

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Literatus Review**

Literatur Review adalah peninjauan kembali pustaka atau karya sebelumnya yang terkait dengan masalah yang dibahas. Untuk mendapatkan pemahaman tentang pengaruh kolaborasi pemerintah Indonesia-Cina dalam *Belt And Road Initiative* yang berkaitan dengan pembangunan kereta cepat di Indonesia, dilakukan literatur review. Peneliti mengumpulkan data dari penelitian sebelumnya mengenai subjek terkait, yang diperoleh dari skripsi dan jurnal ilmiah. Oleh karena itu, peneliti mengakui pentingnya menyandingkan penelitian sebelumnya dengan penelitian yang sedang berlangsung. Peneliti berkonsentrasi pada literasi, yang terkait dengan topik penelitian.

Penelitian yang dilakukan Artha Yudilla pada tahun 2019 yang berjudul **Kerjasama Indonesia Cina Dalam Belt And Road Initiative Analisa Peluang Dan Ancaman Untuk Indonesia**. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *Belt and Road Initiative* yang dicanangkan oleh pemerintah Cina pada tahun 2016 oleh presiden Xi Jinping yang dilakukan dengan tujuan untuk membangun kembali jalur sutra darat dan laut. Kebijakan *One Belt One Road* (OBOR), yang diperkenalkan pada tahun 2013, telah direvisi dengan kebijakan baru ini. Namanya diubah untuk mencegah kebingungan dengan istilah "satu" dan untuk memisahkannya dari inisiatif Cina One. Saat ini, terdapat enam jalur sutra darat yang telah menghubungkan Tiongkok dengan beberapa negara yang berada di Asia dan Eropa melalui jaringan kereta api berkecepatan tinggi. Selain itu,

pelabuhan internasional lainnya telah dibangun di berbagai negara Asia. Secara keseluruhan, proyek-proyek besar ini diproyeksikan membutuhkan dana miliaran dolar. Pada tahun 2015, Cina membentuk Bank Investasi Infrastruktur Asia (AIIB) untuk memberikan bantuan keuangan untuk proyek-proyek infrastruktur kepada beberapa negara anggota dan untuk mempromosikan *Belt and Road Initiative* (BRI). Saat ini, AIIB memiliki keanggotaan 69 negara, yang mencakup negara-negara industri seperti Britania Raya, Jerman, dan Perancis, serta negara-negara yang secara perekonomian masih tertinggal di Afrika. Proyek kereta cepat Jakarta-Bandung telah disahkan pada tahun 2016 dan dijadwalkan untuk mulai beroperasi pada tahun 2018. Pilihan Indonesia untuk bergabung dengan AIIB dan terlibat dalam *Belt and Road Initiative* telah menghadapi banyak kritik. Maka dari itu, penelitian ini akan mencoba melakukan evaluasi tentang peluang Indonesia dengan mempertimbangkan posisi tawarnya yang berdasarkan pada teori geopolitik dan teori transisi aliansi. Teori-teori ini akan menjelaskan bagaimana hubungan ketergantungan terbentuk, serta apakah ancaman seperti diplomasi tagihan benar-benar ada.

Penelitian yang dilakukan Handriyanto Wijaya pada tahun 2020 yang berjudul **Aktualisasi Kebijakan China One Belt And One Road Di Indonesia Melalui Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung**. Penelitian ini menghasilkan Kebijakan *One Belt One Road*, yang telah digagaskan oleh Presiden Cina Xi Jinping pada tahun 2013 saat berkunjung ke negara-negara di Asia Tengah. Kebijakan OBOR terdiri dari dua inisiatif: *Silk Road Economic Belt (The New Silk Road)* akan melalui jalur darat dan *21st Century Maritime*

*Silk Road (The 21st Century Silk Road)*. Dengan demikian, tidak dapat dipungkiri bahwa kebijakan OBOR tersebut memiliki beberapa kepentingan Cina. Sebagai negara perkebang, Cina tak ragu-ragu dalam mengalokasikan dana besar untuk membantu negara-negara di wilayah dalam proyek OBOR karena ada beberapa kepentingan Cina di sana. Cina, sebagai negara perkebang, tidak ragu-ragu untuk mengalokasikan dana besar untuk proyek OBOR ini untuk membantu negara-negara di wilayah tersebut.

Salah satu cara untuk menerapkan kebijakan OBOR adalah dengan berkolaborasi dengan Cina untuk membangun jalur kereta cepat Jakarta-Bandung. Kemudian pada masa Presiden Joko Widodo, upaya menjalin hubungan diplomatik dengan Cina dilakukan dengan tujuan untuk mendorong investasi lebih besar di Indonesia. Untuk mencapai tujuan tersebut, ia diberikan sejumlah keuntungan, salah satunya ialah terpilih dalam tender pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung.

Penelitian yang dilakukan Alija Izetbegovic Alhasyim Hasibuan pada tahun 2019 yang berjudul **Kepentingan Republik Rakyat Tiongkok Terhadap Indonesia Dalam Proyek Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung**. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pemerintah Cina ingin bekerja sama dengan negara lain di bidang infrastruktur, khususnya kereta cepat. Gagasan *One Belt One Road*, yang telah diusulkan oleh Presiden Xi Jin Ping, bertujuan untuk meningkatkan perdagangan dan hubungan antara Cina dan negara lain. Salah satu contoh kerja sama infrastruktur Cina adalah proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Cina menggunakan kendaraan cepat untuk bekerja sama

dengan Indonesia. Teori Ekonomi Politik Internasional Susan Strange akan digunakan dalam penelitian ini untuk menjelaskan kepentingan Cina. Penelitian eksplanatif ini mengumpulkan data dokumentasi.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa kepentingan Cina terhadap Indonesia dalam proyek kereta cepat Jakarta-Bandung disebabkan oleh peningkatan perdagangan, keuntungan, stabilitas ekonomi, dan bukti bahwa Cina memiliki teknologi kereta cepat yang tepat untuk diterapkan di Indonesia.

Penelitian yang dilakukan Ni Made Vira Saraswati pada tahun 2019 yang berjudul **Menilik Perjanjian Indonesia-Cina dalam Kerangka Belt and Road Initiative (BRI) dalam Perspektif Ketahanan Nasional**. Hasil penelitian ini mendorong Indonesia untuk menandatangani berbagai nota persetujuan di koridor *Belt and Road Initiative* (BRI). Disisi lain, respon yang muncul beragam, mulai dari kekhawatiran hingga harapan. Sejak dimulainya pada tahun 2013, tujuan ambisius Tiongkok ini telah mengundang beberapa reaksi, yang mencakup kekhawatiran akan jebakan utang dan aspirasi terselubung Tiongkok untuk mendominasi politik global. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis proyek Belt and Road Initiative (BRI) dari sudut pandang geopolitik, yang mencakup prinsip-prinsip dan teori-teori neoliberalisme. Selain itu, dari sudut pandang keamanan nasional, studi ini mengkaji konsekuensi dan faktor-faktor yang perlu diperhitungkan dalam kolaborasi Indonesia-RRT dalam kerangka kerja sama BRI.

## **2.2. Kerangka Konseptual**

### **2.2.1. Hubungan Internasional**

Menurut pandangan Schwarzenberger, kajian hubungan internasional merujuk pada komponen dari cabang sosiologi yang berbeda yang berfokus pada studi masyarakat internasional (dikenal sebagai sosiologi hubungan internasional). *“International relations are not defined only by political element, nonetheless it is also defined by economy, social, culture, security, etc.”* Dengan demikian, Ilmu hubungan internasional tidak hanya mencakup aspek politik saja, akan tetapi juga mencakup faktor ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan. (Schwarzenberger, 1964).

Menurut Hoffman ilmu Hubungan Internasional merupakan sebagai sebuah disiplin ilmu, sebagian besar berfokus pada interaksi politik antar negara. Para pelaku hubungan internasional tidak hanya mencakup pemerintah, tetapi juga entitas internasional, transnasional, atau supranasional seperti PBB, Uni Eropa, perusahaan multinasional, LSM, dan lainnya.

Kemudian pada tahun 1980-an, ilmu hubungan internasional telah memberikan penjelasan tentang hubungan antara negara-negara otoritas di seluruh dunia dan aktor yang berpengaruh pada kehidupan negara-negara tersebut. Dengan demikian, salah satu tujuan utama dari studi hubungan internasional adalah dengan mempelajari bagaimana para aktor dalam hubungan internasional bertindak, baik dalam bentuk kerja sama, aliansi, perang, atau konflik.

Setelah berakhirnya perang ideologi antara Amerika Serikat dan Uni Soviet, terdapat pengaruh penting dalam masalah hubungan internasional. Pada awalnya, fokusnya terutama pada masalah politik dan keamanan tingkat tinggi. Namun, kemudian muncul pengakuan akan pentingnya isu-isu politik tingkat rendah seperti hak asasi manusia, ekonomi, dan lingkungan, yang dianggap sama pentingnya (Kegley & Wittkopf, 1997).

Buku "Hubungan Internasional sebagai Bidang Kajian" di halaman 8 menegaskan bahwa hubungan internasional modern dapat dianalisis melalui kerangka kerja interaksi yang menunjukkan kesinambungan dan perubahan. Menurut Toma dan Gorman, keberlangsungan hubungan internasional (HI) sebagian besar bergantung pada aktor negara-bangsa, yang memiliki karakteristik kedaulatan dan menggunakan kekuasaan untuk mengejar kepentingan nasional. Negara-bangsa yang memiliki tujuan untuk mempertahankan posisinya sebagai aktor utama dalam HI, sekaligus beradaptasi dengan perubahan yang disebabkan oleh globalisasi ekonomi, kemajuan teknologi, ancaman lingkungan, dan meningkatnya kekuatan dan pengaruh aktor non-negara (Toma & Gorman, 1991).

Dengan demikian, hubungan internasional dapat didefinisikan sebagai interaksi atau hubungan antar negara yang bekerja sama dalam berbagai bidang demi kepentingan negaranya sendiri. Berdasarkan penelitian ini, hubungan India-Indonesia dapat dikatakan cukup erat karena telah terjalin sejak zaman kolonial dan terus berjalan hingga kini. Tentunya, kedua negara mempunyai urgensi nasional masing-masing dalam menjalin kerjasama di bidang

kebudayaan, seperti memperkenalkan budaya India kepada Indonesia dengan melalui melalui film, festival, dan olahraga.

### **2.2.2. Kepentingan Nasional**

Kepentingan Nasional merupakan landasan penting dalam bidang Hubungan Internasional. Setiap negara sering kali berusaha untuk mengejar atau melindungi kepentingan nasionalnya yang krusial. Oleh sebab itu, setiap kebijakan luar negeri suatu negara dipengaruhi oleh tujuan strategisnya dan secara konsisten diarahkan untuk mencapai hasil yang diinginkan.

Dalam menentukan kepentingan nasional, kapabilitas negara dalam hal kekuasaan harus dipertimbangkan. Di mana kekuasaan memainkan peran penting dalam menjalankan rencananya untuk mencapai tujuan yang menguntungkan bangsa. Ketahanan dan kekuatan suatu negara dapat digunakan untuk mengukur kapasitasnya.

Menurut Morgenthau, "makna kepentingan nasional adalah untuk bertahan hidup dengan melindungi identitas fisik, politik, dan budaya suatu negara dari campur tangan negara lain." Dengan demikian, tinjauan ini telah menunjukkan bahwa para pemimpin negara memprioritaskan kebijakan-kebijakan kooperatif atau terkait konflik tertentu terhadap negara-negara lain. Metode Morgenthau sangat terkenal sehingga setelah Perang Dunia II menjadi standar studi politik internasional. Menurut Morgenthau, kepentingan nasional suatu negara identik dengan kekuasaan, yang mencakup semua cara yang dapat

digunakan oleh suatu negara supaya dapat memperoleh dan mempertahankan dominasi atas negara lain.

Kepentingan nasional (*national interest*) atau pengejaran tujuan dan aspirasi nasional, mengacu pada hasil yang ingin dicapai. Kepentingan nasional mencakup keamanan, yang berkaitan dengan perlindungan warga negara dan integritas teritorial, dan kesejahteraan, yang berkaitan dengan peningkatan kesejahteraan. Kepentingan nasional berfungsi sebagai dasar untuk mengidentifikasi dan mendefinisikan kepentingan nasional negara atau bangsa mana pun.

Untuk memahami dan menjelaskan perilaku internasional, diperlukan pemahaman akan konsep dasar ini. Seperti yang telah dikatakan sebelumnya, kekuasaan memainkan peran penting dalam politik internasional dan berfungsi sebagai kekuatan pendorong di balik aktivitas negara (Perwita & Mochammad, 2017).

Dengan demikian, setiap negara dan bangsa pasti memiliki kepentingan nasional yang berbeda yang bertujuan untuk menjaga keamanan dan memajukan tujuan negara mereka. Perjanjian tersebut dapat dipaksakan oleh negara lain atau diakhiri dengan kerja sama yang menghasilkan solusi yang menguntungkan. Studi menunjukkan bahwa India dan Indonesia sama-sama memiliki kepentingan nasional, sehingga keduanya bekerja sama di luar bidang budaya dan menghasilkan keuntungan. Salah satu contoh kerjasama ini adalah *Belt and Road Initiative* (BRI), yang Cina umumkan pada tahun 2013. Program ini

dilakukan dengan tujuan untuk membangun konektivitas antara Asia, Afrika, dan Eropa melalui jaringan komprehensif yang mencakup enam koridor, yang meliputi rute darat dan laut. Tujuannya adalah untuk meningkatkan konektivitas regional, menstimulasi perdagangan, dan mendorong pertumbuhan ekonomi.

### **2.2.3. Hubungan antara Pembangunan Infrastruktur**

Mengingat ukuran ekonominya, cukup mengejutkan bahwa Indonesia masih jauh dari integrasi ekonomi global. Ambillah perdagangan internasional sebagai contohnya. Negara ini bukan pusat perdagangan regional, apalagi global. Salah satu alasannya adalah tidak memiliki strategi perdagangan yang berkembang dengan baik, diartikulasikan dengan baik dan koheren untuk memulai. Hal ini dapat ditelusuri pada fakta bahwa sejak tahun-tahun awal Indonesia telah mengembangkan pandangan ambivalen terhadap perdagangan, pandangan yang kurang lebih masih bertahan hingga hari ini. Meski sebagian besar orang Indonesia bisa dibilang menganggap ekspor baik untuk perekonomian, namun banyak produsen Indonesia masih menganggap pasar domestik cukup besar untuk menyerap produk mereka. Pada saat yang sama, banyak orang berpikir bahwa impor buruk bagi perekonomian. Tak perlu dikatakan, perspektif terhadap perdagangan ini tidak tahan air, terutama di era fragmentasi produk, perdagangan intra-industri dan rantai nilai global.

Porsi Indonesia dalam perdagangan dunia relatif kecil bahkan dibandingkan dengan beberapa negara tetangganya yang lebih kecil. Menurut Organisasi Perdagangan Dunia (WTO), pada akhir tahun 2015, pangsa ekspor

barang dagangan dunia adalah 0,9 persen (peringkat 30), di bawah Singapura sebesar 2,3 persen (peringkat 14), Thailand sebesar 1,3 persen (peringkat 21) dan Malaysia pada 1,2 persen (peringkat 23) (WTO, 2015). Daya saing merupakan salah satu kendala utama bagi Indonesia untuk menjadi pemain global yang lebih penting. Rendahnya daya saing suatu negara dapat ditelusuri kembali ke berbagai persoalan, mulai dari sumber daya manusia yang relatif rendah, kerangka regulasi yang tidak kondusif, dan yang lebih penting lagi, infrastruktur yang kurang berkualitas.

Infrastruktur yang dimiliki oleh negara ini tidak cukup memadai dan relatif terbelakang untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, apalagi untuk menjadi pusat perdagangan yang kompetitif secara global. Selain itu, kurangnya investasi dalam pembangunan infrastruktur telah mengakibatkan penurunan besar dalam pendapatan nasional tahunan negara ini, dengan mempertimbangkan biaya langsung dan tidak langsung (opportunity). Pengeluaran tahunan Indonesia untuk logistik diperkirakan sekitar 24% dari PDB. Selain itu, tampaknya infrastruktur yang dimiliki oleh negara ini tidak cukup memadai telah menjadi penyebab pertumbuhan ekonomi yang lebih rendah dibandingkan dengan daerah lain dan menghalangi investasi tambahan, terutama investasi internasional.

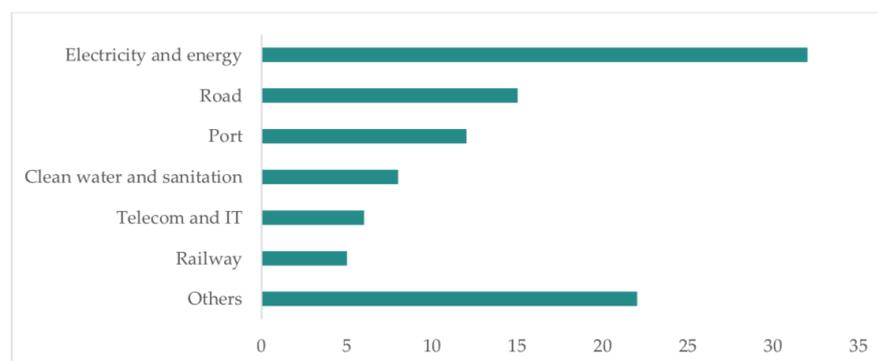
Pentingnya infrastruktur bagi Indonesia sudah diketahui. Bank Mandiri (2017) mengkaji pengaruh investasi infrastruktur terhadap output ekonomi. Berdasarkan perkiraannya, setiap tambahan satu rupiah investasi konstruksi dan listrik akan meningkatkan output ekonomi masing-masing sebesar Rp 1,9 dan

2,6. Damuri (2017) menyoroti dua saluran berbeda di mana infrastruktur memberikan dukungan penting bagi pembangunan ekonomi. Pertama, infrastruktur memfasilitasi berkembangnya kegiatan-kegiatan baru yang dapat mendorong pertumbuhan ekonomi. Akan ada efek sistematis dari pembangunan infrastruktur, mulai dari peningkatan arus masuk modal dan kesempatan kerja hingga menghasilkan pendapatan bagi masyarakat. Kedua, pembangunan infrastruktur akan mengembangkan sumber daya manusia dengan melalui akses yang lebih besar ke layanan pendidikan dan kesehatan.

Namun demikian, beberapa kendala yang sering menghambat pembangunan infrastruktur di Indonesia masih tetap ada, terutama yang terkait dengan pembiayaan dan pendanaan proyek infrastruktur. Dalam hal ini, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019 memperkirakan Indonesia akan membutuhkan setidaknya Rp 5.500 triliun atau sekitar USD 460 miliar selama 2015-2019 (Damuri, 2017) untuk mendukung 6-7 persen pertumbuhan ekonomi tahun 2019. Untuk mewujudkan target pertumbuhan tersebut, pemerintah Indonesia harus fokus pada pembangunan sektor ketenagalistrikan, konektivitas maritim, dan transportasi. Gambar 1 menunjukkan bahwa pemerintah Indonesia mengalokasikan bagian terbesar dari belanja infrastrukturnya untuk sektor listrik dan energi (32 persen). Disusul jalan raya (15 persen), pelabuhan (12 persen), air dan sanitasi (8 persen), telekomunikasi dan teknologi informasi (TI) (6 persen) dan kereta api (5 persen). 1.000 km jalan tol baru, 3.258 km rel baru, 15 bandara baru, 306 pelabuhan baru,

dan 35.000 MW pembangkit listrik baru adalah beberapa target yang ingin dicapai pemerintah Indonesia di tahun 2019.

Saat ini, Pemerintah dihadapkan pada tantangan yang cukup besar dalam membiayai proyek-proyek infrastruktur sebagai akibat dari keterbatasan anggaran. Selain itu, kapasitas Pemerintah untuk menghasilkan pendapatan melalui penerbitan utang dibatasi oleh keterbatasan undang-undang. Defisit anggaran Pemerintah dibatasi oleh target legal sebesar 3 % dari PDB. Tingkat pertumbuhan ekonomi negara ini juga membutuhkan tingkat investasi yang signifikan. Dalam situasi seperti ini, pemerintah Indonesia terbuka terhadap tawaran-tawaran yang dapat meningkatkan infrastruktur negara. Tujuan BRI adalah untuk meningkatkan konektivitas dan mempercepat pembangunan infrastruktur, sejalan dengan upaya pemerintah untuk meningkatkan aksesibilitas dan kualitas infrastruktur dalam negeri. Hal ini memerlukan pengembangan konektivitas di beberapa wilayah di Indonesia.



Source: National Mid-Term Development Plan (RPJMN) 2015-2019

Gambar 1. Alokasi Belanja Infrastruktur 2015-2019

Respon positif Indonesia terhadap ajakan untuk bergabung dengan BRI memberikan peluang bagi Indonesia untuk mengeksplorasi sumber pendanaan

tambahan untuk pembangunan infrastrukturnya. Presiden Joko Widodo menghadiri Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Belt and Road Initiative (BRI) di Beijing pada bulan Mei 2017. Belt and Road Initiative (BRI) bertujuan untuk meningkatkan konektivitas di antara negara-negara yang tergabung dengan meningkatkan infrastruktur transportasi dan logistik, seperti jalan raya, kereta api, dan pelabuhan, di tingkat sub-regional, regional, dan antar-regional. Meningkatkan infrastruktur negara-negara ini merupakan hal yang penting untuk mendorong perdagangan lintas negara. Rencana Poros Maritim Global, yang diprakarsai oleh Presiden Indonesia Joko Widodo, bertujuan untuk mengalihkan perhatian negara ini dari aktivitas berbasis darat ke aktivitas yang berpusat di laut.

Dalam program investasi BRI di Indonesia, pemerintah telah mengajukan banyak proyek yang disarankan. Salah satu proyek penting adalah MRT Jalur Timur-Barat, sebuah sistem kereta api sepanjang 100 km yang akan menghubungkan 3 provinsi yaitu Banten, Jakarta, dan Jawa Barat. Kereta Api Sulawesi adalah proyek tambahan yang bertujuan untuk menyediakan jalur kereta api sepanjang 1.513 km antara Sulawesi Selatan dan Sulawesi Utara. Selain itu, seperti yang akan diuraikan nanti, ada inisiatif wisata yang sedang berlangsung di Manado, yang terletak di Sulawesi Utara. Selain itu, perlu dicatat bahwa Tiongkok telah melakukan investasi dalam proyek Kereta Api Berkecepatan Tinggi Jakarta-Bandung. Proyek ini merupakan kerjasama antara perusahaan-perusahaan milik negara dari Indonesia dan Tiongkok. Perjanjian pinjaman ditandatangani di Beijing pada Mei 2017 selama KTT BRI. Proyek

yang dijadwalkan selesai pada 2019 namun terkendala penundaan karena masalah pembebasan lahan. Akibatnya, Cina telah menghentikan pinjamannya untuk proyek tersebut seperti yang akan kita bahas di bagian selanjutnya dari makalah ini.

Partisipasi Indonesia dalam BRI mendapat dukungan yang kuat tetapi hati-hati dari mereka yang diwawancarai untuk penelitian ini. Salah satu pandangan yang berlaku di antara mereka yang diwawancarai adalah kepentingan nasional Indonesia untuk memiliki hubungan yang baik dengan Cina. Selain menjadi tetangga, Cina kini menjadi ekonomi terbesar kedua di dunia yang ditakdirkan untuk menjadi yang terbesar dalam waktu yang tidak terlalu lama. Apalagi seperti yang sudah dibahas sebelumnya, Cina sudah menjadi mitra dagang terbesar Indonesia. Oleh karena itu, memiliki hubungan yang baik dengan Tiongkok, khususnya hubungan ekonomi yang baik, adalah suatu keharusan.

Alasan lain, sebagaimana disebutkan di atas, tentu saja, adalah potensi akses ke sumber dana alternatif untuk membiayai pembangunan infrastruktur negara. Dalam hal ini, tampaknya pemerintah, dengan alasan yang disebutkan sebelumnya, lebih memilih skema pembiayaan business-to-business (B-to-B) untuk proyek-proyek BRI daripada yang didanai pemerintah. Pemerintah hanya akan terlibat dalam proyek-proyek di mana sektor swasta tidak mungkin masuk. Tampaknya pemerintah juga berusaha menghindari kesulitan yang sama seperti yang dialami Pelabuhan Hambantota Sri Lanka dengan proyek-proyek BRI di Indonesia. Pelabuhan itu dikembangkan menggunakan pembiayaan utang dari

entitas yang dikendalikan negara Cina, tetapi pemerintah Sri Lanka sejak itu berjuang untuk membayar utang tersebut. Akhirnya, mereka setuju untuk menyewakan pelabuhan itu kepada perusahaan Cina selama 99 tahun. Berdasarkan kesepakatan tersebut, Cina Merchants Port Holdings akan memegang 70 persen saham dan Otoritas Pelabuhan Sri Lanka memegang 30 persen saham yang tersisa di pelabuhan tersebut (China Daily, 2017). Namun, tidak jelas sejauh mana pemerintah bersedia memfasilitasi skema B-to-B ini

#### **2.2.4. Proyek Kereta Cepat Jakarta - Bandung**

Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung merupakan salah satu proyek strategis nasional Presiden Joko Widodo untuk meningkatkan infrastruktur di Indonesia. Proyek ini telah dilaksanakan berdasarkan Peraturan Presiden No. 3/2016. Oleh karena itu, harus diprioritaskan oleh instansi pemerintah terkait, terutama terkait dengan penerbitan izin dan kerangka hukum. Jika selesai, Kereta Cepat Jakarta-Bandung akan mengurangi waktu tempuh kedua kota, dari sekitar 3 jam dengan mobil menjadi sekitar 40 menit. Pendanaan proyek ini terutama berasal dari pinjaman Cina senilai sekitar USD 6 miliar. Meski peletakan batu pertama dilakukan pada Januari 2016, proyek tersebut diragukan bisa selesai pada 2019 sesuai rencana.

Negara dan Suryadinata (2018) telah merangkum beberapa masalah yang memperlambat kemajuan proyek, seperti ketidakpastian manfaat aktualnya, kurangnya studi dampak lingkungan dan rencana tata ruang wilayah, modalitas bisnis yang tidak jelas, dan proses tender yang tidak transparan. Pembebasan

lahan merupakan salah satu permasalahan yang paling signifikan yang harus dipertimbangkan secara serius. Hingga September 2017, baru sekitar 54 persen dari total lahan yang dibutuhkan untuk proyek yang telah dibuka. Meski pengembang proyek, PT Kereta Cepat Indonesia Cina (KCIC), secara eksklusif menunjuk PT Pilar Sinergi, Badan Usaha Milik Negara (BUMN) untuk menangani pembebasan lahan, ternyata prosesnya tidak semulus yang diharapkan pemerintah Indonesia. Akibatnya Cina Development Bank (CDB) menghentikan penyaluran pinjaman untuk proyek tersebut. Lahan seluas 600 hektar yang dibutuhkan untuk proyek ini melintasi delapan kabupaten, 29 kabupaten, dan 95 desa di Jawa Barat (Dipa, 2017).

Pada Mei 2017, Presiden Indonesia, Jokowi, menghadiri KTT Belt and Road Initiative (BRI) di Beijing. Dalam kunjungannya, Presiden menyaksikan penandatanganan komitmen pinjaman antara PT KCIC dan CDB senilai 75 persen dari total USD 6 miliar. Namun, dua bulan setelah KTT, pemerintah Indonesia tampaknya khawatir dengan peningkatan risiko keuangan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Indonesia dari proyek tersebut. Oleh karena itu, Jokowi menginstruksikan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Luhut Pandjaitan dan Menteri BUMN Rini Soemarno untuk mencari cara agar saham BUMN Indonesia dalam proyek tersebut turun dari 60 persen menjadi hanya 10 persen. Pengaturan awal kepemilikan saham proyek tersebut adalah 40 persen untuk Cina dan 60 persen untuk empat Badan Usaha Milik Negara (PT Kereta Api Indonesia (KAI), PT Perkebunan Nusantara VIII, PT Wijaya Karya, dan PT Jasa Marga Indonesia).

Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung, menurut Menteri Rini, tidak akan memenuhi target penyelesaian pada 2019. Pembebasan lahan menjadi isu utama yang akan membuat proyek itu diperpanjang satu tahun lagi, 2020. Dari 54 persen lahan yang sudah dibebaskan, 55 km sudah diserahterimakan kepada pengembang, 22 km di antaranya siap dikembangkan dan sisanya 33 km dalam proses final land clearing. Menkeu juga mengatakan, pembangunan proyek ini membutuhkan waktu 32 bulan dan kemungkinan akan selesai pada Oktober 2020. Lambatnya progres proyek ini dapat menimbulkan keraguan di benak investor asing tentang kemampuan pemerintah menangani masalah sulit seperti pembebasan lahan, khususnya di bidang pembangunan infrastruktur. Akibatnya, investor asing akan lebih berhati-hati untuk berinvestasi di Indonesia.

#### **2.2.5. Belt and Road Initiative**

Tujuan utama BRI diumumkan oleh China pada bulan Maret 2015 (lihat Kotak 2.1 untuk tujuan luas dan daftar ekonomi yang terlibat untuk tujuan studi ini).<sup>11</sup> Ekonomi yang berpartisipasi dalam BRI mencakup lebih dari satu negara dan sepertiga dari PDB global (Gambar 2). Sementara investasi infrastruktur merupakan komponen penting dari BRI, China menyatakan bahwa tujuannya jauh lebih luas, mencakup semua aspek pertumbuhan berkelanjutan untuk dirinya sendiri, termasuk pertumbuhan regional yang lebih seimbang, peningkatan industri, dan pertumbuhan ekonomi dalam negeri yang lebih hijau. WTO dan OECD, antara lain, telah menarik perhatian pada masalah kelebihan kapasitas di beberapa produk. China harus memastikan

bahwa BRI tidak hanya mengalihkan sumber energi yang berlebihan dan tidak ramah lingkungan ke negara lain dengan sedikit keuntungan bersih secara global. Dengan cara ini, BRI dapat berkontribusi secara signifikan pada tujuan pembangunan berkelanjutan 2030.

Tujuan dari inisiatif besar yang dikenal sebagai Belt and Road Initiative adalah untuk meningkatkan kerja sama regional melalui peningkatan konektivitas di antara negara-negara di Jalur Sutra lama dan sekitarnya. Bagian darat dari Jalur Sutra termasuk Sabuk Ekonomi Jalur Sutra dan Jalur Sutra Maritim Abad ke-21 untuk bagian angkatan laut. Ini awalnya mencakup 64 ekonomi, tetapi sekarang mencakup lebih dari 100

#### **2.2.6. Tujuan khusus BRI: pertumbuhan melalui konektivitas**

Seperti yang dinyatakan oleh China, fokus konektivitas di dalam BRI adalah memfasilitasi perdagangan dan investasi, dan dengan demikian mengembangkan negara-negara tetangga, serta secara strategis menopang keamanan energi, sumber daya, dan pangannya sendiri dengan mengambil peran kepemimpinan regional dengan tetangga yang paling penting.<sup>12</sup> Ini memiliki cakupan yang sangat luas yang mencakup konektivitas ekonomi, strategis dan budaya. Tujuan telah dinyatakan dalam pidato yang dirujuk sebelumnya; mereka juga diatur dengan jelas dalam Bab 51 dan bagian lain dari Rencana Lima Tahun ke-13 (Republik Rakyat Tiongkok, 2016).

1. Untuk meningkatkan perdagangan dan investasi di BRI: “Kami akan meningkatkan mekanisme kerja sama bilateral dan multilateral dari

Inisiatif Sabuk dan Jalan yang berfokus pada komunikasi kebijakan, konektivitas infrastruktur, fasilitasi perdagangan, aliran modal, dan pertukaran orang-ke-orang.”

2. Zona perdagangan bebas di sepanjang Jalur Sutra: “Kami akan mempercepat upaya untuk menerapkan strategi kawasan perdagangan bebas, secara bertahap membangun jaringan kawasan perdagangan bebas berstandar tinggi. Kami akan secara aktif terlibat dalam negosiasi dengan negara-negara dan kawasan di sepanjang rute Inisiatif Sabuk dan Jalan untuk membangun kawasan perdagangan bebas.”
3. Untuk meningkatkan kerja sama keuangan di kawasan untuk mendanai infrastruktur: “Kami akan memperkuat kerja sama dengan organisasi internasional termasuk organisasi dan lembaga keuangan internasional, bekerja secara aktif untuk mempromosikan pengembangan Bank Investasi Infrastruktur Asia dan Bank Pembangunan Baru, menempatkan Silk Road Fund untuk penggunaan yang efektif, dan menarik modal internasional untuk penciptaan platform kerjasama keuangan yang terbuka, pluralistik, dan saling menguntungkan.”
4. Untuk mendapatkan akses ke sumber daya alam: “Kami akan memperkuat kerjasama internasional dalam energi dan sumber daya dan rantai produksi, dan meningkatkan pemrosesan dan konversi lokal.”
5. Memperkuat infrastruktur transportasi di koridor BRI: “Kami akan memajukan pengembangan transportasi multimoda yang mengintegrasikan jalan bebas hambatan, kereta api, saluran air, dan

saluran udara, membangun jalur logistik internasional, dan memperkuat pembangunan infrastruktur di sepanjang rute utama dan di pelabuhan masuk utama . Kami akan bekerja untuk mengembangkan Xinjiang sebagai wilayah inti untuk Sabuk Ekonomi Jalur Sutra dan Fujian sebagai wilayah inti untuk Jalur Sutra Maritim Abad ke-21.”

6. Untuk memperdalam pertukaran budaya di kawasan: “Kami akan melakukan kerjasama internasional yang luas di bidang pendidikan, ilmu pengetahuan, teknologi, budaya, olahraga, pariwisata, perlindungan lingkungan, perawatan kesehatan, dan pengobatan tradisional Tiongkok.”

“Area perdagangan bebas berstandar tinggi” yang disebutkan di atas mungkin mengacu pada penanganan kegiatan terlarang di zona perdagangan bebas. Ada sekitar 1.843 kawasan perdagangan bebas global, dengan 802 di Asia. Zona-zona ini berkorelasi dengan ekspor barang palsu dan bajakan (lihat OECD, 2018b). Menghilangkan hal ini di BRI akan meningkatkan lingkungan untuk hasil kerja sama dalam ekonomi global yang dibahas dalam Bab 3 OECD, 2018.

### **2.3. Asumsi Penelitian**

Peneliti mencoba membuat dan merumuskan hipotesis berdasarkan kerangka pemikiran yang telah dijelaskan sebelumnya. Hipotesis adalah kesimpulan sementara tentang masalah yang diteliti untuk menunjukkan validitasnya. Rumusan hipotesis yang dihasilkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

**"Kerjasama pemerintah Indonesia-Cina dalam Inisiatif Belt and Road dapat meningkatkan upaya pemerintah Indonesia untuk membangun kereta cepat. Konstruksi kereta api yang cepat ini merupakan bukti keberhasilan inisiatif Belt and Road antara pemerintah Indonesia dan Cina"**

#### **2.4. Verifikasi Variabel dan Indikator**

Untuk memudahkan analisis penelitian, peneliti menyusun Verifikasi Variabel dan Indikator untuk memperkuat atau memvalidasi hipotesis sesuai dengan tolok ukur yang diturunkan dari pengertian teoritis yang telah dijelaskan. Adapun verifikasi variabel dan indikator dalam pembuatan hipotesis dalam penelitian adalah sebagai berikut:

**Tabel 1. Verifikasi Variabel dan Indikator**

<b>Variabel dalam Hipotesis (Teoritik)</b>	<b>Indikator (Empirik)</b>	<b>Variabel (Analisis)</b>
<b>Variabel Bebas :</b> Kerjasama pemerintah Indonesia-Cina dalam Belt and Road Initiative (BRI)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Belt and Road Initiative (BRI)</li> <li>2. Hubungan antara Pembangunan Infrastruktur di Indonesia dan BRI</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Implementasi BRI di Indonesia. Proyek yang diajukan Indonesian antara lain MRT East-West Line, proyek jalur kereta api sepanjang 100 km yang akan menghubungkan tiga provinsi, yakni Banten, Jakarta, dan Jawa Barat.</li> <li>2. China telah berinvestasi dalam proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung yang menjadi patungan</li> </ol>

		<p>antara perusahaan milik negara Indonesia dan Cina. China telah menghentikan pinjamannya untuk proyek tersebut karena terkendala pembebasan lahan.</p>
<p><b>Variabel Terikat :</b> Pembangunan kereta cepat di Indonesia.</p>	<p>1. Pembangunan kereta cepat di Indonesia</p>	<p>1. Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung merupakan salah satu proyek strategis nasional yang dilaksanakan berdasarkan Peraturan Presiden No. 3/2016</p> <p>2. Mei 2017, Presiden Indonesia, Jokowi, menghadiri KTT Belt and Road Initiative (BRI) di Beijing. Dalam kunjungannya, Presiden menyaksikan penandatanganan komitmen pinjaman antara PT KCIC dan CDB senilai 75 persen dari total USD 6 miliar.</p> <p>3. Lambatnya progres proyek ini dapat menimbulkan keraguan di benak investor asing tentang kemampuan pemerintah menangani masalah sulit seperti pembebasan lahan, khususnya di bidang pembangunan infrastruktur.</p>

## 2.5. Skema dan Alur Penelitian

**Gambar 2 Skema dan Alur Penelitian**

