

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang Masalah**

Kerjasama bilateral yakni sebuah bentuk dari hubungan kerjasama antara negara satu dengan negara lainnya yang dimana sifatnya adalah hubungan antara dua negara. Sebagai contoh kerjasama bilateral antara Indonesia-China dalam pembangunan proyek kereta cepat di Jakarta-Bandung atau kerjasama bilateral antara Indonesia dengan Jepang dalam proyek MRT Jakarta.

Kerjasama bilateral ialah suatu jenis hubungan kerjasama yang dimana melibatkan hanya dua negara saja. Umumnya hubungan internasional dilakukan dengan bersifat bilateral. Misalkan perjanjian ekonomi-politik, budaya serta kunjungan antar negara. Beberapa tujuan adanya kerjasama ini yakni; Mencukupi *demand* masyarakat pada masing-masing negara, Meningkatkan perekonomian negara, pasar dan investasi, Meningkatkan kerjasama pada sektor ilmu pengetahuan dan teknologi serta mempererat hubungan antar negara (A. S. Putri, 2019).

Kerjasama bilateral antara Indonesia dengan China ini berawal dari kunjungan kenegaraan Presiden Joko Widodo ke Beijing China tahun 2015. Dalam kunjungan itu rencananya akan melakukan penandatanganan dokumen kerjasama antara pemerintah Indonesia dengan pemerintah China yang salah satu dokumennya itu menyangkut proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung yang ditandatangani oleh Menteri Badan Usaha Milik Negara dengan Komisi Nasional Pembangunan dan Reformasi China.

Kerjasama Indonesia-China untuk pembangunan Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung adalah proyek yang disepakati yang pada awalnya tidak menggunakan

dana APBN, akan tetapi menggunakan skema yang dinamakan *B to B* atau (*Bussiness to Bussiness*). PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia sendiri adalah konsorsium 4 perusahaan BUMN yakni PT Kereta Api Indonesia (PT KAI), PT Wijaya Karya Tbk, PT Jasa Marga Tbk serta PT Perkebunan Nusantara (PTPN) VIII yang memegang saham PT KCIC sebesar 60% dan sisanya 40% dipegang oleh Beijing Yawan HSR Co.Ltd (Kemenkominfo, 2019). Dengan kata lain, PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) adalah perusahaan berjenis konsorsium antara BUMN Indonesia dengan China Railways (PT KCIC, 2019).

Dalam hal ini, tentunya kedua negara sepakat untuk melakukan kerjasama di bidang pembangunan transportasi Kereta Api Cepat Bandung-Jakarta. Pembangunan proyek ini masuk kedalam *National Strategic Project* yakni Proyek Pembangunan Infrastruktur Sarana dan Prasarana Kereta Api Antar Kota berdasarkan Perpres RI Nomor 107 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Sarana dan Prasarana Kereta Cepat Antara Jakarta-Bandung dan Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Kereta Api Cepat Bandung-Jakarta ini diperkirakan hanya menempuh waktu selama 36 menit hingga 44 menit untuk menghubungkan kedua kota tersebut. Tentu hal ini jauh lebih cepat dibandingkan dengan kereta api konvensional yang memakan waktu 3 jam hingga 4 jam perjalanan. Selain karena mempersingkat waktu tempuh antara Bandung dan Jakarta, diharapkan tujuan adanya pembangunan proyek ini menjadi awal untuk membangun kepercayaan negara lain atau investor luar bahwa berinvestasi di Indonesia sangatlah menjanjikan karena dengan adanya bukti Kerjasama Indonesia dengan China dalam pembangunan Kereta Api Cepat Bandung-Jakarta.

Kereta Api Cepat Bandung-Jakarta ini akan berhenti di 4 stasiun, yakni, Walini, Karawang, Tegalluar dan Halim. Stasiun Tegalluar direncanakan akan menjadi Bandung Teknopolis, yaitu depot Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung akan berada di Stasiun Tegalluar karena merupakan jalur terakhir dari rute ini. Kemudian, kereta akan singgah di Stasiun Walini yang nantinya menjadi daerah penunjang Bandung dan Jakarta. Selanjutnya, akan berhenti di Stasiun Karawang yang merupakan kawasan sentral industri. Dan terakhir, kereta akan berhenti di Stasiun Halim yang berada di Jakarta Timur. Di empat stasiun ini nantinya akan dibangun sebuah daerah yang dinamakan *Transit Oriented Development* sebagai penunjang.

Tentunya pembangunan proyek ini membutuhkan biaya yang sangat besar. Belum dengan masuknya 2 proposal dari China dan Jepang yang ingin melakukan kerjasama dengan Indonesia yang tentunya terdapat kelebihan dan kekurangannya tersendiri. Akan tetapi dengan berbagai pertimbangan akhirnya pemerintah Indonesia memutuskan untuk bermitra dengan China untuk pembangunan proyek ini. Alasan yang masuk akal ialah perihal biaya yang tentunya menggunakan skema *Business to Business* dengan membangun perusahaan konsorsium kedua negara yaitu PT Kereta Cepat Indonesia-China.

Dengan demikian, maka diharapkan dengan adanya kerjasama bilateral antara Indonesia dengan China melalui proyek ini dapat meningkatkan, menumbuhkan dan memulihkan perekonomian dalam negeri pasca pandemi baik saat proses pembangunan maupun setelah pembangunan kereta cepat ini yang rencananya tahun 2022 selesai.

## **1.2. Identifikasi Masalah**

1. Bagaimana dinamika kerjasama bilateral Indonesia-China?
2. Bagaimana kendala yang dihadapi Indonesia dalam pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung serta implementasi dari proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung ini?
3. Bagaimana implementasi kerjasama bilateral Indonesia-China dalam pembangunan proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung ini dapat meningkatkan perekonomian dan juga perkembangan infrastruktur di Indonesia?

## **1.3. Pembatasan Masalah**

Berdasar dari uraian yang dirumuskan pada latar belakang, pembangunan proyek ini merupakan salah satu pembangunan infrastruktur yang menjadi prioritas pada pemerintahan Joko Widodo untuk membantu meningkatkan ekonomi. Penulis membatasi bahasan masalah ini yakni lebih berfokus pada diplomasi yang Indonesia lakukan dengan China dalam pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung serta bagaimana proyek ini dapat meningkatkan perekonomian Indonesia tahun 2021.

## **1.4. Rumusan Masalah**

Berdasar pada latar belakang masalah, pengidentifikasian masalah serta pembatasan masalah yang telah dijelaskan sebelumnya, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

**“Bagaimana implementasi program kerjasama bilateral Indonesia-China dalam Pembangunan Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung?”**

## **1.5. Tujuan dan Kegunaan**

### **1.5.1. Tujuan Penelitian**

Penelitian ditujukan dan digunakan guna mengetahui bagaimana diplomasi yang dilakukan oleh Indonesia dan China dalam pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Maka dari itu, tujuan dari penelitian ini adalah:

- 1) Untuk mengetahui dinamika kerjasama bilateral Indonesia-China.
- 2) Untuk mengetahui kendala yang dihadapi Indonesia dalam pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung serta implementasi dari proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung ini.
- 3) Untuk mengetahui implementasi kerjasama bilateral Indonesia-China dalam pembangunan proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung ini dapat meningkatkan perekonomian dan juga perkembangan infrastruktur di Indonesia.

### **1.5.2. Kegunaan Penelitian**

Adapun yang menjadi kegunaan dan manfaat dari penelitian penulis sebagai berikut:

- 1) Untuk memperoleh ilmu pengetahuan dan menambah wawasan baik yang bersifat teoritis maupun praktis bagi perkembangan ilmu hubungan internasional.
- 2) Untuk memberikan sumber ataupun referensi yang dapat digunakan dalam proses pembelajaran akademik ataupun penelitian selanjutnya.

- 3) Guna memenuhi salah satu syarat dalam menempuh strata satu (S-1) pada jurusan Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik (FISIP), Universitas Pasundan.