

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Sejak tahun 2016, Indonesia telah mencapai kesepakatan untuk bekerja sama dengan program *Belt and Road Initiative Cina*. Kerjasama ini membutuhkan pembiayaan dan *transmisi* tenaga kerja dari Cina untuk membangun beberapa infrastruktur dalam upaya meningkatkan ekonomi politik Indonesia. Pemerintah Cina telah meluncurkan program *Belt and Road Initiative* pada tahun 2016 dengan tujuan untuk mengembalikan statusnya sebagai negara ekonomi terbesar di dunia yaitu dengan melalui pembangunan jalur perdagangan antar negara atau yang juga dikenal sebagai "jalur sutra". Program *Belt and Road Initiative* ini telah dimulai oleh Cina, telah mendukung hal ini. BRI diawasi oleh "Kelompok Terkemuka" yang bertanggung jawab untuk memajukan tujuannya. Kelompok ini diorganisir oleh Komisi Pembangunan dan Reformasi Nasional (NDRC), yang memiliki wewenang untuk mengawasi dan mengkoordinasikan semua proyek BRI. Hal ini mencakup kolaborasi dengan badan-badan lain seperti Kementerian Luar Negeri (MFA), Kementerian Perdagangan (MOFCOM), dan Pusat Penelitian Pembangunan Dewan Negara (DRC).

Belt and Road Initiative (BRI) merupakan sebuah upaya yang awalnya diusulkan oleh Tiongkok pada tahun 2013. Upaya ini adalah upaya besar yang bertujuan untuk menyediakan konektivitas antara Asia, Afrika, dan Eropa melalui jaringan darat dan maritim yang menjangkau enam wilayah. Tujuan utamanya adalah untuk memfasilitasi integrasi regional, meningkatkan

perdagangan, dan mendorong pertumbuhan ekonomi yang cepat (EBRD, 2020). Kedua negara terlibat dalam kerja sama melalui inisiatif infrastruktur, transportasi, dan energi, seperti pembangunan jalur maritim, kereta api, ataupun bandar udara.

Menurut pernyataan pemerintah Cina yang dikutip dari situs web *The European Bank for Reconstruction and Development (EBRD)*, *Belt and Road Initiative (BRI)* bertujuan untuk meningkatkan koneksi jalan dan infrastruktur transportasi. Hal ini akan memungkinkan terbentuknya sabuk ekonomi lintas benua yang menghubungkan Cina dengan Asia Tenggara, Asia Selatan, Asia Tengah, Rusia, dan Eropa melalui jalur darat (EBRD, 2020). Melalui BRI, Cina berencana membangun infrastruktur dalam jumlah besar, menghubungkan sekitar 100 negara di Asia, Afrika, Eropa, dan Oseania melalui perdagangan (Ma, 2019). Hingga Oktober 2019, 138 negara telah menjadi bagian dari proyek tersebut. Contoh proyeknya adalah jembatan dan kereta api yang menghubungkan Bangladesh hingga ke Rusia serta rencana pembangunan jaringan pipa dan pelabuhan di Pakistan. Semua proyek tersebut adalah untuk menciptakan “Jalan Sutra Modern” (CSIS, 2020). Penciptaan sabuk ekonomi ini, pada gilirannya, diharapkan dapat memproyeksikan citra bahwa Cina adalah raksasa ekonomi dan politik yang sedang berkembang. Karena sabuk ekonomi mencakup pembangunan beberapa rute dari Asia ke Eropa dan bertujuan untuk membangun berbagai hubungan ekonomi dan komersial regional, BRI mungkin memiliki pengaruh yang signifikan terhadap operasi perusahaan dan ekonomi internasional di masa depan (Kulaksiz, 2019). memperluas dan

menginternasionalkan renminbi (RMB), baik di ekonomi riil negara-negara tuan rumah BRI dan di pasar keuangan lepas pantai London (Phillips, 2017).

Pada 23 Maret, media berita Indonesia Tempo telah melaporkan bahwa pengerjaan Kereta Cepat Jakarta-Bandung, dimana termasuk didalamnya rencana Belt and Road Initiative (BRI) utama Cina di negara itu, telah tertunda karena pertimbangan keuangan dan lingkungan. Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung (JBHSR) adalah salah satu rencana perbaikan kerangka kerja yang dicita-citakan Presiden Joko “Jokowi” Widodo. Usaha ini, yang terutama didukung oleh kemajuan dari Cina, akan memangkas waktu tempuh antara dua komunitas urban terbesar di Jawa (Jakarta dan Bandung) dari sekitar tiga menjadi lima jam dengan mobil atau dengan kereta api biasa menjadi hanya 40 menit. Pada 6 Oktober 2015, Jokowi menerbitkan Peraturan Presiden (Perpres) No.107/2015 tentang Percepatan Rangka dan Perkantoran dan menugaskan Konsorsium Kereta Cepat Indonesia- Cina (PT Kereta Cepat Indonesia Cina [PT KCIC]) kerjasama Pilar Sinergi BUMN Indonesia Consortium (PBSI) dengan Cina Railroad Worldwide Co.Ltd. (CRI) untuk diterapkan di proyek.

PBSI sendiri merupakan gabungan dari empat Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Indonesia, yakni PT Wijaya Karya (WIKA), PT Kereta Api Indonesia (KAI), PT Perkebunan Nusantara VIII (PTPN VIII), dan PT Jasa Marga². Sutianto³ menyebutkan, di awal perjanjian, CRI memiliki 40% saham, sedangkan PBSI memiliki 60% saham. Di PBSI, WIKA memiliki 38% saham, KAI dan PTPN VIII yaitu masing-masing 25%, dan Jasa Marga 12%.

Selain itu, Jokowi juga menandatangani Perpres No.3/2016 pada 8 Januari 2016 yang memuat upaya JBHSR dalam percepatan 12 proyek vital nasional. Ia juga menghadiri acara peletakan batu pertama proyek JBHSR yang diadakan di kota Walini, Provinsi Jawa Barat, pada 21 Januari 2016. Langkah ini mengejutkan publik, karena sebagian besar izin penting seperti izin pengembangan dan izin konsesi belum diperoleh saat upacara diadakan.

Meski Jokowi telah menandai dua Perpres untuk percepatan pengerjaan proyek JBHSR, pembangunan rel kereta cepat masih terhambat karena masalah pembebasan lahan yang lama. Pembangunan JBHSR direncanakan dari pertengahan 2016 hingga akhir 2018, sedangkan pengoperasiannya dijadwalkan akan dimulai pada 2019 dengan masa konsesi sekitar 50 tahun. Namun, hingga Maret 2019, atau lebih dari tiga tahun setelah upacara peletakan batu pertama, baru 94% (134 kilometer dari total 143 kilometer) lahan yang dibebaskan.

Lambatnya *land clearing* bukan tanpa konsekuensi, terutama terkait pembayaran kredit dari *China Development Bank* (CDB). CDB awalnya setuju untuk menandatangani pernyataan di muka setelah 100 persen tanah telah diperoleh secara sah. Namun, CDB berkompromi untuk melanjutkan meskipun lahan belum sepenuhnya dibuka setelah Jokowi mengubah Peraturan Pemerintah (PP) No.26/2008 untuk memasukkan proyek JHBSR pada Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Nasional. Setelah Jokowi hadir pada *Belt and Road Initiative* (BRI) *Summit* di Beijing, CDB mengucurkan kredit tahap pertama sebesar US\$500 juta pada Mei 2018 lalu, disusul dengan US\$274,8 juta pada September 2018.

Menurut KS PusLit BKD5, Lambatnya pengerjaan JBHSR juga tak lepas dari kontroversi penerbitan izin lingkungan dan hasil Analisis Dampak Lingkungan (AMDAL) pada 2016. Selanjutnya, usaha JHBSR telah menyalahgunakan beberapa undang-undang Indonesia tentang lingkungan, tata ruang, transportasi, dan bisnis dalam perkembangannya, seperti hutan produksi dan hutan lindung yang telah disalahgunakan untuk pengembangan perkeretaapian dan stasiun. Maka dari itu, penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk melakukan analisis tentang pengaruh belt and road initiative oleh pemerintah Cina terhadap pembangunan kereta cepat Jakarta Bandung di Indonesia. Sehingga penelitian ini diberi judul, “**KERJASAMA INDONESIA-CINA DALAM KERANGKA *BELT AND ROAD INITIATIVE* DAN PENGARUHNYA TERHADAP PEMBANGUNAN INDONESIA (STUDI KASUS : KERETA API CEPAT)**”.

1.2. Identifikasi Masalah

Dengan melihat latar belakang di atas, dapat dirumuskan masalah dalam penelitian ini, sebagai berikut:

1. Bagaimana kerjasama pemerintah Indonesia-Cina dalam Kerangka *Belt And Road Initiative*?
2. Bagaimana pembagunan kereta api cepat di Indonesia dalam kerangka *Belt And Road Initiative* ?
3. Bagaimana pengaruh kerjasama pemerintah Indonesia-Cina dalam kerangka *Belt And Road Initiative* terhadap pembagunan kereta cepat di Indonesia ?

1.3. Batasan Masalah

Penelitian ini dibatasi agar pembahasan di dalam skripsi ini tidak meluas dan dapat lebih terfokus serta mendalam pada pembahasan yang diharapkan oleh karena itu perlu adanya pembatasan masalah. Penelitian ini dibatasi tidak membahas ekonomi atau jumlah biaya yang dikeluarkan. Hanya meneliti terkait diplomasi saja dari tahun 2018 sd. 2022.

1.4. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah, identifikasi masalah dan pembatasan masalah yang telah diuraikan sebelumnya, dalam penelitian ini perumusan masalah yang akan diangkat oleh peneliti adalah **“Bagaimana pengaruh kerjasama pemerintah Indonesia-Cina dalam kerangka Belt And Road Initiative terhadap pembagunan kereta cepat di Indonesia?”**

1.5. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.5.1. Tujuan Penelitian

Berdasar dengan identifikasi masalah yang telah disebutkan diatas, terdapat beberapa poin yang akan dicapai dalam tulisan ini. Tujuan dari penelitian ini antara lain :

1. Guna menjelaskan bagaimana kerjasama pemerintah Indonesia-Cina dalam *Belt And Road Initiative*.
2. Untuk menjelaskan bagaimana pembagunan kereta cepat di Indonesia

3. Untuk menjelaskan bagaimana pengaruh kerjasama pemerintah Indonesia-Cina dalam *Belt And Road Initiative* terhadap pembangunan kereta cepat di Indonesia.

1.5.2. Kegunaan Penelitian

1. Kegunaan Teoritis

Untuk memperoleh bukti-bukti data empiris tentang analisis pengaruh antara belt and road initiative oleh pemerintah China terhadap pembangunan kereta cepat Jakarta Bandung di Indonesia yang diharapkan akan berguna untuk megembangkan ilmu pengetahuan, dan akademik mahasiswa pada bidang Relasi Internasional.

2. Kegunaan Praktisi

Penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan informasi dan referensi tambahan terkait variabel-variabel dalam penelitian yaitu pengaruh antara *belt and road initiative* oleh pemerintah China terhadap pembangunan kereta cepat Jakarta Bandung di Indonesia.