkok. Presiden Soeharto berupaya untuk menjalin kerja sama di bidang ekonomi. Keberhasilan pemulihan hubungan bilateral kedua negara ditunjukkan dengan adanya peningkatan jumlah ekspor barang dari Indonesia ke Tiongkok dan kesepakatan pembukaan konsulat jenderal baru di kedua negara (Uyun 2017).

Sejak membaiknya hubungan bilateral Indonesia dan Tiongkok membuat serangkaian kerja sama sudah terbentuk hingga pemimpin pemerintahan Indonesia selanjutnya hingga kepemimpinan Presiden Joko Widodo. Sejak Joko Widodo dilantik sebagai Presiden Indonesia ke-7 pada Oktober 2014, beliau langsung Menyusun program kerja sama dengan beberapa negara. Tiongkok menjadi salah satu fokus Presiden Joko Widodo dalam menjalin hubungan bilateral. Joko Widodo menghadiri acara Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) *Asia-Pacific Economic Cooperation* (APEC) di Beijing, Tiongkok pada November 2014 dengan agenda pembahasan mengenai infrastruktur dan konektivitas (*BBC* 2014). Presiden Joko Widodo meninjau langsung infrastruktur yang sudah ada di Tiongkok salah satunya kereta cepat. Tiongkok memiliki kereta cepat yang bernama *China Railway High-speed* (CHR) yang menghubungkan Kota Beijing dan Tianjin yang berjarak 120 km sehingga Presiden Joko Widodo tertarik untuk mengaplikasikan proyek kereta cepat di Indonesia untuk menghubungkan kota-kota besar di Indonesia (Suhendra 2015).

Presiden Joko Widodo terus berupaya untuk mengejar ketertinggalan perkembangan infrastruktur di Indonesia. Pembangunan infrastruktur dinilai dapat mendongkrak pertumbuhan perekonomian Indonesia karena fokus dari program besar ini adalah pembangunan berkelanjutan. Ketika infrastruktur sudah memadai dan pertumbuhan ekonomi di Indonesia semakin meningkat, otomatis angka kemiskinan akan berkurang. Selain itu, dengan adanya proyek besar di Indonesia yang membutuhkan waktu pengerjaan yang cukup lama akan menguntungkan pekerja buruh Indonesia karena mereka akan mendapatkan pekerjaan yang pasti dalam jangka waktu yang cukup Panjang (Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas 2018).

Misi percepatan pembangunan infrastruktur di Indonesia tentu membutuhkan anggaran yang cukup besar hingga ribuan triliun yang dihitung dari perkiraan biaya seluruh program pembangunan infrastruktur. Tentu dengan nominal yang sebanyak itu pembiayaan dari APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara) tidak akan bisa membiayai secara keseluruhan karena terdapat anggaran APBN dialokasinya ke berbagai sector. Dengan demikian, pemerintah mengeluarkan kebijakan yang memperbolehkan pihak swasta berpartisipasi dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia, baik mulai dari proses pembiayaan, pembangunan, hingga perawatan. Kebijakan skema tersebut yakni KPS (Kerja sama Pemerintah dan Swasta) yang secara resmi teregulasi dalam Perpres No. 66 Tahun 2013 (Supriatna 2017). Skema kerja sama tersebut kemungkinan pemerintah memberikan hak konsesi pengelolaan komersial sarana infrastruktur kepada swasta yang menjadi mitra resmi selama jangka waktu yang sudah disepakati dalam perjanjian di awal.

Sejak awal Presiden Joko Widodo menjabat, memang sudah tampak kedekatan yang terjalin antara Indonesia dan Tiongkok. Salah satu bentuk keseriusan hubungan kerja sama tersebut yakni terbentuknya kerja sama pembangunan kereta cepat yang menghubungkan dua kota besar di Indonesia yakni Jakarta sebagai ibu kota negara dan Kota Bandung sebagai kota tekstil (China Railway Group Limited 2019). Pemerintah Indonesia tertarik untuk menyetujui kerja sama dengan Tiongkok karena sumber pembiayaannya tidak menggunakan dana dari APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara) melainkan sumber pembiayaannya berasal dari perusahaan gabungan antara BUMN Indonesia dan China Railway International Co.Ltd. sehingga proyek tersebut

mengimplementasikan skema KPS (Kerja sama Pemerintah dan Swasta) dimana BUMN Indonesia berperan sebagai pihak perwakilan pemerintah Indonesia dan China Railway Internasional sebagai pihak swasta dari Tiongkok. Hal tersebutlah yang membuat proyek konstruksi senilai 5,5 miliar dollar tersebut membentuk perusahaan pelaksana yakni PT. KCIC (Kereta Cepat Indonesia China) pada Oktober 2015 (China Railway Group Limited 2019).

Sebelum Indonesia memiliki kesepakatan kerja sama dengan Tiongkok untuk membangun kereta cepat, Jepang menjadi salah satu negara yang tertarik untuk berinvestasi kereta cepat di Indonesia. Jepang telah mengirim utusannya yakni Izumi Hiroto untuk menyerahkan proposal penawaran kerja sama pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung pada bulan Agustus Tahun 2015 (Kurniawati 2018). Dalam proposal tersebut, Jepang menawarkan investasi sebesar 6,2 miliar dollar Amerika dengan menggunakan tipe kereta cepat andalan negaranya yakni Shinkansen E5 yang mampu melesat hingga kecepatan 300 kilometer per jam. Kereta berstandar internasional tersebut diklaim memiliki tingkat keamanan yang tinggi mulai dari pendeteksi api, asap, hingga gempa. Indonesia perlu mempertimbangkan secara teliti dalam memilih mitra untuk merealisasikan pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung karena proyek ini diharapkan dapat memberikan dampak positif bagi perekonomian Indonesia.

Proyek strategis tersebut diharapkan dapat membantu mobilitas masyarakat yang setiap tahunnya meningkat di dua kota besar tersebut. Keberadaan jalan bebas hambatan belum cukup mengurangi waktu tempuh antar dua kota tersebut yang berjarak kurang lebih 142,3 Km. proyek besar yang melibatkan perusahaan-

perusahaan BUMN yang membentuk perusahaan konsorsium baru yang terdiri dari PT Wijaya Karya, PT Kereta Api Indonesia, PT Jasa Marga dan PT Perkebunan Nusantara VIII. Pemerintah Indonesia berharap dengan adanya moda transportasi publik baru di Indonesia ini bisa mendorong kepercayaan diri Bangsa Indonesia di mata dunia dan mendorong perekonomian bangsa.

Keputusan Pemerintah Indonesia untuk melakukan Kerja sama pembangunan kereta cepat dengan Tiongkok yang semestinya akan memberikan dampak positif bagi masyarakat Indonesia justru memberikan rasa kecewa bagi masyarakat yang terdampak atas proyek pembangunan tersebut. Sejumlah masalah muncul seperti penggusuran lahan secara paksa yang membuat sejumlah masyarakat kehilangan mata pencahariannya, pembekakan anggaran dan masalah banjir yang merendam sejumlah ruas jalan. Proyek berskala nasional seharusnya memiliki persiapan yang cukup baik agar segala bentuk yang dapat merugikan masyarakat umum dapat dihindari. Segala bentuk pengabaian yang dilakukan oleh kedua belah pihak merupakan kegagalan proyek dan menguatkan argumen tentang seharusnya Pemerintah Indonesia yang dipimpin Presiden Joko Widodo tidak melakukan kerja sama dengan Tiongkok. Masyarakat menilai proyek kereta cepat merupakan proyek pembangunan yang tidak sesuai dengan kebutuhan masyarakat (Paendong 2020). Masyarakat menilai manfaat yang dirasakan atas pembangunan kereta cepat hanya akan dirasakan oleh masyarakat golongan tertentu saja mengingat harganya yang cukup mahal. Pemilihan Jepang sebagai mitra pembangunan kereta cepat akan lebih baik karena sejak 1964 Jepang telah mengembangkan teknologi kereta cepat dengan daya tahan 4 musim . Maka, dalam penelitian ini penulis akan menganalisis terkait keputusan Pemerintah Indonesia

dibawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo dalam melakukan kerja sama dengan Tiongkok terkait pembangunan kereta cepat dan memprioritaskan percepatan pembangunan infrastruktur.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Mengapa Indonesia memutuskan menjalin kerja sama dengan Tiongkok dalam pembangunan kereta cepat di Indonesia?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Riset ini memiliki tujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui alasan Indonesia memutuskan untuk menjalin kerja sama dengan Tiongkok terkait pembangunan kereta cepat.
2. Untuk menjelaskan alasan Presiden Joko Widodo memfokuskan program kerjanya pada pembangunan infrastruktur.
3. Untuk mengetahui proses pengambilan keputusan dalam kerja sama Indonesia dan Tiongkok terkait pembangunan kereta cepat.

## **1.4 Cakupan penelitian**

Penelitian dengan topik kerja sama Indonesia-Tiongkok terkait pembangunan infrastruktur kereta cepat merupakan isu baru dan terdapat beberapa kendala yang dihadapi dalam proses pengerjaannya yang masih sedikit yang mengkaji isu tersebut. Sehubungan dengan itu, cakupan peneliti akan mengambil dari tahun 2014 pasca Presiden Joko Widodo dilantik sebagai Presiden Indonesia yang menggagas proses percepatan pembangunan infrastruktur di Indonesia. Kajian

ini akan membahas keputusan Presiden Joko Widodo yang menjadikan Tiongkok sebagai mitra untuk melakukan investasi langsung di Indonesia dalam pembangunan kereta cepat yang menghubungkan Kota Jakarta dan Kota Bandung sampai kendala yang terjadi sejak Covid-19 melanda dunia dan mengganggu proses pembangunan proyek tersebut pada tahun 2022 seperti adanya peristiwa kecelakaan kereta teknis yang memakan 6 orang korban diantaranya 4 luka-luka dan 2 meninggal dunia.

### **1.5 Tinjauan Pustaka**

Andika dan Aisyah menjelaskan bahwa terdapat kedekatan yang lebih erat antara Indonesia-Tiongkok sejak kepemimpinan Presiden Joko Widodo. Keeratan hubungan tersebut terlihat Ketika Joko Widodo mengunjungi negara Tiongkok untuk pertama kalinya sejak beliau terpilih sebagai Presiden Indonesia. Dalam pertemuan tersebut, kedua kepala negara mulai membahas mengenai investasi langsung di Indonesia mengenai pembangunan infrastruktur. Puncaknya pada pertemuan kedua Ketika Presiden Joko Widodo Kembali mengunjungi Tiongkok untuk merayakan 65 Tahun hubungan Bilateral Indonesia-Tiongkok pada 25-28 Maret 2015. Keseriusan hubungan bilateral tersebut ditunjukkan dengan 36 MoU yang sudah disepakati sejak Presiden Joko Widodo menjabat sebagai Presiden Indonesia (Andika and Aisyah 2017). Serangkaian kebijakan luar negeri yang dilakukan oleh Presiden Joko Widodo menjadi harapan bagi pemerintah untuk mendorong tercapainya kebutuhan dalam negeri Indonesia terutama dalam hal pembangunan infrastruktur. Era Joko Widodo juga mengeluarkan kebijakan yang memudahkan investasi langsung guna menarik investor asing tertarik untuk masuk ke Indonesia. Pungutan pajak yang ditawarkan pemerintah Indonesia seperti tidak

adanya PPN untuk alat transportasi dan pengurangan pajak bunga deposito tentu akan menarik arus investasi asing di Indonesia.

Dalam kajian jurnal lain yang ditulis oleh Yamin dan Windymadaksa dijelaskan bahwa salah satu MoU yang dapat terealisasi yakni proyek Kerja sama pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Indonesia memutuskan untuk menjadikan Tiongkok Sebagai negara mitra untuk melaksanakan proyek kereta cepat setelah sebelumnya hanya wacana Ketika kepemimpinan masih dipegang oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Presiden Joko Widodo sebagai kepala pemerintah meminta langsung kepada Tiongkok untuk merealisasikan proyek pembangunan infrastruktur transportasi massal yakni kereta cepat untuk meningkatkan mobilitas masyarakat guna menunjang perekonomian di Indonesia. Kajian ini juga menjelaskan mengenai skema kerja sama yang terjalin antara Indonesia dan Tiongkok mengenai pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung yakni skema *business to business* (B to B) (Yamin and Windymadaksa 2017). Untuk itu kedua belah pihak melibatkan perusahaan dari kedua negara untuk melaksanakan proyek pembangunan kereta cepat.

Dari pernyataan Yamin dan Windymadaksa yang menyatakan Indonesia dan Tiongkok mengambil skema *business to business* untuk melakukan pembangunan proyek kereta cepat menunjukkan bahwa Indonesia memiliki keterbatasan dana untuk melakukan pembangunan Infrastruktur di Indonesia. Argument tersebut didukung oleh jurnal yang ditulis Supriatna yang mengatakan bahwa, Indonesia memerlukan setidaknya Rp.5.452 Triliun untuk menjalankan target-target proyek pembangunan infrastruktur di Indonesia. Sedangkan dana yang



mampu dikeluarkan oleh pemerintah Indonesia hanya sebesar Rp.1.131 Triliun (Supriatna 2017). Untuk itu Pemerintah Indonesia perlu pendanaan dari asing untuk dapat mencukupi kebutuhan infrastruktur sebagai upaya peningkatan kesejahteraan rakyat. Skema yang dijalankan pihak perusahaan Indonesia dan Perusahaan Tiongkok yakni *business to business* dinilai dapat membantu mewujudkan percepatan pembangunan infrastruktur kereta cepat di Indonesia.

Melihat para penulis yang sudah menjelaskan terkait kerja sama pembangunan infrastruktur kereta cepat di Indonesia kebanyakan menjelaskan sejarah hubungan bilateral Indonesia dan Tiongkok hingga proses kesepakatan kerja sama pembangunan tersebut terjalin, sedangkan focus penulis dalam penelitian ini akan melengkapi dari penelitian sebelumnya dengan memandang kerja sama pembangunan infrastruktur kereta cepat di Indonesia menggunakan teori *decision making* yang dipopulerkan oleh William D. Coplin. Fokus peneliti, pada teori *decision making* ini akan membedakan dari penelitian lainnya dengan menganalisis alasan Indonesia mengambil kebijakan investasi asing dengan Tiongkok. Penulis juga akan menganalisis hambatan-hambatan yang terjadi selama proses pembangunan infrastruktur kereta cepat dan dampak pembangunan kereta cepat bagi negara maupun masyarakat.

## **1.6 Kerangka Pemikiran**

Untuk menganalisis rumusan masalah dalam penelitian ini, penulis akan menggunakan Teori Pengambilan kebijakan yang dipopulerkan oleh William D. Coplin. Dalam teori tersebut, penulis menduga terdapat beberapa faktor penyebab terjalannya kerja sama Indonesia dan Tiongkok dalam proyek kereta cepat di

Indonesia. Dalam buku yang berjudul Pengantar Politik Internasional; Suatu Telaah Teoretis, Coplin menjelaskan bahwa terdapat beberapa konsiderasi yang mempengaruhi para pengambil keputusan politik luar negeri. Pertama, kondisi politik dalam negeri yang mengambil kebijakan; Kedua, kemampuan ekonomi dan militer negara pengambil kebijakan; Ketiga, konteks internasional (Coplin 1992).

#### 1. Politik Domestik

Dalam mengambil sebuah keputusan dalam pengambilan kebijakan, seorang pemimpin akan memperhatikan kondisi dalam negerinya (Coplin 1992). Faktor budaya domestik akan memberikan pengaruh terhadap perilaku masyarakat dan kondisi politik dalam negeri sehingga para aktor pengambil kebijakan akan mempertimbangkan keputusannya. Tahapan yang dilakukan para aktor pengambil kebijakan dapat berupa merencanakan konsep kepentingan nasional, membuat keputusan, hingga mengevaluasi kebijakan yang sudah berjalan. Dalam politik domestik terdapat aktor-aktor politik yang disebut *policy influencer* yang memberikan pengaruh kepada pemimpin dalam mengambil suatu kebijakan. Dalam bukunya, Coplin menyebutkan terdapat 4 tipe *Policy Influencer* yakni partisan, birokratis, kelompok kepentingan, dan *mass influencers* (Coplin 1992).

##### a. Partisan

Dalam politik dalam negeri terdapat partai politik yang kerap memberikan pengaruh terhadap suatu putusan pengambilan kebijakan. Cara yang digunakan partai yakni dengan memberikan tuntutan-tuntutan dan menekan pemimpin untuk memberikan ruang kepada personel partai yang dapat berperan dalam pengambilan keputusan.

##### b. Birokratis

Pengaruh birokratis datang dari aktor badan eksekutif negara yang memiliki fungsi pendukung pembuat kebijakan dalam merumuskan suatu kebijakan yang akan diambil. Bentuk birokrasi dalam memberikan pengaruh yakni dengan memberikan informasi yang berkaitan dan berperan dalam menjamin bahwa kebijakan yang ditetapkan dapat diterapkan pada masyarakat dengan baik. Coplin mengatakan pengaruh birokrasi memiliki peran yang penting dalam proses pengambilan kebijakan negara (Coplin 1992).

c. Kepentingan

Pengaruh kebijakan juga bisa datang dari para individu yang memiliki kepentingan yang bersatu untuk memperjuangkan kepentingannya. Upaya yang dilakukan kelompok yang memiliki kepentingan tersebut dalam memberikan pengaruh kebijakan yakni dengan berusaha memberikan suaranya agar dapat dipertimbangkan para pengambil keputusan politik luar negeri.

d. Mass influencers

Aktor yang berperan dalam mass influencers yakni publik atau masyarakat.

Publik dapat berperan penting dalam proses pengambilan kebijakan terutama negara dengan sistem politik terbuka.

2. Kemampuan ekonomi dan militer

Dalam hal ini, konteks kekuatan ekonomi dan militer suatu negara dapat dijadikan sebagai alat dalam kebijakan luar negeri dan kedua kekuatan tersebut dapat mempengaruhi proses perumusan suatu kebijakan luar negeri negara. Dalam bukunya, Coplin membedakan kondisi ekonomi dan militer terkait kondisi negara berkembang dan negara maju. Negara berkembang memiliki karakteristik sebagai negara dengan pendapatan produk domestik bruto yang rendah dan memiliki

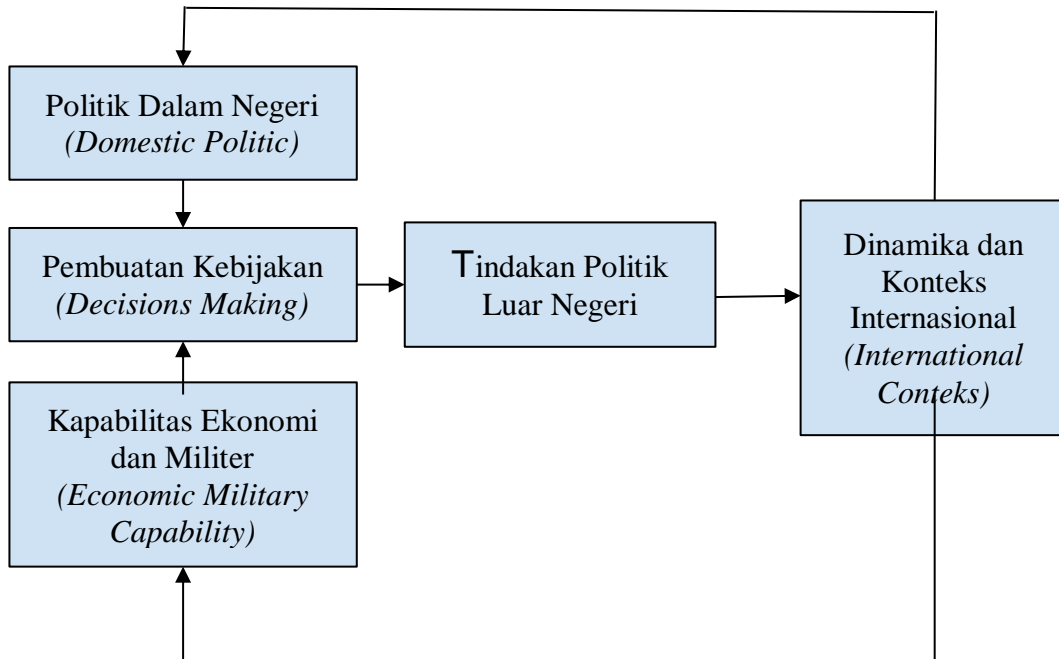
kekuatan militer yang kurang terlatih sehingga masih banyak bergantung pada negara lain. Sedangkan, negara maju memiliki karakteristik sebagai negara dengan pendapatan produk domestik bruto yang tinggi, teknologi industri yang maju, dan memiliki kekuatan militer yang memiliki personel yang banyak dan terlatih (Coplin 1992).

### 3. Konteks internasional

Coplin menjelaskan bahwa terdapat tiga elemen penting dalam membahas pengaruh konteks internasional terhadap politik luar negeri sebuah negara (Coplin 1992). Pertama, geografis dapat berperan karena ketika kedua negara berdekatan dan berhubungan maka terdapat kemungkinan untuk menjalin hubungan yang lebih erat seperti melakukan perdagangan. Kedua, hubungan ekonomi dapat mempengaruhi keputusan politik luar negeri seperti arus barang dan jasa maupun arus modal membuat beberapa negara bergantung pada negara lain. Ketiga, hubungan politik yang erat dapat berperan dalam pengambilan keputusan politik luar negeri.

Dengan demikian, penulis memilih teori pengambilan kebijakan yang ditulis oleh William D. Coplin karena terdapat faktor-faktor yang dapat menguatkan argumen tentang mengapa Presiden Joko Widodo memilih Tiongkok sebagai mitra dalam membangun kereta cepat di Indonesia. Faktor-faktor tersebut datang dari kebutuhan dalam negeri Indonesia dan faktor keterikatan hubungan antara kedua negara yang membuat kedua negara memiliki dorongan untuk melakukan kerja sama.

**Gambar 1. Pengambilan Kebijakan**



Sumber: (Coplin 1992)

### 1.7 Argumen Sementara

Indonesia memutuskan menjalin kerja sama dengan Tiongkok dalam pembangunan kereta cepat karena beberapa faktor. Faktor domestik menjadi pendukung ketika DPR komisi V sebagai birokrasi di Indonesia menyetujui pelaksanaan proyek kereta cepat. Faktor kemampuan ekonomi menjadi salah satu faktor utama Indonesia menjalin kerja sama dengan Tiongkok karena Tiongkok sejak 2010 sudah menjadi negara kedua setelah Amerika sebagai negara dengan kekuatan ekonomi yang tinggi (Akbar 2022). Dalam konteks internasional, Indonesia memiliki hubungan politik yang cukup baik dan arus perdagangan internasional antara Indonesia-Tiongkok yang cukup tinggi. Tiongkok dan Indonesia memiliki populasi manusia yang banyak sehingga kedua negara memiliki peluang yang sama untuk mendapatkan keuntungan dari perdagangan internasional (Djumena 2011).

## **1.8 Metode Penelitian**

### *1.8.1 Jenis Penelitian*

Penelitian ini penulis akan menggunakan metode kualitatif dengan data sekunder sebagai penunjang penelitian. Dalam ilmu sosial politik terdapat pengetahuan yang berdasarkan pada dinamika interaksi sosial sehingga penulis akan meneliti data secara deskriptif yang didukung oleh data dan bukti nyata yang ditemukan selama proses penelitian.

### *1.8.2 Subjek dan Objek Penelitian*

Subjek penelitian yang diambil penulis ini adalah Indonesia, sedangkan objek penelitiannya adalah kerja sama Indonesia-Tiongkok terkait pembangunan kereta cepat di Indonesia.

### *1.8.3 Metode Pengumpulan Data*

Peneliti menggunakan metode pengumpulan data yang berasal dari sumber primer dan sekunder. Sumber primer yang penulis dapat merupakan data-data dan laporan-laporan yang dikeluarkan oleh pemerintah serta instansi terkait dari negara Indonesia yang berkaitan dengan rumusan masalah yang penulis tentukan. Selanjutnya, untuk sumber sekunder yang penulis peroleh berasal dari buku, jurnal, berita, dan data yang diterbitkan oleh ilmuwan yang melakukan penelitian mengenai isu yang dibawa di rumusan masalah.

### *1.8.4 Proses Penelitian*

Proses penelitian dimulai dengan penulis mengumpulkan data-data yang kemudian diolah dan dianalisis. Sesudah itu, penulis akan menyusun secara

sistematis data yang telah diperoleh dan diorganisir dengan menjabarkan ke dalam unit-unit sehingga hasil laporan penelitian dapat mudah dipahami.

## **1.9 Sistematika Pembahasan**

Pada bagian bab pertama, penulis akan membahas sejarah singkat hubungan yang terjalin antara Indonesia dan Tiongkok. Bagian bab kedua, penulis akan menganalisis proses pengambilan kebijakan dilihat dari sisi pengaruh domestik yang datang dari birokrasi. Penulis juga akan mengkaitkan bagaimana seorang aktor pengambil kebijakan menetapkan kebijakan dan mengevaluasi kebijakan yang sudah diambil. Bagian bab ketiga, penulis akan merincikan bagaimana pengaruh konteks internasional dalam proses pengambilan kebijakan kerja sama Indonesia dan Tiongkok dalam membangun kereta cepat di Indonesia baik pengaruh geografis, ekonomi dan politik. Dan bagian bab keempat, penulis akan memberikan kesimpulan terkait proses pengambilan kebijakan pembangunan infrastruktur kereta cepat yang diambil saat Joko Widodo menjabat sebagai Presiden Indonesia.

**BAB 2**  
**ANALISIS: FAKTOR POLITIK DOMESTIK**  
**DAN KEMAMPUAN EKONOMI MILITER**

Dalam bab ini penulis akan menganalisis proses kerja sama Indonesia-Tiongkok yang berkaitan dengan pembangunan kereta cepat di Indonesia, dan akan melihat pengaruh politik domestik dan kemampuan ekonomi dan militer dari teori yang dipopulerkan oleh William D. Coplin.

**2.1 Politik Domestik**

Dalam teori pengambilan William D. Coplin menjelaskan bahwa seorang pemimpin akan memperhatikan kondisi dalam negerinya dalam mengambil kebijakan (Coplin 1992). Kota Jakarta dan Bandung merupakan dua kota besar dimana Jakarta merupakan pusat pemerintahan, industri dan perdagangan. Kota Bandung menjadi salah satu kota tujuan wisata dengan keindahan alam dan udara yang sejuk karena terletak di area dataran tinggi. Untuk memaksimalkan potensi tersebut diperlukan jasa angkutan yang dapat menunjang aktivitas ekonomi dan pariwisata. Presiden Joko Widodo mempertimbangkan untuk memodernisasi sistem perkeretaapian di Indonesia dengan mengarahkan kepada teknologi yang mampu mengangkut lebih banyak, hemat energi, ramah lingkungan dan lebih cepat (Kadarisman 2017). Di samping itu, Indonesia perlu menjadi pengembang teknologi sehingga proses alih teknologi dapat berjalan dengan maksimal bukan hanya sebagai pemakai teknologi yang sudah dikembangkan negara lain.



Alih teknologi menjadi salah satu kepentingan Indonesia dalam pembangunan kereta cepat dengan mengadopsi sistem kendali CTCS-3 yang bertujuan menjamin keselamatan perjalanan penumpang. Teknologi tersebut telah mendapatkan sertifikasi Safety Implementation Level (SIL) 4 yang merupakan sertifikasi tertinggi yang dapat diraih dalam kategori teknologi persinyalan dunia. Jalur yang dilalui kereta cepat Jakarta Bandung juga merupakan daerah rawan gempa sehingga kereta cepat dilengkapi dengan sistem pendeteksi dini berstandar EMUs. implementasi teknologi canggih yang telah disampaikan oleh Hanggoro Budi Wiryawan merupakan komitmen dari KCIC untuk menyediakan moda transportasi yang cepat, nyaman dan aman bagi masyarakat (Putra 2016).

Joko Widodo sebagai Presiden Indonesia ingin membangun hubungan kemitraan yang lebih kuat dengan Tiongkok. Lagi pula, Pemerintah Tiongkok memberikan penawaran yang lebih menarik dibanding penawaran Pemerintah Jepang dengan bunga yang lebih rendah yakni sebesar 2% dengan jangka waktu 50 tahun dari total penawaran yakni Rp 82,3 triliun (Rakhmat 2023). Presiden Joko Widodo membangun kesepakatan kerja sama dengan Tiongkok untuk membangun kereta cepat sudah dimulai dari awal beliau dilantik pada tahun 2014. Joko Widodo memiliki ambisi untuk dapat merealisasikan pembangunan kereta cepat karena sejalan dengan agenda misi percepatan pembangunan infrastruktur di Indonesia agar hasil kerjanya dapat terlihat pada akhir masa jabatan beliau sebagai presiden.

### 2.1.1 Partisan

**Tabel 1 Sikap Partai Politik Dalam Keputusan Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung**

No	Partai Politik	Sikap	Pernyataan	Sumber
1.	Partai Demokrasi	Kontra	Pembangunan kereta cepat	Pernyataan politikus PDIP Hendrawan

No	Partai Politik	Sikap	Pernyataan	Sumber
	Indonesia Perjuangan		Jakarta-Surabaya lebih efektif dibanding Jakarta-Bandung	Supratikno <a href="https://www.merdeka.com/uang/dpr-ramai-ramai-tolak-proyek-kereta-cepat-jokowi.html">https://www.merdeka.com/uang/dpr-ramai-ramai-tolak-proyek-kereta-cepat-jokowi.html</a>
2.	Partai Kebangkitan Bangsa	Pro	Hasil Musyawarah Kerja Nasional PKB 2016 Muhaimin Iskandar selaku Ketua Umum DPP menyampaikan dukungan untuk pembangunan kereta cepat	Pernyataan Ketua DPP Partai Kebangkitan Bangsa dalam Musyawarah Kerja Nasional tahun 2017 <a href="https://news.republika.co.id/berita/nasional/politik/16/02/05/o22q8v365-pkb-dukung-proyek-kereta-cepat?">https://news.republika.co.id/berita/nasional/politik/16/02/05/o22q8v365-pkb-dukung-proyek-kereta-cepat?</a>
3.	Partai Demokrat	Kontra	Proyek kereta cepat tidak sesuai dengan kebutuhan rakyat dan hanya membebani negara dengan biaya yang cukup besar	Pernyataan Rizki Natakusumah sebagai anggota DPR RI fraksi Demokrat <a href="https://www.cnnindonesia.com/nasional/20211016234529-32-708749/demokrat-kritik-kereta-cepat-pakai-apbn-rakyat-tak-butuh">https://www.cnnindonesia.com/nasional/20211016234529-32-708749/demokrat-kritik-kereta-cepat-pakai-apbn-rakyat-tak-butuh</a>
4.	Partai NasDem	Pro	Fraksi Partai NasDem DPR RI menyampaikan dukungan dan mendesak agar proyek kereta cepat dapat terealisasi agar tidak membebani negara dan dapat melayani mobilitas masyarakat.	Pernyataan wakil ketua komisi VI DPR RI, Martin Manurung dalam rapat komisi VI DPR. <a href="https://nasdem.id/2022/11/14/nasdem-dukung-penyelesaian-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung/">https://nasdem.id/2022/11/14/nasdem-dukung-penyelesaian-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung/</a>

Keputusan Presiden Joko Widodo dalam melakukan pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung sebenarnya mendapat penolakan dari berbagai partai politik yang ada di Indonesia. Proyek yang pada perencanaannya tidak menggunakan dana APBN ini dinilai tergesa-gesa tanpa adanya pertimbangan yang lebih lanjut (Riyandi 2016). Penolakan juga datang dari partai pendukung Presiden Joko Widodo yakni Partai Demokrasi Indonesia Perjuangan (PDIP) yang disampaikan oleh salah satu politikusnyanya yakni Hendrawan Supratikno. Kader PDIP menilai pembangunan kereta cepat Jakarta-Surabaya lebih efektif dan bermanfaat dibanding hanya membangun Jakarta-Bandung (Riyandi 2016). Namun, Partai Kebangkitan Bangsa (PKB) menyampaikan dukungan kepada rencana proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung yang disampaikan oleh ketua umum DPP yakni Muhaimin Iskandar dalam musyawarah kerja nasional PKB (Indrawan 2017).

Tuntutan-tuntutan yang datang dari partai politik tentu dapat menjadi pertimbangan Presiden Joko Widodo sebagai pemimpin negara dalam mengambil keputusan. Persoalan pro dan kontra terkait proyek kereta cepat Jakarta-Bandung dikalangan antar partai politik nampaknya tidak menyurutkan niat Presiden Joko Widodo dalam merealisasikan pembangunan kereta cepat. Namun setelah proyek tersebut dijalankan, terdapat kendala pembiayaan yang membengkak menjadi 114,24 triliun rupiah karena salah satunya dampak Covid-19. Pemerintah memutuskan untuk menggunakan dana APBN sebagai suntikan dana untuk melanjutkan proyek kereta cepat. Tuntutan pun datang dari fraksi Partai Demokrat DPR RI yakni Rizki Natakusumah yang mengatakan bahwa pengerjaan proyek kereta cepat tidak sesuai dengan perjanjian. Rizki Natakusumah menilai sejak awal

proyek tersebut tidak sesuai dengan kebutuhan rakyat dan hanya membebani negara dengan biaya yang cukup besar (CNN Indonesia 2021).

### 2.1.2 Birokratis

Badan eksekutif negara di Indonesia diisi oleh presiden dan wakil presiden sebagai pemimpin pemerintahan. Dalam menjalankan tugasnya presiden mengangkat menteri-menteri untuk menunjang kinerja dengan tanggung jawab sesuai dengan bidangnya. Hal tersebut sesuai dengan sistem pemerintahan yang dianut oleh Indonesia yang sesuai dengan UUD NRI 1945 (Sukadi 2021). Coplin menjelaskan peran pengaruh birokratis yang datang dari badan eksekutif negara salah satunya yakni memberikan informasi yang berkaitan dan menjamin bahwa kebijakan yang ditetapkan dapat diterapkan pada masyarakat dengan baik (Coplin 1992). Anggota birokrasi juga dapat dikategorikan sebagai anggota pengambilan kebijakan dan menjadi faktor penting yang ditugaskan dalam memberikan bantuan melaksanakan kebijakan. Oleh sebab itu, Presiden Joko Widodo menerbitkan Perpres Nomor 107 Tahun 2015 pada 6 Oktober 2015 untuk menugaskan sejumlah kementerian/lembaga terkait yang dapat memberikan dukungan dalam pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung (*Sekretariat Kabinet* 2015).

**Tabel 2. Penugasan Kementerian/Kelembagaan Dalam Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung**

No	Kementerian/ Lembaga	Tugas	Sumber
1.	Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN)	Membina dan mengkoordinasikan perusahaan negara yang terlibat dalam proyek kereta cepat Jakarta Bandung	Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 Pasal 8

No	Kementerian/ Lembaga	Tugas	Sumber
2.	Menteri Perhubungan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Memberikan izin penyelenggaraan pembangunan proyek.</li> <li>2. Menandatangani perjanjian pengadaan prasarana.</li> <li>3. Menentukan trase jalur kereta cepat.</li> <li>4. Mengawasi secara teknis pembangunan kereta cepat.</li> </ol>	Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 Pasal 9
3.	Menteri Pekerja Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR)	Memberikan persetujuan dan izin pemanfaatan ruang jalan tol untuk dimanfaatkan dalam rangka pembangunan kereta cepat.	Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 Pasal 10
4.	Menteri Agraria dan Tata Ruang	Menyusun tata ruang wilayah yang sesuai dengan jalur kereta cepat dan menyiapkan lahan dalam rangka pembangunan kereta cepat.	Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 Pasal 11
5.	Menteri Hukum dan HAM	Menyusun peraturan presiden untuk penugasan lembaga atau kementerian dalam rangka pembangunan kereta cepat.	Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015

Sumber: Sekretariat Kabinet Republik Indonesia (2015)

Joko Widodo sebagai presiden memberikan tugas kepada pejabat pemerintahan sesuai dengan kewenangannya masing-masing. Untuk itu, Presiden memerintahkan pemimpin daerah yang masuk dalam lingkungan proyek untuk memberikan fasilitas berupa perizinan dan perpajakan yang dapat menunjang

terlaksananya pembangunan proyek kereta cepat. Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) ditugaskan dalam menjamin perusahaan yang terlibat dalam proyek menjalankan tugasnya dengan baik dan profesional. Menteri BUMN juga ditugaskan untuk mengatur perusahaan negara terkait guna mendukung terlaksananya penugasan.

Sementara itu, Kementerian Perhubungan sebagai pihak yang mengeluarkan izin usaha penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum mempengaruhi kebijakan Presiden Joko Widodo dengan tidak menerbitkan izin tersebut. Kementerian Perhubungan masih melakukan evaluasi yang ketat mengenai proyek kereta cepat Jakarta-Bandung agar pelaksanaannya sesuai dengan aturan yang ada (Riyandi 2016). Selain sebagai pihak yang mengeluarkan izin, Menteri Perhubungan juga ditugaskan Presiden Joko Widodo untuk menetapkan dan menandatangani konsorsium BUMN yang melakukan patungan untuk pengadaan sarana dan prasarana kereta cepat. Setelah mengeluarkan izin Menteri Perhubungan juga tetap harus mengawasi dan melakukan pembinaan terhadap teknis pembangunan dan penyelenggaraan sarana dan prasarana kereta cepat Jakarta-Bandung.

Menteri Pekerja Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) ditugaskan oleh Presiden Joko Widodo untuk memberikan fasilitas berupa pengesahan pemberian ruang jalan tol yang dimanfaatkan dalam rangka penyelenggaraan sarana dan prasarana kereta cepat mulai dari ruas tol yang menghubungkan Jakarta hingga Bandung. Dengan demikian, mobilitas angkutan yang berhubungan dengan proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung dapat berjalan dengan lancar. Menteri Agraria dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional ditugaskan oleh

presiden untuk melakukan penyesuaian ulang tata ruang wilayah yang sesuai dengan rencana jalur kereta cepat. Kementerian ATR/BPN juga perlu melakukan persiapan lahan tanah baik pengadaan atau pembebasan tanah dalam rangka penyelenggaraan sarana dan prasarana kereta cepat Jakarta-Bandung. Selain tugas Menteri ATR/BPN, presiden juga memberikan perintah kepada pemimpin daerah dalam hal ini Gubernur DKI Jakarta dan Gubernur Jawa barat untuk mengatur ulang wilayah dan pengadaan ruang untuk ruas jalan kereta cepat. Presiden Joko Widodo juga memerintahkan untuk memanfaatkan tanah milik Pemerintah Daerah untuk kepentingan proyek kereta cepat.

Kerja sama Indonesia dan Tiongkok tidak terlepas dari 3 nama tokoh yang besar di Indonesia yakni Luhut Binsar Pandjaitan, Ridwan Kamil, dan Rini Soemarno. Luhut sebagai Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman selalu memberikan penjabaran mengenai pentingnya membangun hubungan dengan Tiongkok. Luhut menjabarkan mengenai tingkat pengaruh Tiongkok dalam pergerakan ekonomi dunia yakni mencapai 18% (Novika and Al Hikam 2020). Dukungan juga datang dari Rini Soemarno yang membuat Indonesia berhasil menjalankan proyek kereta cepat dengan mendirikan PT KCIC sebagai perusahaan yang akan menjalankan proyek berskala nasional ini. Ridwan Kamil selaku Gubernur Jawa Barat juga memainkan peran dalam mendukung kerja Presiden Joko Widodo dalam kereta cepat. Ridwan Kamil berusaha meyakinkan AA Umbara selaku Bupati Bandung Barat yang menolak memberikan izin untuk pembangunan kereta cepat yang melewati wilayah Bandung Barat. Peran Ridwan Kamil sangat dibutuhkan oleh pemerintah pusat agar segala kepentingan yang berkaitan dengan

kereta cepat dapat terselesaikan dan proyek pembangunan kereta cepat dapat berjalan dengan baik (Nurulliah 2019).

Peran birokrasi Indonesia memiliki peran yang penting dalam proses hingga pelaksanaan pengambilan kebijakan negara. Untuk mendukung kerja sama yang terjalin Presiden Joko Widodo menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 tentang penugasan kementerian terkait yang dibantu oleh Menteri Hukum dan HAM Yasonna H. Laoly. Segala upaya yang dilakukan Presiden Joko Widodo untuk memastikan kebijakan yang ditetapkan dapat diterapkan dan bermanfaat bagi masyarakat.

### **2.1.3 Kepentingan**

Menurut Coplin, individu dapat mempengaruhi proses pengambilan kebijakan negara. Dalam hal ini, anggota Dewan Perwakilan Rakyat fraksi PDIP menilai Rini Soemarno berusaha meyakinkan Presiden Joko Widodo agar kerja sama pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung dengan Tiongkok segera dilaksanakan. Kader PDIP memiliki pandangan kereta cepat Jakarta-Bandung tidak efektif dan hanya membebankan negara melalui pembiayaan yang cukup besar (Riyandi 2016). Di samping itu, Kota Jakarta dan Kota Bandung sudah memiliki jalan tol yang menghubungkan dua kota tersebut. Dengan kata lain, kader PDIP menilai ruas jalan tol yang menghubungkan dua kota besar tersebut sudah sangat mengakomodasi jalur transportasi. Di samping itu, Menteri Perhubungan yakni Ignasius Jonan menolak pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung dan lebih memihak Jepang sebagai mitra untuk melakukan kerja sama pembangunan kereta cepat. Rini Soemarno bergerak cepat dengan merealisasikan proyek tersebut



dengan mengizinkan Tiongkok sebagai pelaksana pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung (Rakhmat 2022).

Keterlibatan PTPN VIII dalam pembangunan kereta cepat Indonesia yang menghibahkan lahan perkebunan seluas 1.270 hektar menjadi sebuah indikasi adanya kepentingan kelompok bisnis *real estate* untuk membangun kawasan baru di wilayah Walini. Jalur trase kereta cepat yang terbentuk atas kerja sama dengan Tiongkok yakni melewati wilayah Walini termasuk dalam kawasan perkebunan teh PTPN VIII yang sudah tidak berproduksi lagi (Jati 2015). Sejumlah infrastruktur akan dibangun di sekitar kawasan Stasiun Walini yakni convention center, apartemen, rumah sakit, dan pusat perbelanjaan. Jika Pemerintah Indonesia perlu mewaspadaai adanya indikasi penjarahan aset negara yang dijadikan lahan bisnis. Salah satu perusahaan yang bergerak dibidang konsultan real estate yakni Colliers Indonesia mulai menyoroti potensi wilayah Walini walaupun perusahaannya belum dapat bergerak karena status kepemilikan tanah masih dipegang PTPN VIII.

#### **2.1.4 Pengaruh Opini Masyarakat**

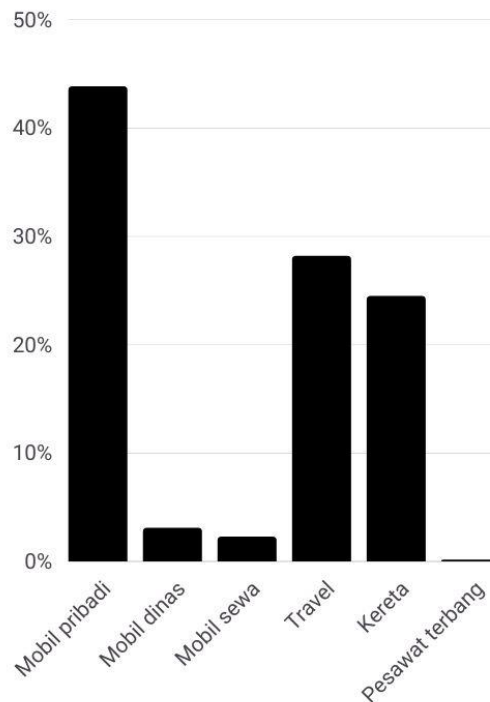
Presiden Joko Widodo semakin yakin untuk merealisasikan pembangunan kereta cepat di Indonesia yang menghubungkan Kota Jakarta dan Kota Bandung karena pada pameran yang diselenggarakan pada 13-16 Agustus 2015 masyarakat menilai keberadaan kereta cepat akan mempermudah mobilitas masyarakat. Salah satu poin penting yang disampaikan masyarakat dalam pameran yang menghadirkan langsung perusahaan China Railway Corporation dan menampilkan kereta cepat yakni perjalanan dari Jakarta ke Bandung akan lebih cepat dan nyaman (Pujiastuti 2015). Salah satu kekhawatiran masyarakat mengenai perjalanan dengan

menggunakan kereta cepat yakni tarif yang relatif mahal bagi sebagian kalangan masyarakat. Untuk itu, masyarakat berharap agar pemerintah perlu mengkaji ulang proyek kereta cepat agar manfaatnya dapat dirasakan oleh seluruh elemen masyarakat Indonesia.

Salah satu lembaga survei di Indonesia yakni Indonesian Development Monitoring (IDM), melakukan survei untuk mengetahui ketertarikan masyarakat untuk menggunakan kereta cepat sebagai moda transportasi. Responden yang diambil yakni 1816 sampel dari sejumlah masyarakat yang tinggal di daerah yang dilalui kereta cepat yakni Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, Kabupaten Karawang, Kabupaten Purwakarta, Kabupaten Bandung Barat dan Kota Bandung. Hasil yang didapat yakni 86,4% masyarakat tetap memilih mobil pribadi dan bis untuk bepergian menuju daerah yang dilintasi kereta cepat. Sebaliknya, masyarakat yang tertarik untuk menggunakan kereta cepat untuk bepergian menuju daerah yang dilintasi kereta cepat hanya sebesar 6,3% (Mulyana 2016). Dari hasil survei tersebut menunjukkan masyarakat masih tidak tertarik dengan moda transportasi yang masih dalam proses pembangunan.

Disamping itu, lembaga survei di Indonesia yakni Negara Institute mendapati data hasil survei masyarakat yang menggunakan moda transportasi kereta untuk bepergian ke Kota Bandung atau sebaliknya. Survei dilakukan kepada warga Jakarta, Bandung dan kota-kota sekitar yang dilalui kereta cepat dengan jumlah responden 1.686.

**Gambar 2. moda transportasi kereta untuk bepergian ke Kota Bandung atau sebaliknya.**



Sumber: Negara Institute (2022)

Menurut data yang telah didapati, sejumlah 24.49% masyarakat yang telah menggunakan moda transportasi kereta untuk bepergian ke Bandung atau sebaliknya. Mobilitas masyarakat Kota Jakarta dan Bandung cukup tinggi dan penggunaan kereta untuk bepergian cukup banyak sehingga pemerintah perlu menyediakan sistem kereta yang modern dan aman bagi masyarakat.

Partisipasi masyarakat dalam proyek kereta cepat sangat diperlukan terlebih bagi masyarakat yang tinggal di sekitaran jalur kereta cepat. Pemerintah perlu mendengarkan keinginan masyarakat agar masyarakat mendapatkan nilai tambah atas perencanaan yang akan dibuat dalam hal ini pembangunan kereta cepat Jakarta Bandung (Azzam, Juliawati, and Priyanti 2022). Masyarakat di Desa Cikaobandung yang diwakilkan oleh kepala desa dan ketua RT dan RW menyampaikan ke

pemerintah pusat untuk menyuarakan hasil Musyawarah Perencanaan Desa (MUSRENBANGDES) terkait pembangunan proyek kereta cepat Jakarta Bandung yang melewati wilayah desanya. Masyarakat menyampaikan aspirasi tersebut karena khawatir jika dalam pelaksanaannya masyarakat desa yang menanggung resiko pembangunan.

## **2.2 Kemampuan Ekonomi dan Militer**

Indonesia termasuk dalam negara menengah ke bawah dengan peningkatan Growth Rate hanya sebesar 4.94% pada tahun 2015 dengan total GNP US\$ 886.55 (“Indonesia GNP 1969-2023 | MacroTrends”, n.d.). Dari data tersebut menunjukkan kontribusi masyarakat Indonesia terhadap perekonomian nasional sangat kecil. Akan tetapi, Indonesia mampu menaikkan tingkat GNP setiap tahunnya walaupun kenaikannya tidak signifikan menjadi US\$ 890.49 (2016), US\$ 934.21 (2017) dan US\$ 1,028.16 (2018).

Kondisi kekuatan ekonomi Indonesia termasuk dalam kategori menengah dengan memberikan kontribusi GDP dunia sebesar 2,54 persen pada tahun 2016 (Setiawati and Lestari 2022). Meskipun Indonesia termasuk dalam daftar 10 negara dengan penyumbang GDP dunia terbesar, Indonesia masih berada pada posisi paling bawah di antara negara Amerika Serikat, Tiongkok, Inggris, Perancis, Jerman, Jepang, Rusia, Brasil dan India. Indonesia memiliki peluang yang cukup besar untuk meningkatkan kekuatannya karena setiap tahunnya kontribusi Indonesia terhadap GDP dunia selalu meningkat. Menurut data yang disajikan oleh IMF, kontribusi GDP Indonesia pada tahun 2004 hanya 1,93 persen meningkat menjadi 2,5 persen pada tahun 2015. Keberhasilan Indonesia dalam peningkatan

kekuatan ekonomi di kancah global tersebut tidak lepas dari beberapa faktor yang dimiliki Indonesia yakni kekayaan sumber daya alam, jumlah sumber daya manusia yang banyak dan berkualitas, letak geografis Indonesia yang sangat strategis dan kemajuan sistem politik yang mendukung kemajuan di bidang ekonomi.

Pemerintah Indonesia sadar mengenai pentingnya infrastruktur sebagai penggerak roda perekonomian negara. Akan tetapi, peningkatan kekuatan ekonomi yang telah dicapai Indonesia belum mampu membiayai rencana pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung. Untuk itu, Pemerintah Indonesia yang telah mengeluarkan kebijakan skema Kerja Sama Pemerintah dan Swasta (KPS) dalam Peraturan Presiden No. 66 Tahun 2013 dapat menerapkannya dengan bekerja sama dengan China Railway Corporation. Pembangunan infrastruktur menjadi prioritas bagi Indonesia pada tahun 2015 karena Presiden Joko Widodo ingin mempersiapkan Indonesia agar dapat bersaing di hadapan negara-negara ASEAN. Anggaran negara Indonesia untuk pembangunan infrastruktur masih dibawah rata-rata dibanding negara tetangga seperti Thailand dan Malaysia yang sudah mencapai di atas 20 persen (*Sekretariat Kabinet* 2015).

Sebaliknya, Tiongkok memiliki tingkat GNP negara yang jauh melambung dibanding Indonesia dengan GNP US\$ 10,883.15 dengan Growth Rate sebesar 6.40% pada tahun 2015 (“China GNP 1962-2023 | MacroTrends”, n.d.). Dengan angka GNP sebesar itu, Tiongkok dikategorikan sebagai negara maju dan kekayaan negaranya jauh di atas Indonesia. Di samping itu, Tiongkok dapat dikatakan sebagai negara maju karena kondisi ekonomi negaranya memiliki GDP tertinggi pada 2018 (Suharman and Pramono 2021). Coplin menjelaskan salah satu indikator yang dapat dinilai jika suatu negara memiliki kapasitas ekonomi yang besar yakni memiliki

prospek pertumbuhan ekonomi. Kebijakan *Belt and Road Initiative* (BRI) merupakan sebuah bentuk keseriusan Pemerintah Tiongkok untuk melakukan ekspansi ekonomi ke beberapa kawasan dan misi Tiongkok yang ingin menguasai pasar ekonomi global. Globalisasi dapat dikatakan sebagai peluang yang dimanfaatkan Tiongkok untuk mengambil keuntungan dan memperluas kapasitas ekonominya. Perang dagang dengan Amerika Serikat merupakan dorongan bagi Tiongkok untuk dapat menyaingi kapasitas Amerika Serikat di bidang ekonomi dan militer. Kesejahteraan dan pertumbuhan ekonomi dalam negeri Tiongkok meningkat sejak Tiongkok menerapkan kebijakan terbuka (*open-door Policy*) yakni berhasil menjadi negara manufaktur dan eksportir terbesar di dunia (Suharman and Pramono 2021). Sebagai salah satu negara dengan populasi terbanyak di dunia, Tiongkok sebagai negara manufaktur dapat menekan biaya produksi karena pekerja buruh tersedia cukup banyak.

Salah satu indikator yang menunjukkan kekuatan ekonomi Tiongkok yakni respons Amerika Serikat yang berusaha menghentikan ekspansi Tiongkok di berbagai wilayah. Amerika Serikat khawatir dominasinya pada sektor ekonomi global digeser oleh Tiongkok yang perlahan bangkit. Untuk itu, Pemerintahan Amerika Serikat mengeluarkan kebijakan *Pivot to Asia* pada tahun 2011 untuk menghambat pengaruh Tiongkok di wilayah pasifik. Dalam melancarkan kebijakannya, Amerika Serikat menggandeng negara-negara besar di kawasan Asia seperti Korea Selatan dan Jepang (Suharman and Pramono 2021).

Menurut data yang disajikan oleh laman yang membahas mengenai militer dunia yakni *global fire power*, Indonesia telah menjadi negara dengan kekuatan militer paling kuat di Asia Tenggara pada tahun 2015 (“GlobalFirepower.com

Ranks” 2015). Pengukuran kekuatan militer tersebut berdasarkan indikator-indikator yang menunjang kinerja militer pada sebuah negara seperti populasi penduduk, personil militer, anggaran militer, peralatan tempur dan utang luar negeri negara. Walaupun kekuatan militer Indonesia menempati posisi pertama di Asia Tenggara, Indonesia menempati posisi ke-6 di wilayah Asia. Pemerintah Indonesia terus mengupayakan pembangunan dan pertumbuhan militernya dengan menambah jumlah personel dan modernisasi alat utama sistem persenjataan (Alutsista). Untuk mewujudkannya, Pemerintah Indonesia melalui Rancangan Anggaran Pendapatan Belanja Negara (RAPBN) tahun 2015 mengalokasikan dana sebesar Rp 112 triliun hanya untuk sektor pertahanan.

Presiden Joko Widodo menanggapi rancangan anggaran militer dengan menambahkannya menjadi Rp 120 triliun untuk mempercepat pengembangan Alutsista Indonesia serta menjamin kesejahteraan prajurit militer Indonesia. Pada tahun 2015, Tentara Nasional Indonesia (TNI) memiliki kekuatan 476.000 personel aktif dan dengan jumlah populasi penduduk yang cukup banyak Indonesia memiliki potensi tentara cadangan sebanyak 129.075.188 personil. Peralatan tempur yang dimiliki TNI angkatan darat yakni 468 tank, kendaraan tempur lapis baja sejumlah 1.089, persenjataan alat berat sebanyak 37 unit, persenjataan jarak jauh 80 unit dan peluncur roket sejumlah 86 unit. Sebagai kekuatan terbesar Tentara Nasional Indonesia, angkatan darat pada tahun 2015 juga menambah kekuatannya dengan menghadirkan 21 tank jenis Leopard yakni tank tempur rakitan Jerman. Menteri Pertahanan Indonesia juga telah memesan tank tambahan sejumlah 164 untuk memperkuat satuan angkatan darat (*Inspektorat Jenderal Kemhan RI 2015*).

Kekuatan militer Indonesia juga didukung kekuatan satuan angkatan laut yang memiliki 171 unit kapal perang, kapal fregat 6 unit, kapal dengan kelas korvet sebanyak 26 unit dan kapal selam sejumlah 2 unit. Dari sisi pertahanan udara, Tentara Nasional Indonesia diperkuat dengan angkatan udara yang memiliki sejumlah pesawat seperti 30 unit pesawat penyergap, pesawat tempur taktis sejumlah 52 unit, pesawat pengangkut logistik sejumlah 187 unit, pesawat latihan tempur sejumlah 104 unit, helikopter konvensional sebanyak 148 unit dan helikopter tempur taktis sebanyak 5 unit.

Sementara itu, Tiongkok merupakan negara dengan kekuatan militer ketiga di dunia dan menduduki peringkat pertama di wilayah Asia pada tahun 2015 (“GlobalFirepower.com Ranks” 2015). Tiongkok mempertunjukkan hal tersebut dengan mengadakan parade militer dalam rangka perayaan kemenangan Perang Dunia kedua pada tahun 2015 di Kota Beijing. Tiongkok pameran sebagian kecil pasukan dan kendaraan militernya dengan menurunkan 12.000 personel dan 200 kendaraan militer. Sebagai negara dengan perkembangan teknologi senjata dan kekuatan militer terbesar di Asia, Tiongkok mendeklarasikan negara sebagai eksportir utama senjata (Prastiwi 2015). Sebelumnya, Tiongkok merupakan negara pengguna persenjataan yang berasal dari Rusia namun, perkembangan teknologi persenjataan Tiongkok telah maju dan mampu mengisi kebutuhan Alutsistanya hingga menjual ke berbagai negara dengan lonjakan penjualan 150%. Sejumlah negara-negara di kawasan Asia seperti Thailand dan Pakistan telah memesan kapal selam buatan Tiongkok pada tahun 2015. Pesatnya kemajuan kekuatan militer Tiongkok dikarenakan Pemerintah Tiongkok menggelontorkan dana sejumlah US\$ 171,4 miliar pada tahun 2014. Angka sebesar itu membuat Tiongkok sebagai negara



kedua dengan anggaran militer tertinggi di dunia setelah Amerika Serikat (Melani 2014). Dari segi kekuatan personil, Tiongkok memiliki jumlah pasukan yang aktif sebanyak 2,3 juta personil dan Tiongkok merupakan negara yang mewajibkan warga negaranya yang sudah mencukupi umur untuk melakukan wajib militer. Kegiatan wajib militer akan menambah kekuatan dari sisi militer bagi negara Tiongkok karena sebagian warga negaranya terlatih secara militer. Dari sisi kekuatan udara, angkatan udara Tiongkok diperkuat dengan 2500 pesawat tempur dan Tiongkok telah mengembangkan pesawat tempur buaatannya dengan nama siluman J-31. Tiongkok juga memiliki senjata antar benua dengan jumlah 20 peluru yang dapat menjangkau target sejauh 13.000 kilometer. Tank tempur yang dimiliki Tiongkok yakni sejumlah 10.000 unit dengan sistem militer terbaru dan canggih. Bentuk keseriusan Tiongkok mengembangkan kekuatannya yakni dengan menghadirkan Kapal Induk Liaoning yang telah melakukan uji coba di Laut Cina Selatan yang merupakan salah satu wilayah sengketa.

Menurut teori pengambilan kebijakan yang ditulis Coplin, negara yang termasuk dalam golongan menengah seperti Indonesia, jika bertindak memusuhi negara yang kemampuan militernya lebih besar yakni dalam hal ini Tiongkok akan sangat berisiko. Indonesia akan lebih mendapatkan keuntungan yang banyak ketika memutuskan untuk menjalin kerja sama dengan Tiongkok sebagai negara yang memiliki kemampuan ekonomi dan militer yang jauh diatas Indonesia. Presiden Joko Widodo membuka diskusi dengan Tiongkok untuk bersinergi mewujudkan jalan sutra maritim dengan membangun jalan raya maritim dari Tiongkok ke Indonesia yang melalui Laut Cina Selatan dan Samudera Hindia untuk menuju Eropa (hart and McRae 2015). Ketegangan yang terjadi di Laut Cina Selatan yang

melibatkan Tiongkok menimbulkan kekhawatiran bagi pembuat kebijakan Indonesia yang pada akhirnya Indonesia berusaha mendekati diri ke Tiongkok dengan memperdalam hubungan bilateral. Di samping itu, Indonesia sebagai negara yang memiliki prinsip kebijakan luar negeri bebas dan aktif, berkomitmen untuk tidak masuk ke dalam blok aliansi melainkan turut aktif memperdalam hubungan bilateral dengan berbagai negara termasuk Tiongkok. Untuk mewujudkan misi percepatan pembangunan infrastruktur di Indonesia, Presiden Joko Widodo perlu mengamankan investasi asing yang dapat dilakukan Tiongkok.

Dalam kasus Laut Cina Selatan, Indonesia berperan sebagai fasilitator dalam sebuah lokakarya yang menjadi wadah bagi negara-negara yang berkonflik. Forum yang didukung oleh Canadian International Development Agency (CIDA) diharapkan dapat mengatur perubahan-perubahan dunia secara damai dan memperluas peluang kerja sama (Utomo, Prihantoro, and Adriana 2017). Tampaknya usaha yang dilakukan Indonesia berhasil mengurangi ketegangan yang terjadi di Laut Cina Selatan dengan cara mengelola konflik dan melaksanakan dialog dua arah agar negara-negara yang berkonflik dapat membuat kesepakatan bersama. Potensi konflik di Laut Cina Selatan sangat besar mengingat Tiongkok membangun pulau buatan untuk keperluan pembangunan pangkalan militernya. Maka dari itu, Indonesia sebagai negara yang tidak menjadi pihak yang memusuhi Tiongkok dapat mengambil keuntungan yang lebih besar seperti memanfaatkan peluang terjadinya kesepakatan kerja sama pembangunan kereta cepat pada 2015.

Coplin menjelaskan bahwa negara-negara maju mampu membantu negara-negara yang memiliki keterbatasan kemampuan ekonomi, dengan cara memberikan pinjaman modal dan bantuan teknik (Coplin 1992). Sehubungan dengan itu,

Tiongkok yang telah membentuk lembaga multilateral Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) pada Oktober 2014 memberikan pinjaman modal untuk Indonesia dalam proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung. Saat bertolak ke Beijing pada November 2014, Presiden Joko Widodo mengumumkan bahwa Indonesia telah bergabung menjadi bagian dari Asian Infrastructure Investment Bank berbarengan dengan kunjungan kegiatan Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC) (*Asiatoday.id* 2021). Pemberian pinjaman modal yang diberikan Tiongkok kepada Indonesia merupakan salah satu tujuan BRI yakni menguatkan kerja sama ekonomi regional dan menyusun skema kerja sama yang terbuka dan setara yang dapat saling menguntungkan.

Dalam kebijakan Belt and Road Initiative, Tiongkok tidak hanya memberikan pendanaan dalam proyek kereta cepat saja. Namun, Tiongkok merencanakan pembangunan infrastruktur yang menunjang konektivitas wilayah Benua Asia, Eropa dan Afrika berupa pembangunan jalan, pelabuhan dan bandara. Tiongkok sebagai negara maju dengan angka GDP negara yang cukup tinggi berusaha mensukseskan menawarkan kebijakannya yang dinilai dapat menguntungkan masyarakat internasional. Sehubungan dengan itu, Indonesia memanfaatkan misi Tiongkok untuk mempercepat ketersediaan infrastruktur fisik yakni kereta cepat. Anggaran Pengeluaran dan Belanja Negara (APBN) Indonesia tidak mampu untuk membiayai seluruh pembangunan proyek infrastruktur di Indonesia.

## BAB 3

### ANALISIS: FAKTOR KONTEKS INTERNASIONAL

Dalam bab ini penulis akan menganalisis pengaruh konteks internasional terhadap pengambilan kebijakan pembangunan Kereta Cepat Jakarta Bandung. Faktor konteks internasional dalam teori pengambilan kebijakan yang dipopulerkan oleh Coplin terdapat tiga elemen yakni geografis, hubungan aktivitas ekonomi dan hubungan politik.

#### 3.1 Faktor Geografis

Indonesia merupakan negara yang terletak di antara Benua Asia dan Australia serta terletak diantara samudra Hindia dan Pasifik. Oleh sebab itu, posisi negara Indonesia dapat dikatakan sebagai negara *cross position* yang menjadi wilayah strategis karena menjadi jalur pelayaran dan perdagangan internasional (Soviyaningsih 2019). Sebagai negara yang memiliki potensi tinggi, Indonesia memiliki peluang yang cukup besar untuk melakukan kerja sama dengan negara-negara di kawasan Asia untuk membangun ekonomi dan infrastruktur di Indonesia. Presiden Joko Widodo mempopulerkan slogan Indonesia sebagai poros maritim dunia yang disampaikan dalam Asia Pacific Economic Cooperation (APEC) pada tahun 2014. Di samping itu, Tiongkok juga negara yang wilayahnya terletak di Asia dan tergabung dalam keanggotaan APEC. Keanggotaan bersama dalam organisasi-organisasi dan perjanjian antar pemerintah menjadi salah satu indikator peran politik luar negeri dalam mengambil pengambilan keputusan (Coplin 1992). Pertumbuhan organisasi pada tingkat regional tidak memiliki batas, sehingga

keanggotaan bersama dalam sebuah organisasi dapat berdampak pada interaksi yang sering terjadi antara pengambil keputusan dan memainkan peran dalam hubungan antarnegara dalam bidang kerja sama.

Berikut keanggotaan bersama Indonesia dan Tiongkok dalam organisasi internasional atau regional:

**Tabel 3. Keanggotaan bersama Indonesia dan Tiongkok dalam organisasi internasional atau perjanjian internasional**

No	Organisasi Internasional atau perjanjian	Bidang	Anggota
1.	Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC)	Ekonomi	Australia, Brunei Darussalam, Canada, Chile, China, Hong Kong-China, Indonesia, Japan, South Korea, Malaysia, Mexico, New Zealand, the Philippines, Peru, PNG, Russia, Singapore, Chinese Taipei, Thailand, the United States, dan Viet Nam.
2.	ASEAN-China Free Trade Area (ACFTA)	Ekonomi (Kawasan Perdagangan Bebas)	Negara anggota ASEAN dan China.
3.	Asia Cooperation Dialogue (ADC)	Komunikasi (Wadah Dialog)	Afghanistan, Bahrain, Bangladesh, Bhutan, Brunei Darussalam, Kamboja, China, India, Indonesia, Jepang, Kazakhstan, Republik Korea, Kuwait, Laos, Malaysia, Mongolia, Myanmar, Pakistan, Filipina, Qatar, Singapura, Thailand, Turki, Vietnam, Rusia, Iran, Saudi Arabia, Oman, Sri Lanka, UAE, Tajikistan, Uzbekistan, Kyrgyzstan, Nepal, dan Palestina
4.	Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)	Lembaga keuangan	Negara-negara di kawasan Asia dan Osenia.
5.	Regional Comprehensive	Ekonomi (Kawasan	Brunei, Kamboja, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar, Filipina,

No	Organisasi Internasional atau perjanjian	Bidang	Anggota
	Economic Partnership (RCEP)	Perdagangan Bebas)	Singapura, Thailand, Vietnam, Tiongkok, Jepang, Korea Selatan, Australia, Selandia Baru
6.	G20	Ekonomi	Afrika Selatan, Amerika Serikat, Arab Saudi, Argentina, Australia, Brasil, India, Indonesia, Inggris, Italia, Jepang, Jerman, Kanada, Meksiko, Republik Korea, Rusia, Perancis, Tiongkok, Turki, dan Uni Eropa.

Sumber: Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia (2009)

APEC menjadi titik awal kunjungan kenegaraan Presiden Joko Widodo ke Tiongkok karena bertepatan dengan agenda Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) APEC di Beijing. Agenda Indonesia dalam forum tersebut sejalan dengan visi dan misi Presiden Joko Widodo dan langsung menekankan pentingnya pembentukan konektivitas antar negara-negara anggota APEC agar segala aktivitas ekonomi dapat berjalan dengan cepat dan mudah (BBC 2014). Kebersamaan dalam keanggotaan seperti APEC menjadi peluang bagi Indonesia dan Presiden Joko Widodo memanfaatkannya dengan membuka pembicaraan dalam agenda KTT APEC dengan empat pemimpin negara APEC Presiden Rusia, Perdana Menteri Jepang, Presiden Korea Selatan, dan termasuk Presiden Tiongkok Xi Jinping sebagai tuan rumah yang membahas pembangunan infrastruktur.

Secara geografis, sebagian besar wilayah Indonesia merupakan wilayah perairan yakni seluas 5,8 juta kilometer persegi dari seluruh wilayah Indonesia yakni 7,7 juta kilometer persegi. Selain itu, Indonesia juga memiliki 2,7 juta kilometer persegi wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang membuat Indonesia berpotensi mengembangkan perdagangan maritim dengan negara-negara

sekitar. Sehubungan dengan itu, Indonesia perlu menjaga kestabilan keamanan maritim hingga cakupan Asia Pasifik dan melakukan pergeseran arah kebijakan geopolitik yang sebelumnya Barat ke Asia Timur (Soviyaningsih 2019). Tiongkok merupakan negara yang termasuk dalam Kawasan Asia Timur dan Presiden Joko Widodo menyadari adanya potensi dari peningkatan kerja sama dengan Tiongkok pada sektor keamanan dan ekonomi. Hakikatnya, dalam sengketa di Kawasan Laut China Selatan Indonesia tidak melakukan klaim seperti mana negara-negara sekitar yang melakukan klaim atas wilayah tersebut. Posisi Indonesia dalam mengambil kebijakan kerja sama dengan Tiongkok dalam membangun kereta cepat Jakarta-Bandung yakni memanfaatkan efek dari kebangkitan Tiongkok di bidang ekonomi (Sudjatmiko 2012). Kedekatan geografis antara Indonesia dan Tiongkok yang didukung oleh jalur pelayaran Selat Malaka dan jalur udara yang terhubung oleh bandara-bandara yang mulai berkembang di Indonesia dapat mendukung kerja sama investasi dan kemitraan antara Indonesia dan Tiongkok. Kedekatan geografis juga dapat mempermudah akses dan pengelolaan investasi dari Tiongkok ke Indonesia.

### **3.2 Faktor Relasi Ekonomi**

Presiden Joko Widodo membuat Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) dengan rentan waktu mulai tahun 2015 hingga 2019. Sejumlah rancangan pembangunan infrastruktur termasuk jalur kereta api membutuhkan biaya hingga US\$356 miliar dan Pemerintah Indonesia tidak mampu membiayai seluruh proyek infrastruktur (Mardhiyyah and Suryadipura 2023). Dalam membangun hubungan ekonomi dengan Tiongkok, Presiden Joko Widodo

mengagendakan Forum Bisnis pada 9 November 2014 yang bertemakan *Indonesia-China Trade, Investment, and Economic Forum*. Indonesia memanfaatkan peluang dalam forum tersebut dengan menyampaikan tawaran kerja sama yang membawa keuntungan bagi kedua negara. Hasil pertemuan Indonesia dan Tiongkok dalam forum bisnis ini yakni tercapainya kesepakatan 12 Memorandum of Understanding (MoU) (Fahmi 2014). kesepakatan tersebut diharapkan dapat meningkatkan arus barang, jasa dan modal antara Indonesia dan Tiongkok kedepan. Sehubungan dengan itu, Coplin menjelaskan dalam teorinya yakni Pengambilan kebijakan pada poin konteks internasional, hubungan-hubungan ekonomi berupa peningkatan arus barang, jasa dan modal dapat mempengaruhi pengambilan kebijakan suatu negara.

Setelah terjadi kesepakatan dalam forum bisnis, arus investasi Tiongkok ke Indonesia mengalami berbagai kendala berupa sistem yang belum tersebut sehingga proses penerbitan izin tidak kunjung terealisasi. Hal tersebut didukung oleh data tingkat kemudahan berinvestasi yang disajikan oleh World Bank's yang menyatakan Indonesia merupakan negara yang menempati peringkat ke 120 (Mardhiyyah and Suryadipura 2023). Namun intensitas investasi Tiongkok ke Indonesia menguat dengan bergabungnya Indonesia dalam *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) yang diinisiasikan dan dipimpin oleh Tiongkok. Bergabungnya Indonesia dalam AIIB tersebut melahirkan berbagai kerja sama pembangunan infrastruktur di berbagai daerah di Indonesia seperti proyek perbaikan wilayah kumuh yang menyumbangkan 216,50 juta USD . Keterkaitan berbagai hubungan ekonomi yang sudah terjalin antara Indonesia dan Tiongkok dapat menjadi salah satu faktor Tiongkok tertarik memberikan dana pinjaman 75% melalui China Development Bank (CDB). Rancangan biaya investasi Tiongkok



melalui pembiayaan China Development Bank (CDB) yakni sebesar 4,125 dari total biaya proyek yang dibutuhkan yakni 5,5 miliar USD (*PT INKA* 2015).

Hubungan saling ketergantungan yang mana terdapat kekurangan dari Negara Indonesia dan Tiongkok dalam bidang ekonomi dapat menjadi salah satu penyebab terjadinya kesepakatan kerja sama bagi kedua negara. Dibawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo, Tiongkok telah menjadi mitra dagang terbesar Indonesia dengan nilai hingga US\$ 48, 2 miliar pada tahun 2014 (Kusnandar 2019). Angka perdagangan tersebut sangat jauh jika dibandingkan dengan Negara Jepang sebagai pesaing Tiongkok dalam proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung yang hanya menempati posisi ketiga dengan nilai US\$ 40, 1 miliar. Dengan kata lain, hubungan perdagangan tersebut dapat menimbulkan tuntutan bagi Presiden Joko Widodo sebagai pengambil kebijakan untuk memilih Tiongkok sebagai pelaksana proyek pembuatan kereta cepat di Indonesia. Sesudah terjadinya penunjukan Tiongkok sebagai mitra kereta cepat, nilai perdagangan Indonesia dan Tiongkok meningkat tajam hingga mencapai angka US\$ 72, 66 miliar dan membuat kedua negara semakin erat hubungannya di bidang ekonomi perdagangan. Akan tetapi, angka peningkatan tersebut perlu diwaspadai karena nilai ekspor Indonesia ke Tiongkok jauh dibawah impor yang didapat Indonesia. Indonesia hanya mengalami peningkatan ekspor ke Tiongkok sebesar 17, 51% dengan valuasi sebesar US\$ 27,13 miliar, sedangkan Tiongkok dapat meningkatkan nilai ekspornya ke Indonesia sebanyak 27, 32% dengan nilai valuasi yang jauh lebih besar yakni US\$ 45, 54 miliar. Walaupun angka ekspor Indonesia ke Tiongkok lebih kecil dibanding dengan ekspor yang dilakukan Tiongkok ke Indonesia, dampak perlambatan ekonomi Tiongkok sangat besar bagi

perekonomian Indonesia. Walaupun demikian, kerja sama di bidang ekonomi dengan Tiongkok masih terus dilakukan karena bila mana hubungannya terputus akan mengancam masalah tekanan defisit neraca perdagangan bagi Indonesia.

### **3.3 Faktor Relasi Politik**

Relasi politik Indonesia dengan Tiongkok pasca reformasi yakni dimulai dari terpilihnya Abdurrahman Wahid atau Gus Dur sebagai Presiden Indonesia pada tahun 1999. Gus Dur melakukan kebijakan pencabutan Instruksi Presiden No. 14 Tahun 1967 yang melarang agama, kepercayaan dan adat Tionghoa di Indonesia (Dwivianto 2016). Keputusan tersebut membuat relasi Indonesia dan Tiongkok membaik dan pada tahun 1999 kedua negara melakukan kerja sama untuk saling menjaga stabilitas, bertetangga baik dan saling percaya. Hubungan politik semakin diperkuat dengan adanya persetujuan pada Mei tahun 2000 yang menyatakan bahwa Indonesia dan Tiongkok bersama-sama untuk terus bekerjasama yang pada akhirnya tertuang pada *Agreement on Implementation of Examination Chinese in Indonesia* pada Bulan September tahun 2000. Kebijakan Presiden Gus Dur yang melindungi Etnis Tionghoa di Indonesia membuat hubungan bilateral Indonesia dan Tiongkok menjadi harmonis dan saling mempercayai untuk terus melakukan kerja sama di berbagai bidang (Dwivianto 2016).

Hubungan baik dalam bidang politik tersebut berlanjut hingga Susilo Bambang Yudhoyono menjabat dua periode sebagai Presiden Republik Indonesia. Kesepakatan yang terjadi pada masa Susilo Bambang Yudhoyono sangat mempengaruhi arah politik Presiden Indonesia selanjutnya yakni Joko Widodo yakni pada periode pertama Susilo Bambang Yudhoyono menjadikan Tiongkok

sebagai mitra strategis pada tahun 2005. Kemitraan Indonesia dan Tiongkok meningkat pada akhir masa jabatan Susilo Bambang Yudhoyono pada periode kedua dengan menjadikan Tiongkok sebagai mitra strategis komprehensif pada tahun 2013 (Lalisan 2014). Kenaikan tingkat level menjadi strategis komprehensif tersebut membuat Presiden Indonesia terpilih selanjutnya yakni Presiden Joko Widodo harus mengimplementasikan kesepakatan tersebut.

Indonesia sebagai salah satu negara anggota ASEAN juga turut membangun relasi politik yang baik dengan Tiongkok karena ASEAN memiliki hubungan politik yang kuat dengan Tiongkok. Untuk memperluas jaringan kerja sama dengan Tiongkok dan negara lain, ASEAN membuat ruang kerja sama seperti ASEAN Plus Three, ASEAN Regional Forum, dan East Asia Summit. Dari segi keanggotaan di ketiga ruang kerja sama tersebut, Tiongkok selalu masuk dalam daftar keanggotaan yang dibuat ASEAN. Hal tersebut menunjukkan adanya kekuatan hubungan yang sangat erat antara ASEAN dan Tiongkok. Hal tersebut didukung dengan ASEAN mempercayai Tiongkok sebagai mitra strategisnya pada tahun 2021 agar hubungan keduanya semakin banyak kerja sama yang terjalin diberbagai bidang (Rotha 2022). Kedekatan relasi politik ASEAN dengan Tiongkok menjadi salah satu faktor Presiden Joko Widodo percaya untuk membangun relasi yang kuat dengan Tiongkok untuk bekerja sama termasuk dalam membangun kereta cepat di Indonesia.

Kedekatan pemerintahan Joko Widodo terhadap Tiongkok sudah tampak saat Tiongkok menjadi salah satu negara yang hadir dalam acara pelantikan Presiden Joko Widodo sebagai Presiden Indonesia pada 20 Oktober 2014. Indonesia mengundang kepala negara Tiongkok yang diwakilkan oleh Deputy Ketua Parlemen

Tiongkok Yan Junqi sebagai tamu kenegaraan sekaligus sebagai negara mitra (Agustina 2014). Hubungan politik Indonesia dan Tiongkok semakin diperkuat dengan diadakannya perayaan 65 tahun hubungan diplomatik Indonesia dan Tiongkok pada tahun 2015. Rangkaian acara perayaan 65 tahun hubungan diplomatik tersebut dimulai dengan acara yang dihadiri oleh Duta Besar Republik Indonesia untuk Republik Rakyat Tiongkok yakni Soengeng Rahardjo yang menerima buku yang ditulis oleh penulis Indonesia dan Tiongkok. Penulis Buku yang berjudul “Tiongkok dan Indonesia Bangkit Bersama Secara Damai” salah satunya yakni Jenderal TNI (Purn.) Prof. DR. Abdullah Mahmud Hendropriyono Seorang tokoh intelijen dan militer Indonesia. Selain itu, turut hadir Presiden Joko Widodo di Tiongkok dengan agenda peningkatan hubungan kerja sama Indonesia dan Tiongkok dalam berbagai bidang. Hasil dari kunjungan kenegaraan Presiden Joko Widodo yang kedua setelah agenda APEC pada tahun 2014 adalah terjadinya kesepakatan delapan MoU antara kedua negara yang menyangkut beberapa kementerian Indonesia. Sehubungan dengan itu, Indonesia memiliki nota kesepahaman dengan Tiongkok yang mulai berlaku sejak Maret 2015 sebagai berikut,

1. Kerja sama ekonomi antara Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia, Komisi Reformasi dan Pembangunan Nasional Tiongkok.
2. Kerja sama Proyek Pembangunan Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung antara Kementerian Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Komisi Reformasi dan Pembangunan Nasional Tiongkok.

3. Kerja sama maritim dan Search and Rescue (SAR) antara Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan (BASARNAS) dan Kementerian Transportasi Tiongkok.
4. Kerja sama Protokol Persetujuan antara Pemerintah Tiongkok dan Republik Indonesia dalam pencegahan pengenaan pajak ganda kedua negara.
5. Rancangan kerja sama antara Lembaga Penerbangan dan Antariksa Nasional (LAPAN) dengan Lembaga Antariksa Tiongkok dalam bidang Antariksa 2015-2020.
6. Kerja sama dan komitmen untuk saling memberi dukungan antara Kementerian Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan Bank Pembangunan Tiongkok.
7. Kerja sama pencegahan dan memerangi kejahatan transnasional antara Kementerian Keamanan Publik Tiongkok dan Kepolisian Negara Republik Indonesia.
8. Kerja sama dibidang Kebudayaan dan Sosial termasuk dalam pertukaran pelajar.

Dari penjelasan di atas dapat menunjukkan bahwa hubungan politik dengan suatu negara dalam kasus ini Indonesia membangun hubungan politik yang baik dengan Tiongkok dapat merealisasikan suatu kerja sama proyek pembangunan infrastruktur di Indonesia. Indonesia dan Tiongkok menyepakati rencana pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung dengan melibatkan perusahaan-perusahaan Indonesia yang dibawah Kementerian Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Selain itu, Tiongkok telah menyetujui untuk memberikan bantuan biaya kepada Pemerintah Indonesia untuk pembangunan infrastruktur Indonesia

dengan skema pembiayaan bilateral maupun multilateral (*Joint Statement on Strengthening Comprehensive Strategic Partnership between the People's Republic of China and The Republic of Indonesia* 2015). Menurut Coplin, Konteks internasional yang menyangkut politik menekankan pengambilan kebijakan bisa dipengaruhi oleh perasaan kepentingan bersama antara kedua negara. Sehubungan dengan itu, dalam perayaan 65 tahun hubungan diplomatik Indonesia dan Tiongkok membuka sebuah pandangan yakni sebagai dua negara berkembang yang besar, Indonesia dan Tiongkok sepakat untuk bersama-sama berbagi kepentingan dan tanggung jawab dalam memelihara stabilitas, perdamaian dan kemakmuran di Benua Asia. kedua negara sadar akan pentingnya kerja sama untuk menghapuskan kesenjangan sosial, kemiskinan dan menjaga jarak kesenjangan antara negara Utara dan Selatan.

Setelah MoU tersebut disepakati terkait pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung dengan Pemerintah Indonesia menugaskan Kementerian Badan Usaha Milik Negara (BUMN) untuk meresmikan proyek awal 2016. Lahirnya PT Kereta Cepat Indonesia China adalah buah hasil kerja sama perusahaan-perusahaan Indonesia dan Tiongkok yakni PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia yang beranggotakan PT Wijaya Karya, PT Jasa Marga, PT Kereta pi Indonesia dan PT perkebunan Nusantara VIII. Keseriusan Pemerintah Tiongkok dalam membantu Pemerintah Indonesia dalam membangun kereta cepat ditunjukkan dengan Xi Jinping selaku Presiden Tiongkok mengirim utusannya yakni Xu Shaoshi selaku Menteri Komisi Pembangunan dan Reformasi Republik Rakyat Tiongkok untuk menyerahkan laporan studi kelayakan pembangunan kereta cepat kepada Presiden Joko Widodo. Indonesia sebagai negara berkembang memerlukan banyak transfer

teknologi untuk kemajuan teknologi dalam negeri, untuk itu He Huawu selaku Kepala Bidang Teknik China Railway Corporation bersedia untuk mentransfer teknologi kereta cepat Tiongkok ke Indonesia. Hal tersebut sejalan dengan kepentingan Indonesia dalam menjalin hubungan diplomatik yang baik dengan Tiongkok yakni mendapatkan teknologi perkeretaapian yang terbaru. Presiden Joko Widodo mencari jalan tengah agar hubungan kerja sama dengan Tiongkok tetap berjalan dengan baik namun tetap melindungi industri dalam negeri. Oleh sebab itu, material dan permesinan kereta cepat harus mengandung setidaknya 60% kandungan lokal yang rencananya akan menggandeng perusahaan pembuat kereta di Indonesia yakni PT Inka (Nurjoni 2015). Setelah melalui beberapa tahap izin trase yang ditargetkan Pemerintah Indonesia selesai pada 15 Januari 2016, Presiden Joko Widodo melaksanakan prosesi peletakan batu pertama pada 21 Januari 2016 yang berlokasi di kebun teh Mandalasari, Maswati, Cikalong Wetan, Kabupaten Bandung Barat, Jawa Barat (Safitri 2023).

Sesuai dengan surat tugas yang sudah diterbitkan oleh Presiden Joko Widodo, Menteri Perhubungan Ignasius Jonan menandatangani kesepakatan yang bersangkutan dengan konsesi proyek kereta cepat Jakarta Bandung pada tahun 2016. Dalam kesepakatan tersebut masa pengoperasian kereta cepat oleh PT KCIC yakni 50 tahun dan selanjutnya akan dikembalikan kepada Pemerintah Indonesia (Praditya 2016). Pada tahun 2017, Presiden Joko Widodo kembali bertolak ke Tiongkok untuk menghadiri acara kesepakatan antara dua negara terkait pembangunan kereta cepat Jakarta Bandung yakni Facility Agreement pembiayaan antara PT KCIC dan China Development Bank (CDB).

Hubungan politik Indonesia dan Tiongkok terus berjalan dengan baik hingga perayaan 70 tahun hubungan diplomatik walaupun di tengah wabah Covid 19. Fokus kedua negara pada waktu perayaan tersebut yakni kerja sama penyelesaian wabah Covid 19 agar kondisi global dapat pulih kembali. Salah satu dampak hadirnya Covid 19 yakni pembekakan biaya hasil kerja sama Indonesia dan Tiongkok yakni proyek kereta cepat. Kartika Wirjoatmodjo mengatakan bahwa kedua negara telah mengakumulasikan biaya pembekakan sebesar US\$ 1,2 miliar (Safitri 2023). Indonesia dan Tiongkok bekerja sama untuk menyelesaikan permasalahan tersebut, namun Pemerintah Indonesia memutuskan untuk memberikan suntikan berupa Penyertaan Modal Negara (PMN) dengan jumlah Rp 3,2 triliun. Keputusan Pemerintah Indonesia mengambil langkah tersebut untuk mengantisipasi proyek tersebut mangkrak di tengah jalan dan akan membebani negara.

Hasil kerja sama strategis yang disebabkan hubungan diplomatik yang kuat antara Indonesia dan Tiongkok pada akhirnya dapat dipertunjukkan saat kedua pemimpin melakukan pertemuan bilateral di sela-sela agenda Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) G20 yang diselenggarakan di Bali, Indonesia. Dalam pertemuan bilateral tersebut, Presiden Joko Widodo menyampaikan target pengoperasian kereta cepat akan dilaksanakan pada Bulan Juni 2023 (Intan 2022). Dalam kasus ini Presiden Joko Widodo dan Presiden Xi Jinping akan meneruskan hubungan diplomatiknya dan merencanakan pembangunan karena merasa memiliki kepentingan yang sama yakni mewujudkan pembangunan strategis dan memiliki perasaan untuk bersama-sama memperkenalkan misi umat manusia demi perdamaian dan pembangunan (Intan 2022).



## **BAB 4**

### **PENUTUP**

#### **4.1 Kesimpulan**

Dalam mengambil kebijakan pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung Pemerintah Indonesia memperhatikan kondisi dalam negeri yakni memperhatikan kebutuhan domestiknya. Pembangunan kereta cepat dilakukan pemerintah untuk memaksimalkan potensi aktivitas ekonomi dan pariwisata di wilayah sekitar Kota Jakarta dan Kota Bandung. Sementara itu, Presiden Joko Widodo juga berambisi untuk memodernisasi sistem perkeretaapian di Indonesia dengan melakukan pengembangan teknologi di dalam negeri. Tiongkok sebagai negara yang sudah memiliki teknologi kereta cepat di negaranya sepakat untuk mentransfer sejumlah teknologi kereta cepat yang berkaitan dengan penjaminan sistem keselamatan perjalanan penumpang. Sebagai negara demokrasi, peran partai politik sangat berpengaruh dalam pengambilan kebijakan negara. Sikap partai politik di Indonesia yang menyatakan setuju dengan pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung yakni Partai Kebangkitan Bangsa dan Partai NasDem. Sebaliknya, partai yang menolak proyek ini yakni Partai Demokrasi Indonesia Perjuangan dan Partai Demokrat. Pernyataan sikap dari partai politik tersebut disampaikan oleh ketua DPP partai dan kader-kader partai. Meskipun rencana Pemerintah Indonesia yang menjadikan Tiongkok sebagai mitra dalam pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung menuai pro-kontra dari partai-partai, Presiden Joko Widodo tetap mengambil keputusan

tersebut. Namun, kader-kader partai mendesak Pemerintah untuk segera menyelesaikan proyek tersebut agar tidak mangkrak dan membebani negara.

**Tabel 4. Ringkasan Analisis**

No	Variabel	Sub variabel	Penjelasan
1.	Faktor politik domestik		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Indonesia perlu memaksimalkan potensi yang ada di Kota Jakarta dan Kota Bandung.</li> <li>2. Indonesia memerlukan transfer teknologi dari Tiongkok.</li> </ol>
		Partisan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pembangunan Kereta cepat menuai pro-kontra dari partai politik.</li> <li>2. Dukungan datang dari Partai Kebangkitan Bangsa dan Partai NasDem.</li> </ol>
		Birokratis	Menteri -menteri Indonesia menjadi salah satu faktor dengan menjamin keputusan pemilihan Tiongkok sebagai mitra pembangunan kereta cepat dapat diterapkan pada masyarakat dengan baik. Presiden Joko Widodo memberi tugas sejumlah menteri-menteri melalui Perpres Nomor 107 Tahun 2015.
		Kelompok kepentingan	Terdapat kelompok bisnis real estate yang telah membidik lahan di wilayah Walini hasil hibah lahan PTPN VIII seluas 1.270 hektar yang menjadi salah satu trase yang dilalui kereta cepat yang diajukan Tiongkok. Kelompok bisnis real estate berpotensi menjadikan lahan aset negara sebagai lahan bisnis.
		Opini masyarakat	Terdapat sejumlah 24.49% masyarakat yang tinggal di daerah sekitar Kota Jakarta dan Bandung yang menggunakan moda transportasi Kereta untuk bepergian ke Kota Jakarta atau sebaliknya. Untuk itu, pemerintah perlu memperbaharui sistem perkeretaapian yang lebih aman dan cepat bagi masyarakat dan Tiongkok sebagai mitra mampu melaksanakannya.

No	Variabel	Sub variabel	Penjelasan
2.	Faktor kekuatan ekonomi militer		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pemerintah Indonesia memilih Tiongkok sebagai mitra pembangunan proyek kereta cepat karena kategori ekonomi Indonesia masih tergolong dalam menengah ke bawah dengan GNP US\$ 886.55 yang membuat Indonesia tidak mampu membiayai seluruh rencana proyek infrastruktur yang ada di Indonesia.</li> <li>2. Kekuatan militer Indonesia yang jauh dibawah Tiongkok dari sisi personil dan anggaran membuat Indonesia memilih untuk menjalin kerja sama dibanding memusuhi Tiongkok.</li> </ol>
3.	Faktor konteks internasional	Faktor geografis	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Keanggotaan bersama Indonesia dan Tiongkok dalam APEC berdampak pada interaksi yang terjalin pada 2014 antara Presiden Indonesia dan Tiongkok.</li> <li>2. Kedekatan geografis Indonesia dan Tiongkok juga menjadi salah satu faktor Indonesia memilih Tiongkok sebagai mitra pembangunan kereta cepat karena dapat mempermudah akses dan pengelolaan investasi karena terhubung oleh pelabuhan melalui jalur Selat Malaka dan bandara-bandara di Indonesia.</li> </ol>
		Faktor relasi ekonomi	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Indonesia memiliki hubungan perdagangannya yang kuat dengan Tiongkok dengan nilai perdagangan hingga US\$ 48,2 miliar pada 2014. Besarnya angka tersebut membuat Tiongkok menjadi mitra dagang terbesar bagi Indonesia.</li> <li>2. Faktor pemilihan Tiongkok sebagai mitra dalam pembangunan kereta cepat karena bilamana</li> </ol>

No	Variabel	Sub variabel	Penjelasan
			hubungannya terputus akan mengancam tekanan defisit neraca perdagangan Indonesia. Hal tersebut sangat berisiko dibanding Indonesia memilih Jepang sebagai kompetitor Tiongkok yang hanya menduduki posisi ketiga sebagai mitra dagang.
		Faktor relasi politik	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Relasi politik Indonesia dengan Tiongkok sudah sampai tingkat mitra strategis komprehensif dan membuat Presiden Joko Widodo harus mengimplementasikan kesepakatan tersebut dengan menjadikan Tiongkok sebagai mitra pembangunan kereta cepat.</li> <li>2. ASEAN sebagai salah satu organisasi regional yang diikuti oleh Indonesia telah bekerja sama di berbagai bidang dengan Tiongkok termasuk membuka ruang kerja sama seperti ASEAN Plus Three, ASEAN Regional Forum dan East Asia Summit.</li> </ol>

Dalam Teori Pengambilan Kebijakan oleh Coplin, peran birokrat yang datang dari badan eksekutif negara yakni menjamin kebijakan yang ditetapkan dapat diterapkan pada masyarakat dengan baik. Untuk itu, Presiden Joko Widodo menerbitkan Peraturan Presiden guna menugaskan kementerian/lembaga dalam memberikan bantuan selama proses pembangunan kereta Jakarta-Bandung. Peran Menteri BUMN dalam PerPres Nomor 107 Tahun 2015 yakni melakukan pembinaan dan mengkoordinasikan perusahaan negara yang terlibat dalam proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Menteri Perhubungan ditugaskan dalam memberikan izin, penandatanganan perjanjian pengadaan prasarana, menentukan trase dan mengawasi secara teknis pembangunan kereta cepat. Menteri PUPR

berperan dalam pemberian persetujuan dan izin pemanfaatan ruang jalan tol untuk dimanfaatkan dalam rangka pembangunan kereta cepat. Menteri Agraria dan Tata Ruang ditugaskan dalam menyusun tata ruang wilayah yang sesuai dengan jalur kereta cepat dan menyiapkan lahan untuk kepentingan pembangunan kereta cepat. Untuk menyusun dan penerbitan PerPres, Presiden Joko Widodo dibantu oleh Yasonna H. Laoly selaku Menteri Hukum dan HAM Republik Indonesia. Pengaruh yang datang dari individu yang memiliki kepentingan juga dapat mempengaruhi Presiden Joko Widodo dalam mengambil keputusan pembangunan kereta cepat. Dalam hal ini, Rini Soemarno bergerak cepat dan berusaha meyakinkan Presiden Joko Widodo untuk merealisasikan proyek tersebut dengan mengizinkan Tiongkok sebagai pelaksana pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung.

Proses pengambilan kebijakan juga mempertimbangkan opini masyarakat terlebih bagi masyarakat yang tinggal di sekitaran jalur kereta cepat. Opini masyarakat perlu diperhatikan Pemerintah Indonesia agar masyarakat mendapat nilai tambah atas perencanaan pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung. Pemerintah pusat menerima masukan dari masyarakat Desa Cikaobandung yang mendesak pemerintah untuk memastikan rencana pembangunan kereta cepat tidak membawa dampak buruk bagi masyarakat,

Alasan Indonesia memutuskan untuk menjalin kerja sama dengan Tiongkok dalam membangun kereta cepat yakni Indonesia termasuk dalam golongan negara menengah ke bawah dengan GNP US\$ 886.55 pada tahun 2015. Sementara itu, Tiongkok merupakan negara besar dan tergolong sebagai negara maju dengan tingkat GNP mencapai angka US\$ 10,883.15 pada tahun 2015. Kapasitas ekonomi Tiongkok yang cukup besar tersebut membuat negaranya dapat melakukan bantuan

investasi luar negeri ke Indonesia dalam rangka pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung melalui skema Kerja Sama Pemerintah dan Swasta (KPS). pada dasarnya, Presiden Joko Widodo menjadikan pembangunan infrastruktur menjadi prioritas bagi Indonesia pada tahun 2015 namun terhalang oleh terbatasnya biaya.

Kerja sama Indonesia dan Tiongkok dalam pembangunan kereta cepat tidak terlepas dari faktor kedekatan kedua negara secara geografis dan keanggotaan bersama dalam organisasi-organisasi. Indonesia dan Tiongkok keduanya bergabung dalam Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC) dan Presiden Joko Widodo memanfaatkan peluang tersebut dengan membahas pembangunan infrastruktur bersama Presiden Xi Jinping. Setelah Presiden Joko Widodo melakukan langkah pergeseran arah kebijakan geopolitik yang sebelumnya Barat ke Asia Timur, Tiongkok menjadi negara incarannya mengingat Tiongkok adalah negara yang ekonominya telah bangkit di Asia. Faktor kedekatan geografis akan mempermudah akses dan pengelolaan investasi dari Tiongkok ke Indonesia.

Relasi ekonomi Indonesia dengan Tiongkok pada masa Presiden Joko Widodo sudah tampak sejak awal menjabat yakni terselenggaranya *Indonesia-China Trade, Investment, and Economic Forum*. Hasilnya, kedua negara menyepakati 12 Memorandum of Understanding (MoU) yang berkaitan dengan arus barang, jasa dan modal. Arus modal Tiongkok ke Indonesia semakin menguat sejak Indonesia bergabung dalam *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) yang diinovasikan dan dipimpin oleh Tiongkok. Relasi ekonomi yang kuat tersebut membuat Tiongkok tertarik memberikan dana pinjaman 75% melalui China Development Bank (CDB) untuk melakukan pembangunan kereta cepat di Indonesia.

Relasi politik yang kuat Indonesia dan Tiongkok terlihat sejak terbangunnya solidaritas New Emerging Forces (NEFO) yang digagas untuk menyaingi kekuatan Blok Amerika Serikat dan Blok Uni Soviet pada tahun 1965. Hasil relasi politik tersebut melahirkan infrastruktur yang saat ini menjadi gedung parlemen Indonesia di Jakarta. Setelah itu, relasi politik dengan Tiongkok semakin kuat dengan adanya peningkatan status yang sebelumnya Tiongkok menjadi mitra strategis Indonesia pada tahun 2005 menjadi mitra strategis komprehensif pada tahun 2013. Maka dari itu, Presiden Joko Widodo yang menjabat mulai tahun 2014 harus melanjutkan kemitraan dengan Tiongkok serta mengimplementasikan kesepakatan kemitraan. Puncak relasi politik Indonesia dan Tiongkok yang melahirkan kesepakatan kerja sama pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung yakni pada perayaan 65 tahun hubungan diplomatik. Presiden Joko Widodo yang hadir dalam perayaan tersebut menandatangani MoU yang salah satu isinya tentang kerja sama proyek pembangunan kereta api cepat Jakarta-Bandung antara Kementerian Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Komisi Reformasi dan Pembangunan Nasional Tiongkok.

Selanjutnya proses kerja sama dimulai dengan Presiden XI Jinping mengirim Menteri Komisi Pembangunan dan Reformasi Republik Rakyat Tiongkok yakni Xu Shaoshi untuk melaporkan studi kelayakan pembangunan kereta cepat. Pendirian PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) yang lahir dari sinergi perusahaan-perusahaan Indonesia dan Tiongkok merupakan realisasi MoU pada perayaan 65 tahun hubungan diplomatik Indonesia dan Tiongkok. Setelah melewati tahap izin trase, Presiden Joko Widodo melaksanakan prosesi peletakan batu pertama pada 21 Januari 2016. Untuk melindungi infrastruktur kereta cepat menjadi aset Pemerintah Indonesia, pada 2016 juga telah dilaksanakan kesepakatan

masa pengoperasian kereta cepat oleh PT KCIC selama 50 tahun. Proses pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung mengalami kendala pembiayaan yang disebabkan wabah Covid 19 yang terjadi pada awal 2020. Kondisi tersebut membuat Pemerintah Indonesia perlu memberikan Penyertaan Modal Negara (PMN) senilai Rp 3,2 triliun untuk mengantisipasi gagalnya proyek kereta cepat. Penyertaan Modal Negara yang diberikan Pemerintah Indonesia untuk proyek kereta cepat tampaknya membuahkan hasil dengan dipertunjukkannya kereta cepat yang hampir rampung dalam pertemuan bilateral Indonesia dan Tiongkok disela-sela agenda Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) G20 pada November 2022

#### **4.2 Rekomendasi**

Berdasarkan pengamatan penulis mengenai pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung, terdapat beberapa rekomendasi yang dapat penulis sajikan. Diantaranya,

1. Berdasarkan pengalaman penulis dalam proses penelitian dan pencarian data mengenai pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung, informasi yang diberikan oleh PT KCIC sebagai pelaksana proyek pada website resmi tidak ditulis secara lengkap. Informasi yang lengkap dapat memberikan informasi yang mudah dipahami oleh masyarakat mengingat proyek ini dibangun atas dasar kepentingan masyarakat.
2. Pemerintah Indonesia perlu mewaspadaikan efek pinjaman dana dari Tiongkok dengan jumlah yang sangat besar. Pengetatan syarat untuk investor asing perlu dilakukan untuk melindungi industri dalam negeri dan arus pekerja



asing yang masuk ke Indonesia dapat mengancam lapangan pekerjaan pekerja lokal.

3. Penulis merekomendasikan peneliti selanjutnya untuk menganalisis dan mengevaluasi kereta cepat setelah pengerjaannya selesai dan beroperasi secara penuh.

## DAFTAR PUSTAKA

- “China GNP 1962-2023 | MacroTrends.” n.d. Macrotrends. Accessed July 20, 2023. <https://www.macrotrends.net/countries/CHN/china/gnp-gross-national-product>.
- “GlobalFirepower.com Ranks.” 2015. Global Firepower. <https://www.globalfirepower.com/global-ranks-previous.php>.
- “Indonesia GNP 1969-2023 | MacroTrends.” n.d. Macrotrends. Accessed July 20, 2023. <https://www.macrotrends.net/countries/IDN/indonesia/gnp-gross-national-product>.
- Agustina, Widiarsi. 2014. “Siapa Saja Tamu Negara yang Hadir di Pelantikan Jokowi?” *Nasional tempo*, October 19, 2014. <https://nasional.tempo.co/read/615490/siapa-saja-tamu-negara-yang-hadir-di-pelantikan-jokowi>.
- Akbar, Muhammad R. 2022. “Standard China 2035” dan Mimpi Tiongkok untuk Standardisasi Teknologi Dunia – PUSAT RISET POLITIK.” *PUSAT RISET POLITIK*, February 15, 2022. <https://politik.brin.go.id/kolom/politik-internasional/standard-china-2035-dan-mimpi-tiongkok-untuk-standardisasi-teknologi-dunia/>.
- Andika, Muhammad Tri, and Allya Nur Aisyah. 2017. "Analisis Politik Luar Negeri Indonesia-China di Era Presiden Joko Widodo: Benturan Kepentingan Ekonomi dan Kedaulatan." *Indonesian Perspective* 165.
- Asiatoday.id*. 2021. “Jepang Soroti Proyek Kereta Cepat Kerja sama Indonesia-China | AsiaToday.id.” October 16, 2021. <https://asiatoday.id/read/jepang-soroti-proyek-kereta-cepat-kerja-sama-indonesia-china>.
- Azzam, Abdurrofi A., Dwi Juliawati, and Evi Priyanti. 2022. “Partisipasi Masyarakat Desa Cikaobandung dalam Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung.” : *JURNAL ILMIAH ILMU PEMERINTAHAN* 7.
- BBC*. 2014. “Tiga agenda Presiden Jokowi di KTT APEC.” November 9, 2014. [https://www.bbc.com/indonesia/berita\\_indonesia/2014/11/141108\\_tiga\\_agenda\\_apec](https://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2014/11/141108_tiga_agenda_apec).
- China Railway Group Limited. 2019. *Jakarta-Bandung High-Speed Railway, Indonesia*. may 16. Accessed april 3, 2022. <http://www.crecg.com/english/2745/2808/10070726/index.html>.
- CNN Indonesia. 2021. “Demokrat Kritik Kereta Cepat Pakai APBN: Rakyat Tak Butuh.” *CNN Indonesia*, October 17, 2021. <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20211016234529-32-708749/demokrat-kritik-kereta-cepat-pakai-apbn-rakyat-tak-butuh>.
- Coplin, William D. 1992. *Pengantar Politik Internasional: Suatu Telaah Teoretis*. Bandung: Sinar Baru Algensindo.
- Djumena, Erlangga. 2011. “Perdagangan Indonesia-China Halaman all - Kompas.com.” Kompas Money, February 2, 2011. <https://money.kompas.com/read/2011/02/02/1153057/Perdagangan.Indonesia-China?page=all>.
- EMBASSY OF THE REPUBLIC OF INDONESIA IN HAVANA, THE REPUBLIC OF CUBA. 2015. Jokowi holds bilateral meeting with Chinese president Xi Jinping. march 26. Accessed april 3, 2022. <https://kemlu.go.id/havana/en/read/jokowi-holds-bilateral-meeting-with->

[chinese-president-xi-jinping/35/information-sheet.](#)

- Hart, Natasha H., and Dave McRae. 2015. "INDONESIA: BALANCING THE UNITED STATES AND CHINA, AIMING FOR INDEPENDENCE." USINDO. <https://www.usindo.org/assets/up/2015/12/Indonesia-Balancing-US-and-China-November-2015-MacArthur-Indonesia-ONLINE.pdf>.
- Indrawan, Angga. 2017. "PKB Dukung Proyek Kereta Cepat." *Republika*, May 10, 2017.
- Inspektorat Jenderal Kemhan RI. 2015. "Inspektorat Jenderal Kemhan RI." September 17, 2015. <https://www.kemhan.go.id/itjen/2015/09/17/tni-paling-kuat-di-asia-tenggara.html>.
- Intan, Ghita. 2022. "Jokowi-Xi Jinping Nobar Uji Coba Kereta Cepat Jakarta-Bandung." *VOA Indonesia*, November 16, 2022. <https://www.voaindonesia.com/a/jokowi-xi-jinping-nobar-uji-coba-kereta-cepat-jakarta-bandung/6836794.html>.
- Jati, Guntur P. 2015. "Faisal Basri: Aneh, PTPN VIII Dilibatkan dalam Kereta Cepat." *CNN Indonesia*, September 7, 2015. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150907083133-92-77010/faisal-basri-aneh-ptpn-viii-dilibatkan-dalam-kereta-cepat>.
- Joint Statement on Strengthening Comprehensive Strategic Partnership between the People's Republic of China and The Republic of Indonesia. 2015. March 27, 2015. [https://www.fmprc.gov.cn/eng/wjdt\\_665385/2649\\_665393/201503/t20150327\\_679397.html](https://www.fmprc.gov.cn/eng/wjdt_665385/2649_665393/201503/t20150327_679397.html).
- Kadarisman, Muh. 2017. "KEBIJAKAN TRANSPORTASI KERETA API CEPAT JAKARTA-BANDUNG DALAM MEWUJUDKAN ANGKUTAN RAMAH LINGKUNGAN." *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik* 4.
- Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas. 2018. Menteri PUPR: Infrastruktur Penggerak Roda Perekonomian. may 23. Accessed april 3, 2022. <https://kppip.go.id/berita/menteri-pupr-infrastruktur-penggerak-roda-perekonomian/>.
- Kurniawati, Skolastika L. 2018. "Indonesia di Antara Jepang dan Tiongkok: Persaingan Pembangunan Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung." *Political Science*.
- Kusnandar, Viva B. 2019. "Tiongkok Menjadi Mitra Dagang Terbesar Bagi Indonesia Sejak 2013." *Databoks*, May 28, 2019. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2019/05/28/tiongkok-menjadi-mitra-dagang-terbesar-bagi-indonesia-sejak-2013>.
- Lalisan, Yeremia. 2014. "Jokowi dan Hubungan RI-Tiongkok." *KOMPAS.com*, November 11, 2014. <https://nasional.kompas.com/read/2014/11/11/14000091/Jokowi.dan.Hubungan.RI-Tiongkok>.
- Mardhiyyah, Iasya, and Dadan Suryadipura. 2023. "Diplomasi Ekonomi Indonesia terhadap Tiongkok pada Masa Kabinet Kerja 2014-2019." *Padjadjaran Journal of International Relations* 5.
- Melani, Agustina. 2014. "5 Negara yang Paling Besar Anggaran Militernya - Bisnis Liputan6.com." *Liputan6.com*, July 14, 2014. <https://www.liputan6.com/bisnis/read/2077302/5-negara-yang-paling->

- besar-anggaran-militernya.
- Mulyana, Ade. 2016. "Survei: Hanya 6,3 Persen Warga Akan Menggunakan Kereta Cepat." *Politik*, February 14, 2016. <https://politik.rmol.id/read/2016/02/14/235701/survei-hanya-6-3-persen-warga-akan-menggunakan-kereta-cepat>.
- Nurjoni. 2015. "Melongok Industri Kereta Api Cepat Tiongkok." *BeritaSatu.com*, August 30, 2015. <https://www.beritasatu.com/ekonomi/303018/melongok-industri-kereta-api-cepat-tiongkok>.
- Paendong, Meiki W. 2020. *The Jakarta-Bandung Rail Project: 5 Years On and Still Going Nowhere*. December 3. Accessed April 3, 2022. <https://thediplomat.com/2020/12/the-jakarta-bandung-rail-project-5-years-on-and-still-going-nowhere/>.
- Perpustakaan Kementerian Sekretariat Negara Republik Indonesia. 2015. *Hubungan Indonesia-Tiongkok: dari Soekarno hingga Jokowi*. Beijing, April 14.
- Praditya, Ilyas I. 2016. "Perjanjian Konsesi Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Disepakati." *Liputan6.com*. <https://www.liputan6.com/bisnis/read/2460553/perjanjian-konsesi-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-disepakati>.
- Prastiwi, Arie M. 2015. "Rayakan Kemenangan PD II, China Pamer Kekuatan Militer." *Liputan6.com*, September 3, 2015. <https://www.liputan6.com/global/read/2308423/rayakan-kemenangan-pd-ii-china-pamer-kekuatan-militer>.
- PT INKA. 2015. "Berita INKA - BUMN Indonesia, China Resmikan Kerjasama Pembangunan Kereta Cepat." October 19, 2015. <https://www.inka.co.id/berita/215>.
- Pujiastuti, Lani. 2015. "Ini Tanggapan Masyarakat Soal Rencana Kereta Cepat Jakarta-Bandung." *Detik Finance*, August 16, 2015. <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2993123/ini-tanggapan-masyarakat-soal-rencana-kereta-cepat-jakarta-bandung>.
- Putra, Idris R. 2016. "Kereta cepat Jakarta-Bandung diklaim gunakan teknologi tercanggih | merdeka.com." *Merdeka*, January 29, 2016. <https://www.merdeka.com/uang/kereta-cepat-jakarta-bandung-diklaim-gunakan-teknologi-tercanggih.html>.
- Rakhmat, Muhammad Z. 2022. "Kereta Cepat Jakarta-Bandung: Melihat peran Luhut, Rini Soemarno, dan Ridwan Kamil dalam memuluskan hubungan Cina-Indonesia." *The Conversation*, August 26, 2022. <https://theconversation.com/kereta-cepat-jakarta-bandung-melihat-peran-luhut-rini-soemarno-dan-ridwan-kamil-dalam-memuluskan-hubungan-cina-indonesia-188819>.
- Riyandi, Saugy. 2016. "DPR ramai-ramai tolak proyek kereta cepat Jokowi." *Merdeka.com*, 2016.
- Rotha, Dia. 2022. "ASEAN-China comprehensive strategic partnership: A political perspective." *The Jakarta Post*, November 12, 2022. <https://www.thejakartapost.com/opinion/2022/11/12/asean-china-comprehensive-strategic-partnership-a-political-perspective.html>.
- Safitri, Inge K. 2023. "Kelak Kelok Kereta Cepat." *Interaktif - Tempo.co*, April 7, 2023. <https://interaktif.tempo.co/public/proyek/kelak-kelok-kereta-cepat>

- jakarta-bandung/.
- Sekretariat Kabinet. 2015. "Dukung Proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung, Inilah Tugas Kementerian/Lembaga Terkait." October 13, 2015. <https://setkab.go.id/dukung-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-inilah-tugas-kementerianlembaga-terkait/>.
- Sekretariat Kabinet. 2015. "Sekretariat Kabinet Republik Indonesia | RAPBN-P 2015 dan Pembangunan Infrastruktur." January 27, 2015. <https://setkab.go.id/rapbn-p-2015-dan-pembangunan-infrastruktur/>.
- Setiawati, Erni, and Yofy G. Lestari. 2022. "KEKUATAN EKONOMI INDONESIA DI TENGAH KEKUATAN EKONOMI GLOBAL." *Jurnal Ekonomika* 11. <http://download.garuda.kemdikbud.go.id/article.php?article=2817601&val=25171&title=KEKUATAN%20EKONOMI%20INDONESIA%20%20DI%20TENGAH%20KEKUATAN%20EKONOMI%20GLOBAL>.
- Soviyaningsih, Kris N. 2019. "Kepentingan Indonesia Terhadap One Belt One Road (OBOR) Dalam Upaya Mewujudkan Poros Maritim Dunia." *JURNAL TRANSBORDERS* 2.
- Sudjatmiko, Totok. 2012. "ANALISA HUBUNGAN CHINA-INDONESIA TERKAIT KEANTARIKSAAN." *Berita Dirgantara* 13.
- Suharman, Yoga, and Sugiarto Pramono. 2021. "STRATEGI KEBANGKITAN EKONOMI TIONGKOK DAN PENDEKATAN LONG CYCLE TRANSISI KEKUASAAN POLITIK DUNIA." *Spektrum* 18.
- Sukadi, Imam. 2021. "SISTEM PEMERINTAHAN INDONESIA DAN IMPLIKASINYA DALAM KEHIDUPAN BERBANGSA DAN BERNEGARA." *Jurnal Hukum Bisnis Bonum Commune* 4.
- Supriatna, Cecep. 2017. "Keputusan Indonesia Memilih Tiongkok Sebagai Mitra Kerja sama Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung." Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.
- Utomo, Hari, Mitro Prihantoro, and Lena Adriana. 2017. "PERAN PEMERINTAH INDONESIA DALAM MENGELOLA KONFLIK LAUT CHINA SELATAN." *Jurnal Prodi Damai dan Resolusi Konflik* 3. <https://jurnalprodi.idu.ac.id/index.php/DRK/article/view/168/pdf>.
- Uyun, Fatkhul. 2017. "Kondisi Hubungan Triangular Indonesia-Tiongkok-Jepang Setelah Terbentuknya Konsorsium PT. KCIC." *Jurnal Analisis Hubungan Internasional*.
- Yamin, Muhammad, and Shellia Windymadaksa. 2017. "Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Sebagai Mercusuar Hubungan Indonesia-Tiongkok." *Jurnal Politik Profetik* 212