



**Universitas Katolik Parahyangan**  
**Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**  
**Program Studi Ilmu Hubungan Internasional**

*Terakreditasi A*

*SK BAN-PT NO: 3095/SK/BAN-PT/Akred/S/VIII/2019*

**Implementasi Kerja Sama Indonesia dengan Tiongkok**  
**dalam Pembangunan Infrastruktur Kereta Cepat**  
**Jakarta - Bandung**

Skripsi

Oleh:

Iqmal Sunny Suria Saputra

2017330017

Bandung

2021



**Universitas Katolik Parahyangan**  
**Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**  
**Program Studi Ilmu Hubungan Internasional**

*Terakreditasi A*

*SK BAN-PT NO: 3095/SK/BAN-PT/Akred/S/VIII/2019*

**Implementasi Kerja Sama Indonesia dengan Tiongkok**  
**dalam Pembangunan Infrastruktur Kereta Cepat**  
**Jakarta - Bandung**

Skripsi

Oleh

Iqmal Sunny Suria Saputra

2017330017

Pembimbing

Yulius Purwadi Hermawan, Ph.D.

Bandung

2021

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Jurusan Hubungan Internasional  
Program Studi Ilmu Hubungan Internasional



**Tanda Pengesahan Skripsi**

Nama : Iqmal Sunny Suria Saputra  
Nomor Pokok : 2017330017  
Judul : Implementasi Kerja Sama Indonesia dengan Tiongkok dalam  
Pembangunan Infrastruktur Kereta Cepat Jakarta - Bandung

**Telah diuji dalam Ujian Sidang jenjang Sarjana**

Pada Rabu, 22 Juli 2021  
Dan dinyatakan **LULUS**

**Tim Penguji**

**Ketua sidang merangkap anggota**

Dr. A. Irawan J.H

: \_\_\_\_\_

**Sekretaris**

Yulius Purwadi Hermawan, Ph.D

: \_\_\_\_\_

**Anggota**

Dr. Aknolt K. Pakpahan

: \_\_\_\_\_

Mengesahkan,  
**Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**

Dr. Pius Sugeng Prasetyo, M.Si

## LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Iqmal Sunny Suria Saputra  
NPM : 2017330017  
Program Studi : Ilmu Hubungan Internasional  
Judul : Implementasi Kerja Sama Indonesia dengan Tiongkok  
dalam Pembangunan Infrastruktur Kereta Cepat Jakarta – Bandung

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini merupakan hasil karya tulis ilmiah sendiri dan bukanlah merupakan karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar akademik oleh pihak lain. Adapun karya atau pendapat pihak lain yang dikutip ditulis sesuai dengan kaidah penulisan ilmiah yang berlaku.

Pernyataan ini saya buat dengan penuh tanggung jawab dan bersedia menerima konsekuensi apapun sesuai aturan yang berlaku apabila dikemudian hari diketahui bahwa pernyataan ini tidak benar.

Bandung, 10 Juli 2021

  
Iqmal Sunny Suria Saputra

## ABSTRAK

Nama : Iqmal Sunny Suria Saputra

NPM : 2017330017

Judul : Implementasi Kerja Sama Indonesia dengan Tiongkok dalam  
Pembangunan Infrastruktur Kereta Cepat Jakarta – Bandung

---

Pembangunan infrastruktur transportasi sektor perkeretaapian yang sejak terpilihnya Joko Widodo menjadi Presiden Republik Indonesia menarik banyak perhatian dari negara maju. Terbukanya peluang investasi di Indonesia menimbulkan kompetisi antar negara mitra lama, Jepang dan mitra baru, Tiongkok. Masing-masing negara menawarkan proposal untuk proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung yang memiliki tiga syarat mutlak mengenai pembiayaan, jaminan, dan skema bisnis dari pemerintah Indonesia. Tender akhirnya dimenangkan oleh Tiongkok yang kemudian menimbulkan pertanyaan, “**Bagaimana implementasi kerja sama Indonesia dengan Tiongkok dalam pembangunan Kereta Cepat Jakarta – Bandung?**”. Dalam menjawab pertanyaan tersebut, penelitian ini menggunakan *foreign direct investment* dan *sustainable investment* untuk membahas implementasi dari kerja sama antar kedua negara dalam proyek kereta cepat. Selain itu, interaksi antar aktor yang terlibat juga dikaji melalui teori *complex interdependence*. Penelitian ini menemukan bahwa kerjasamanya dengan Tiongkok menyelesaikan permasalahan pembiayaan bagi Indonesia namun implementasi pembangunannya menciptakan berbagai masalah baru seperti pembengkakan biaya, pembebasan lahan, kerusakan lingkungan dan munculnya isu sosial yang berkembang di publik terkait keterlibatan Tiongkok dalam proyek.

**Kata Kunci:** Kereta Cepat, Indonesia, Tiongkok, Investasi Asing Langsung, Investasi Berkelanjutan, Infrastruktur.

## ***ABSTRACT***

Name : Iqmal Sunny Suria Saputra  
Student Number : 2017330017  
Title : The Implementation of Indonesia and China Cooperation  
on the Development of Infrastructure of Jakarta - Bandung's  
High-speed Train

---

Infrastructure development of railway transportation in Indonesia has attracted a lot of attention from developed countries, including Japan as the long-established partner of Indonesia as well as China the newer partner, since it creates an opening chance for huge investment. Each nation has expressed their interest and offered a proposal to win the project of Jakarta – Bandung’s High-speed Rail (HSR) which has three requirements of financing preferences. China’s inevitable win of the project is raising a question of “**How is the implementation of Indonesia’s cooperation with China in the construction of Jakarta – Bandung’s High-speed Rail?**”. In order to answer the question, this study uses Foreign Direct Investment and Sustainable Investment which explain the implementation of this project. This study also uses complex interdependence to explain the interaction between countries that are involved in this dynamic of international relations. The conclusion of this study shows that the cooperation with China has solved the financial problem of Indonesia, but the implementation creates another problem such as cost-overruns, land acquisition, environmental damages, and social issues that developed in the public due to China’s involvement in the development of JBHSR.

**Keywords:** *High-speed rail, Indonesia, China, Foreign Direct Investment, Sustainable Investment, Infrastructure.*

## KATA PENGANTAR

Puji dan Syukur atas kehadiran Allah SWT, karena hanya dengan izin-Nya lah penelitian ini dapat rampung tepat waktu. Penelitian ini mengambil judul ‘Implementasi Kerja Sama Indonesia dengan Tiongkok dalam Pembangunan Infrastruktur Kereta Cepat Jakarta – Bandung’. Secara umum, penelitian ini membahas mengenai proses implementasi pembangunan infrastruktur kereta cepat pertama di Indonesia dan dinamika hubungan internasional yang terjadi di dalam proyek tersebut.

Penulis ingin menyampaikan permintaan maaf apabila terdapat kekurangan dalam penulisan penelitian ini. Besar harapan penulis agar penelitian dapat menjadi salah satu sumber informasi untuk memahami isu pembangunan infrastruktur perkeretaapian di Indonesia serta dapat menjadi motivasi bagi rekan-rekan mahasiswa lain untuk meneliti perkembangan infrastruktur di Indonesia

Bandung, 2021



Iqmal Sunny Suria Saputra

## UCAPAN TERIMAKASIH

Terima kasih sedalam-dalam penulis ucapkan kepada:

- Kepada Allah SWT, atas segala nikmat dan anugerahnya yang dengan kuasa-Nya telah membantu penulis berproses dalam penelitian ini.
- Kepada Keluarga, Ibu Rinia, Kak Igit, dan Kak Agista, atas dukungannya yang tidak pernah berhenti kepada penulis sejak pertama kali masuk ke Universitas Parahyangan hingga selesainya penelitian ini. Skripsi ini penulis persembahkan untuk Ibu tercinta.
- Kepada Dosen Pembimbing, Mas Yulius Purwadi Hermawan yang sangat membantu dan selalu memotivasi penulis dalam keseluruhan proses penelitian ini.
- Kepada Larasati, atas segala waktu dan *endless support* yang telah diberikan selama proses penulisan skripsi. Terima kasih telah menjadi semangat penulis untuk menyelesaikan penelitian tepat waktu.
- Kepada Joshua, Ramandika, Sulthan, dan teman-teman dalam Resimen Penyelidik atas pertemanannya yang sangat indah. Salah satu pengalaman berharga yang akan penulis ingat sampai akhir. Terima kasih atas warna indah dalam perkuliahan penulis. Selamat dan sukses!
- Kepada teman-teman HI atas berbagai macam pengalaman yang mengajari hidup. Semua harus semangat untuk bagian selanjutnya dalam kehidupan kita
- *Last but not least, I wanna thank me I wanna thank me for believing in me, I wanna thank me for doing all this hard work, I wanna thank me for having no days off, I wanna thank me for never quitting, I wanna thank me for always being a giver and tryna give more than I receive, I wanna thank me for tryna do more right than wrong, I wanna thank me for just being me at all times*



## DAFTAR ISI

<b>ABSTRAK .....</b>	<b>v</b>
<b><i>ABSTRACT</i> .....</b>	<b>vi</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>vii</b>
<b>UCAPAN TERIMAKASIH .....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xiii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
<b>1.1 Latar Belakang Masalah.....</b>	<b>1</b>
1.2.1 Deskripsi Masalah .....	5
1.2.2 Pembatasan Masalah .....	8
1.2.3. Perumusan Masalah .....	8
<b>1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian .....</b>	<b>9</b>
1.3.1. Tujuan Penelitian .....	9
1.3.2. Kegunaan Penelitian .....	9
<b>1.4. Kajian Pustaka.....</b>	<b>10</b>
<b>1.5. Kerangka Pemikiran .....</b>	<b>13</b>
<b>1.6. Metode Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data.....</b>	<b>22</b>
1.6.1. Metode Penelitian .....	22
1.6.2. Teknik Pengumpulan Data.....	23
<b>1.7. Sistematika Pembahasan .....</b>	<b>23</b>
<b>BAB II KONDISI DAN KEBIJAKAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI DARAT SEKTOR PERKERETAAPIAN        DI INDONESIA PADA MASA JOKO WIDODO .....</b>	<b>25</b>
<b>2.1. Kepentingan Indonesia dalam Pembangunan Infrastruktur Transportasi Darat .....</b>	<b>26</b>
2.1.1. Urgensi Pembangunan Infrastruktur Transportasi Darat .....	26
2.1.2. Prioritas Pemerintah di Sektor Transportasi Darat.....	28
<b>2.2. Pembangunan Infrastruktur di Sektor Perkeretaapian .....</b>	<b>31</b>
2.2.1. Urgensi Pembangunan Infrastruktur Perkeretaapian .....	31
2.2.2. Prioritas/Jenis-Jenis Infrastruktur Perkeretaapian.....	34
<b>2.3. Permasalahan Pembiayaan dalam Pembangunan Infrastruktur Transportasi Perkeretaapian.....</b>	<b>36</b>

<b>2.4. Kebijakan Pemerintah terkait Pembangunan Transportasi Perkeretaapian.....</b>	<b>37</b>
<b>BAB III POLITIK PERSAINGAN ANTARA TIONGKOK DAN JEPANG DALAM INFRASTRUKTUR KERETA CEPAT JAKARTA - BANDUNG .....</b>	<b>44</b>
<b>3.1. Sejarah Kerja Sama Ekonomi Indonesia – Jepang.....</b>	<b>45</b>
3.1.1. Kerja Sama Ekonomi Indonesia – Jepang sebelum Masa Kepemimpinan Joko Widodo .....	45
3.1.2. Kerja Sama Ekonomi Indonesia – Jepang di Masa Kepemimpinan Joko Widodo .....	49
<b>3.2. Kerja sama Indonesia – Jepang dalam Infrastruktur Transportasi ...</b>	<b>51</b>
3.2.1. Kepentingan Nasional Jepang dalam Kerja Sama Infrastruktur Transportasi di Indonesia .....	51
3.2.2. Investasi Jepang dalam Sektor Transportasi di Indonesia .....	53
3.2.3. Hasil Kerja sama Indonesia – Jepang dalam Infrastruktur sektor Transportasi Perkeretaapian .....	55
<b>3.3. Sejarah Kerja Sama Ekonomi Indonesia – Tiongkok.....</b>	<b>56</b>
3.3.1. Kerja Sama Ekonomi Indonesia – Tiongkok sebelum Masa Kepemimpinan Joko Widodo .....	57
3.3.2. Kerja Sama Ekonomi Indonesia – Tiongkok di Masa Kepemimpinan Joko Widodo.....	60
<b>3.4. Kerja Sama Indonesia – Tiongkok dalam Infrastruktur Transportasi</b>	<b>62</b>
3.4.1. Kepentingan Nasional Tiongkok dalam Kerja Sama Infrastruktur Transportasi di Indonesia.....	63
3.4.2. Investasi Tiongkok dalam Sektor Transportasi di Indonesia .....	65
<b>3.5. Politik Persaingan Tiongkok dan Jepang dalam Kerja Sama Infrastruktur Kereta Api Cepat Jakarta - Bandung .....</b>	<b>67</b>
3.5.1. Persaingan Jepang dan Tiongkok dalam Tender Infrastruktur Kereta Api Cepat Jakarta - Bandung.....	67
3.5.2. Reaksi Jepang terhadap Kemenangan Tiongkok dalam tender Kereta Cepat Jakarta – Bandung .....	72
<b>BAB IV IMPLEMENTASI DALAM PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR KERETA CEPAT JAKARTA – BANDUNG.....</b>	<b>76</b>
<b>4.1 Persiapan dalam Pembangunan Kereta Cepat Jakarta – Bandung....</b>	<b>76</b>
4.1.1 Enabling Environment for Project Preparation .....	77
4.1.2. Financing project preparation .....	79
4.1.3. Infrastructure planning and project prioritisation .....	82
4.1.4. Project feasibility, reviews, and approvals.....	83
4.1.5. Project communication .....	84

<b>4.2. Pelaksanaan Pembangunan Kereta Cepat Jakarta - Bandung.....</b>	<b>86</b>
<b>4.3 Capaian dan Tantangan dalam Implementasi Pembangunan Kereta Cepat Jakarta – Bandung .....</b>	<b>88</b>
4.3.1 Capaian Implementasi dalam Pembangunan Kereta Cepat Jakarta – Bandung.....	89
4.3.2 Tantangan Implementasi dalam Pembangunan Kereta Cepat Jakarta – Bandung.....	93
<b>4.4. Evaluasi Implementasi Pembangunan Proyek Kereta Api Cepat Jakarta – Bandung .....</b>	<b>102</b>
<b>BAB V.....</b>	<b>107</b>
<b>KESIMPULAN.....</b>	<b>107</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>113</b>

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 1.1</b> Penyederhanaan Sustainable Investment of Darmstadt .....	19
<b>Gambar 2.1</b> Pola Sabuk Penyeberangan Utara, Tengah, dan Selatan .....	29
<b>Gambar 2.2</b> Rencana Pembangunan Perkeretaapian Pulau Jawa 2015 – 2019 .....	35
<b>Gambar 3.1</b> Total <i>Foreign Direct Investment</i> ke Indonesia tahun 2017.....	66
<b>Gambar 4.1</b> Skema Rencana Konsorsium dalam Kereta Cepat Jakarta – Bandung .....	85
<b>Gambar 4.2</b> Pembangunan Struktur Layang Kereta Cepat Jakarta – Bandung .....	90

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 2.1</b> Metodologi Pendanaan Proyek Infrastruktur RPJMN 2015-2019 .....	39
<b>Tabel 3.1</b> Persentase Ekspor – Impor Indonesia tahun 1975 .....	47
<b>Tabel 3.2</b> Pembagian ODA Jepang ke Indonesia (¥100 juta) .....	54
<b>Tabel 3.3</b> Impor – Ekspor Indonesia dan Tiongkok tahun 2000 – 2008 .....	59
<b>Tabel 3.4</b> Perbandingan Proposal Tiongkok dan Jepang dalam KCJB .....	71
<b>Tabel 4.1</b> Aspek dan Data Proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung .....	85

## DAFTAR SINGKATAN

ADB	<i>Asian Development Bank</i>
ASEAN	<i>Association of Southeast Asian Nations</i>
AIIB	<i>Asian Infrastructure Investment Bank</i>
AMDAL	Analisis Dampak Lingkungan
APEC	<i>Asia-Pacific Economic Cooperation</i>
APBN	Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara
APBD	Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah
ATJP	<i>ASEAN – Japan Transport Partnership</i>
B2B	<i>Business to Business</i>
BKPM	Badan Koordinasi Penanaman Modal
BPPT	Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi
BUMN	Badan Usaha Milik Negara
BUMD	Badan Usaha Milik Daerah
CRIC	<i>China Railway International Corp</i>
FDI	<i>Foreign Direct Investment</i>
FIRR	<i>Financial Internal Rate of Return</i>
G2G	<i>Government to Government</i>
IJEPA	<i>Indonesia - Japan Economic Partnership Agreement</i>
JICA	<i>Japan International Cooperation Agency</i>
KCJB	Kereta Cepat Jakarta – Bandung
KCIC	Kereta Cepat Indonesia – China
KPBU	Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha
KPPIP	Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas
KPS	Kerjasama Pemerintah dan Swasta
KTT	Konferensi Tingkat Tinggi
LMAN	Lembaga Manajemen Aset Negara
LPI	<i>Logistic Performance Index</i>

MALARI	Malapetaka Lima Belas Januari
MRT	<i>Mass Rapid Transit</i>
ODA	<i>Official Development Assistance</i>
PSN	Proyek Strategis Nasional
RPJMN	Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional
PHLN	Pinjaman dan Hibah Luar Negeri
PSBI	Pilar Sinergi BUMN Indonesia
PTSP	Pelayanan Terpadu Satu Pintu
TCA	Travel Corridor Arrangement
TOD	<i>Transit Oriented Development</i>
WALHI	Wahana Lingkungan Hidup Indonesia
WIKA	Wijaya Karya
WNA	Warga Negara Asing

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

Perkembangan dinamika perekonomian internasional yang kian kompetitif menyebabkan berbagai negara di berbagai penjuru dunia perlu merancang strategi ekonomi yang kreatif dan adaptif. Memahami kekuatan ekonomi yang dikaji melalui faktor seperti keuntungan geografis, persebaran demografis, kemampuan teknologi serta permasalahan ‘khas’-nya merupakan modal penting dalam bersaing dengan satu sama lain. Pertumbuhan ekonomi yang positif merupakan hasil yang diinginkan oleh banyak negara. Dalam menjaga tren positifnya, negara mesti memerhatikan pembangunan agar tidak terjadi ketertinggalan pembangunan infrastruktur yang nantinya dapat menyebabkan *bottleneck* dalam tumbuh kembang ekonominya.<sup>1</sup>

Infrastruktur merupakan *valuable resources* yang memiliki dampak signifikan terhadap ekonomi. Sebagai salah satu pilar penyokong, pembangunan infrastruktur dapat meningkatkan proses produksi sehingga memungkinkan sektor bisnis untuk memotong waktu distribusi barang menjadi jauh lebih efisien.<sup>2</sup> Hasilnya, tidak hanya pergerakan barang dan jasa yang ditawarkan dapat sampai lebih cepat ke konsumen tetapi juga bisnis mampu mengirimkan lebih banyak

---

<sup>1</sup> Halstead, John M., and Steven C. Deller. "Public Infrastructure In Economic Development And Growth: Evidence From Rural Manufacturers." *Community Development Society. Journal* 28, no. 2 (1997): 149–69. <https://doi.org/10.1080/15575339709489780>. Halaman 164.

<sup>2</sup> Stupak, Jeffrey M. "Economic impact of infrastructure investment" (CRS Report R44896). Washington, D.C.: Congressional Research Service. 2017. Halaman 15.



barang yang dapat dikirim dari satu tempat ke tempat lain. Pemahaman mengenai nilai guna infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi menjadi dasar pemikiran kebijakan luar negeri Indonesia dibawah Presiden ke-7 Republik Indonesia, Joko Widodo.

Terpilihnya Joko Widodo sebagai pemimpin baru membawa angin segar dalam arah kebijakan luar negeri Indonesia. Jokowi, sebagaimana panggilan akrabnya oleh masyarakat, menaruh perhatian khusus terhadap sektor infrastruktur. Kondisi Indonesia sebagai negara maritim dengan 17.499 pulau yang tersebar di seluruh penjuru dan berbagai daratan yang juga belum memiliki jalur akses yang baik meningkatkan urgensi pembangunan fasilitas penyokong keterhubungan antar wilayah. Pembangunan infrastruktur yang akan meningkatkan konektivitas ini sejalan dengan poin keenam agenda pembangunan nasional atau **Nawa Cita** yang berfokus kepada peningkatan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional. Salah satu sasaran dalam agenda tersebut adalah meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistemx transportasi multimoda dan antarmoda dengan memaksimalkan penggunaan transportasi massal seperti kereta api.<sup>3</sup> Keputusan ini ditindaklanjuti dan menghasilkan beberapa proyek pembangunan yang menjadi prioritas oleh pemerintah Indonesia. Dari berbagai deretan proyek yang masuk ke dalam tahap perancangan, pembangunan kereta cepat pertama di Indonesia merupakan salah satu yang paling mendapatkan sorotan dari publik. Infrastruktur yang menjadi prioritas pemerintah ini menarik

---

<sup>3</sup> Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas. "Lampiran Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019." Halaman 6-86

perhatian dari beberapa negara yang memiliki kepentingan terhadap Indonesia, salah satunya Jepang yang menyampaikan komitmennya untuk berpartisipasi aktif dalam serangkaian pembangunan infrastruktur tersebut melalui Duta Besar untuk Indonesia, Yasuaki Tanizaki.<sup>4</sup>

Sebagai negara yang memiliki pertumbuhan ekonomi dan kemajuan teknologi yang pesat, Jepang sudah ingin membawa kereta cepatnya ke Indonesia sejak tahun 2012. Jepang bahkan menawarkan diri untuk membantu studi kelayakannya dan menghasilkan rute sepanjang hingga 748 kilometer dari Jakarta ke Surabaya dengan estimasi kebutuhan biaya hingga Rp 100 triliun.<sup>5</sup> Ambisi Jepang untuk mengeksport teknologi infrastrukturnya semakin terlihat setelah memberikan pesan implisit terhadap Indonesia agar segera merealisasikan pembangunan dan berharap pemerintah tidak hanya mengambil gerbongnya saja, tetapi juga bersamaan dengan keseluruhan sistem kereta cepat Jepang.<sup>6</sup> East Japan Railway Company, perusahaan terbesar di dalam grup Japan Railways, bahkan menjamin kereta cepat dengan kualitas keamanan terbaik yang dibuktikan dengan tidak adanya kasus kecelakaan perkeretaapian di Jepang dalam kendali perusahaannya. Meskipun pesan tersebut tidak mendapatkan reaksi serius dari Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, Jokowi yang berfokus untuk memperbaiki

---

<sup>4</sup> “Jepang Berkomitmen Terus Menanamkan Investasi di Indonesia.” *Tribun Bisnis*. 20 November 2014. <https://www.tribunnews.com/bisnis/2014/11/20/jepang-berkomitmen-terus-tanamkan-investasi-di-indonesia>

<sup>5</sup> Sugianto, Danang. “Sejarah Kereta Cepat JKT-BDG: Digagas Jepang, Digarap China.” *detikfinance*, February 26, 2018. <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-3886103/sejarah-kereta-cepat-jkt-bdg-digagas-jepang-digarap-china>.

<sup>6</sup> Djumena, Erlangga. “Japan Railway ‘Ngebet’ Kerjakan Proyek Shinkansen Indonesia.” *KOMPAS.com*. Kompas.com, December 9, 2014. <https://money.kompas.com/read/2014/12/09/095011426/Japan.Railway.Ngebet.Kerjakan.Proyek.Shinkansen.Indonesia>.

sektor infrastruktur di Indonesia membuka peluang kerja sama terhadap pembangunan proyek kereta cepat. **Namun, beban biaya yang terlalu besar untuk menyambungkan Jakarta – Surabaya menyebabkan pemerintah merubah rumusan jalur rel menjadi Jakarta – Bandung dengan opsi untuk melanjutkannya secara bertahap agar tetapi sejalan dengan sasaran untuk meningkatkan konektivitas.**

Terbukanya peluang proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung langsung direspon positif oleh pihak Jepang. Kelihaiannya mereka dalam memproduksi kereta cepat yang dibuktikan melalui kemampuannya dalam mengembangkan sistem perkeretaapian modern dan sejarah kerja sama yang panjang dengan Indonesia meningkatkan kepercayaan diri untuk terpilih sebagai mitra pembangunan. Namun, Jokowi dalam keputusan ternyata memilih Tiongkok sebagai mitra baru dalam proyek prestisius ini. Keputusan tersebut menghasilkan **hipotesis** dalam penelitian ini. Tiongkok yang belum memiliki pengalaman serta pengembangan teknologi seperti Jepang memperlihatkan adanya posibilitas pembangunan proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung yang dalam proses implementasinya disertai dengan berbagai permasalahan. Selain itu, keputusan tersebut menghasilkan dinamika hubungan internasional di antara aktor-aktor negara yang saling terlibat di dalamnya.

## 1.2 Identifikasi Masalah

### 1.2.1 Deskripsi Masalah

Jepang dalam pembangunan kereta cepat memiliki sejarah yang sudah mengakar sejak lama. **Di dalam negeri**, kereta cepat hasil pengembangan Jepang yang diberi nama “shinkansen” ini memengaruhi mobilisasi masyarakat dan barang. Shinkansen menyambungkan Tokyo dengan berbagai area lain di Jepang dan bergerak dengan kecepatan yang tinggi sehingga dapat memotong waktu tempuhnya. Permintaan masyarakat setempat terhadap pembangunan infrastruktur transportasi publik melambung setelah naiknya harga properti khususnya di Tokyo dan menyulitkan masyarakat untuk memiliki rumah yang dekat dengan tempat kerja. Kereta cepat ini nantinya bertujuan untuk mengakomodasi gelombang populasi yang tinggal di luar Tokyo agar tetap dapat sampai ke kantornya dengan waktu yang lebih singkat.<sup>7</sup> Selain itu, Shinkansen memiliki dampak yang krusial terhadap sektor bisnis di Jepang. Dikarenakan sumber daya alam yang dimiliki oleh negara ini tergolong sangat sedikit, sektor bisnis perlu menyalasi kondisi tersebut dengan membuat jalur logistik bahan baku dari supplier yang berasal jauh dari luar lokasi produksi bisnis. Kehadiran Shinkansen terbukti mempermudah bertemunya jalur supplier dengan produksi suatu bisnis.<sup>8</sup> Sementara itu, menyambung suksesnya pembangunan kereta cepat di dalam negeri menyebabkan Jepang mulai

---

<sup>7</sup> Tsubuku, Philip Brator and Masako. “How the Shinkansen Bullet Train Made Tokyo into the Monster It Is Today.” The Guardian. Guardian News and Media, September 30, 2014. <https://www.theguardian.com/cities/2014/sep/30/-sp-shinkansen-bullet-train-tokyo-rail-japan-50-years>.

<sup>8</sup> Pinsker, Joe. “What 50 Years of Bullet Trains Have Done for Japan.” The Atlantic. Atlantic Media Company, October 7, 2014. <https://www.theatlantic.com/business/archive/2014/10/what-50-years-of-bullet-trains-have-done-for-japan/381143/>.

mengekspor teknologi perkeretaapiannya ke **luar negeri**. antara lain adalah: Jepang terlibat dalam berbagai pengembangan sistem kereta api di Kairo, Mesir dengan mengirimkan 1000 tram atau kereta ringan yang biasanya digunakan di perkotaan pada tahun 1962; kemudian membangun 42 unit untuk tiga tipe lokomotif elektrik ke Maroko dari tahun 1977 hingga 1984; mengekspor kereta cepat ke Taiwan di tahun 1999; membangun *Channel Tunnel Rail Link* (CTRL) di London; dan mengirimkan 13 set kereta api yang meliputi 52 gerbong ke Venezuela di tahun 2012.<sup>9</sup>

Meskipun penuh dengan pengalaman, keputusan pemerintah tidak memilih Jepang ternyata disebabkan oleh berbagai macam faktor, salah satunya adalah permasalahan finansial. Meski jalur rel KCJB telah diperpendek, proyek ini tidak mendapatkan dukungan dari jajaran administrasi Jokowi yang menyebabkan mustahil untuk dilaksanakan pembangunannya. Dewan Perwakilan Rakyat dan Menteri Keuangan Sri Mulyani sepakat untuk tidak mengizinkan penyertaan modal negara ke dalam proyek ini.<sup>10</sup> Dalam diskusi panjangnya, Jokowi menyimpulkan bahwa pemerintah memiliki kondisi keuangan yang kurang prima untuk mengerjakan proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung dan membutuhkan strategi pembiayaan baru. Melihat adanya ketertarikan dari Jepang dan Tiongkok, Jokowi membuka kesempatan bekerja sama dengan tetap mengadakan tender dan

---

<sup>9</sup> Kurasawa, Yasuki. "Japan's Railway Technologies Serving on Overseas Railway." *Japan Railway & Transport Review*, no. 61 (2013): 22-29. Halaman 23 – 28.

<sup>10</sup> Supriyatna, Iwan. "Sri Mulyani Akan Pastikan Proyek Kereta Cepat Tak Menggunakan PMN." Kompas. 24 Agustus 2016.  
<https://money.kompas.com/read/2016/08/24/134234226/sri.mulyani.akan.pastikan.proyek.kereta.cepat.tak.menggunakan.pmn>.

memasukan persyaratan yang berfokus pada permasalahan keuangan Indonesia. Persyaratan tersebut ditanggapi dengan cakap oleh Tiongkok.

Walaupun masih belum memiliki pengakuan layaknya Jepang, Tiongkok dalam satu dekade terakhir, mengklaim telah mengalami kemajuan pesat dalam teknologi infrastruktur kereta cepat. Pihaknya menunjukkan keberhasilannya setelah mampu membangun kereta cepat melalui serangkaian pembangunan berskala masif yang per Januari 2021 telah membentang sejauh 37,900 kilometer di wilayah domestiknya.<sup>11</sup> Tidak hanya itu, China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC) juga mempresentasikan kreasi kereta cepat terbaru yang umumnya disebut dengan istilah *magnetic levitation* atau Maglev yang menyebabkan kereta melayang dan dapat melaju sangat kencang. Kereta maglev ini melaju hingga 600 kilometer per jam di Qingdao, Tiongkok.<sup>12</sup> Kemampuan finansial yang baik dan berbagai pengembangan dan pembangunan tersebut memupuk kepercayaan diri Tiongkok yang akhirnya menyanggupi seluruh permintaan dari Indonesia. Hal tersebut menciptakan posisi yang dilematis bagi Indonesia sebab Jepang yang sudah sejak lama mempromosikan shinkansen tidak dapat memenuhi permintaan dari pemerintah. Meskipun berisiko mengganggu hubungan kerja samanya dengan Jepang, Indonesia yang kemampuan finansialnya tidak dapat dinegosiasikan lagi akhirnya memutuskan untuk memilih Tiongkok sebagai mitra baru dalam pembangunan infrastruktur untuk proyek KCJB.

---

<sup>11</sup> "China's High-Speed Rail Lines Top 37,900 Km at End of 2020." The State Council of People's Republic of China, January 10, 2021. [http://english.www.gov.cn/archive/statistics/202101/10/content\\_WS5ffa36f3c6d0f725769438ad.html](http://english.www.gov.cn/archive/statistics/202101/10/content_WS5ffa36f3c6d0f725769438ad.html).

<sup>12</sup>

### 1.2.2 Pembatasan Masalah

Agar menghasilkan penelitian yang memiliki pembahasan dan konklusi yang mendalam, penulis menaruh beberapa batasan terhadap masalah yang menjadi fokus bahasan. Oleh karena itu, penulis membatasi pembahasan dengan, **“Implementasi Kerja Sama Indonesia dengan Tiongkok dalam Pembangunan Infrastruktur Kereta Cepat Jakarta – Bandung.”** Penulis membatasi dalam waktu penelitian pada fase implementasi dari Kereta Cepat Jakarta Bandung yakni 2016 hingga Juni 2021 atau dua periode Joko Widodo. Namun untuk melengkapi penelitian mengenai sejarah kerja sama ekonomi Indonesia dengan Jepang dan Tiongkok, penulis juga menambahkan berbagai data sebelum masa Presiden Joko Widodo. Pembangunan infrastruktur yang dilakukan dengan penunjukan mitra baru yang dilengkapi dengan ketumpangtindihannya kepentingan antar aktor yang menghasilkan konflik kepentingan memperlihatkan bagaimana diplomasi serta negosiasi memainkan perannya. Selain itu, penulis juga menaruh batasan dalam implementasi karena tulisan ini menunjukkan bagaimana keberlanjutan dari pembangunan proyek yang dibangun oleh Tiongkok di Indonesia.

### 1.2.3. Perumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan pada bagian deskripsi dan pembatasan, penulis merumuskan masalah dalam bentuk pertanyaan penelitian berupa: **“Bagaimana implementasi kerja sama Indonesia dengan Tiongkok dalam pembangunan infrastruktur Kereta Cepat Jakarta - Bandung?”**.

### **1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

#### **1.3.1. Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan implementasi Kereta Cepat Jakarta – Bandung yang merupakan hasil kerja sama Indonesia dengan Tiongkok. Dalam melihat hasil tersebut, penelitian ini mengkaji melalui capaian dan tantangan dalam implementasi pembangunan kereta cepat. Penelitian juga mendeskripsikan dinamika hubungan internasional yang melatarbelakangi proyek ini. Tiongkok yang memenangkan proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung yang awalnya diajukan oleh Jepang menghasilkan fenomena yang sangat menarik bagi penulis dalam hubungan internasional dewasa ini.

#### **1.3.2. Kegunaan Penelitian**

Besar harapan penulis agar hasil dari tulisan ini dapat digunakan sebagai bahan referensi maupun sumber informasi mengenai kondisi dan upaya pemerintah Indonesia dalam meningkatkan daya saing melalui kerja sama pembangunan kereta cepat Jakarta – Bandung dengan Tiongkok bagi khalayak di semua kalangan, baik sesama akademisi maupun masyarakat pada umumnya. Selain itu, peneliti juga berharap agar pembahasan dalam tulisan ini dapat memotivasi rekan-rekan yang membaca agar memperluas penelitian terhadap perkembangan pembangunan infrastruktur Indonesia, terutama dilihat dari hubungan kerja sama dengan negara lain.



#### 1.4. Kajian Pustaka

Penelitian ini selanjutnya membahas mengenai kajian literatur. Bagian ini berfungsi untuk melihat celah dari berbagai hasil literatur lain yang membahas topik yang sama. Celah tersebut kemudian menjadi salah satu dasar mengapa penelitian ini harus dilakukan.

Literatur pertama diambil dari tulisan yang berjudul, “*New Dynamics in Sino-Japanese Rivalry: Sustaining Infrastructure Development in Asia*” hasil analisis Hidetaka Yoshimatsu memperlihatkan perbandingan strategi investasi pembangunan infrastruktur Jepang melalui *Partnership for Quality Infrastructure* (PQI) yang lebih mengutamakan kualitas sebagai variabel utama dalam meningkatkan pertumbuhan yang kuat, stabil, dan berkelanjutan dengan Tiongkok yang investasinya cenderung tidak transparan dan perlindungan terhadap lingkungan serta komunitas lokal dalam *Belt and Road Initiatives* (BRI) yang lemah.<sup>13</sup> Meskipun memiliki pendekatan yang berbeda, PQI dan BRI memiliki kesamaan yakni kepentingannya untuk perekonomian kedua negara. Keduanya tengah mengalami stagnasi dalam pertumbuhan ekonomi domestiknya yang membutuhkan akses terhadap pasar di luar wilayahnya agar menumbuhkan permintaan baru dalam skala besar. Baik Tiongkok maupun Jepang sama-sama melihat ekspor transportasi merupakan solusi untuk mencapai kepentingan tersebut.<sup>14</sup> Wilayah Asia Tenggara merupakan salah satu target utama mengingat

---

<sup>13</sup> Yoshimatsu, Hidetaka. “New Dynamics in Sino-Japanese Rivalry: Sustaining Infrastructure Development in Asia.” *Journal of Contemporary China* 27, no. 113 (November 2018): 719–34. <https://doi.org/10.1080/10670564.2018.1458059>. Halaman 730.

<sup>14</sup> Ibid. Halaman. 729.

negara-negara di dalamnya masih dalam tahap berkembang dan sangat membutuhkan pembangunan infrastruktur.

Literatur selanjutnya berjudul “**Jakarta – Bandung High Speed Rail Transportation Project: Facts and Challenges**” menjelaskan kondisi Indonesia dalam membangun kereta cepatnya sebagai solusi terhadap hampir tidak adanya perhatian pemerintah terhadap pembangunan transportasi perkeretaapian yang bahkan menyusut dari sekitar 8,158 kilometer yang tersebar sepanjang pulau Jawa dan Sumatera di tahun 1939 menjadi hanya 4,814 kilometer di 2009.<sup>15</sup> Kereta api sendiri merupakan transportasi massal yang memiliki efisiensi waktu, energi, dan daya angkut yang jauh lebih baik ketimbang moda transportasi darat lainnya. Tiongkok dan penawarannya membangun kereta cepat menyelesaikan salah satu alasan pemerintah Indonesia tidak mengembangkan sistem transportasi perkeretaapian, yakni masalah kebutuhan biaya yang tinggi. Mengingat pengerjaan proyek ini dapat menjadi beban finansial yang cukup berat untuk pihak yang terlibat, dalam jangka pendek pemerintah harus membantu pihak penyelenggara menarik pengguna moda jalan raya untuk menggunakan kereta cepat untuk menutupi pembiayaan agar proyek tidak merugi.<sup>16</sup>

Literatur lain yang juga menganalisis dampak proyek KCJB adalah “**An Assessment of Economic and Financial Impacts of Jakarta – Bandung HSR Project**” yang menunjukkan kereta cepat diperkirakan berdampak positif dalam jangka panjang terhadap perekonomian Indonesia dengan meningkatkan

---

<sup>15</sup> Purba, Aleksander, and John Tampil Purba. “Jakarta-Bandung High-Speed Rail Transportation Project: Facts and Challenges.” IOP Conference Series: Materials Science and Engineering 918 (2020). <https://doi.org/10.1088/1757-899x/918/1/012034>. Halaman 8

<sup>16</sup> Ibid.

pendapatan kumulatif dari yang terdampak pembangunan sebesar 12-18%.<sup>17</sup> Penggunaan konten lokal juga meningkatkan produktivitas dalam negeri. Dampak positif ini juga selaras dengan rencana pembangunan *Transit Oriented Development* di daerah sekitar stasiun yang membuka peluang untuk meningkatkan nilai ekonomi lebih lanjut. Akan tetapi, tidak adanya jaminan pemerintah dalam progres pembangunan proyek KCJB harus menjadi perhatian bagi pemerintah Indonesia. Meskipun tidak menerima dampak negatif secara langsung, pemerintah perlu mendukung penuh proses pembangunan agar proyek ini memberikan dampak ekonomi yang dapat dinikmati oleh masyarakat.

Literatur terakhir ditulis oleh Engra Rahmadoni dan Tri Joko Waluyo berjudul, “**Kebijakan Ekonomi dan Politik Indonesia Memilih Bekerjasama dengan Tiongkok daripada Jepang dalam Proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung Tahun 2015**” yang menyimpulkan bahwa alasan mengapa Indonesia memilih Tiongkok adalah dikarenakan ingin menstabilkan hubungan kerja samanya dengan kedua negara.<sup>18</sup> Jepang memiliki sejarah kerja sama yang panjang sehingga memiliki pengaruh yang cukup signifikan terhadap perekonomian Indonesia. Pengaruh tersebut terlihat dari dua variabel dalam ekonomi Indonesia: (1) Angka investasi Jepang di Indonesia sejak tahun 1999 hingga 2015 mencapai US\$ 26,582 juta, sementara Tiongkok hanya menyuntikkan US\$ 2,575 juta saja; dan (2) Jumlah

---

<sup>17</sup> Nath, Siddhartha dan Gusti Raganata. “An Assessment of Economic and Financial Impacts of Jakarta – Bandung High Speed Railway Project.” *Journal of Business and Political Economy* 2, no. 1 (2020): 45-55. Halaman 54

<sup>18</sup> Rahmadoni, Engra, Tri Joko Waluyo. “Kebijakan Ekonomi dan Politik Indonesia Memilih Bekerjasama dengan Tiongkok daripada Jepang dalam Proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung Tahun 2015.” *Jurnal Online Mahasiswa Bidang Ilmu Sosial dan Ilmu Politik* 3, no. 2 (Oktober 2016): 1-15. Halaman 11.

kerja sama internasional antara Indonesia dengan Jepang mencapai 430 perjanjian sementara Tiongkok hanya memiliki 72 saja.<sup>19</sup>

Keempat literatur sebelumnya merupakan hasil kajian yang sangat baik yang mengacu pada topik pembahasan namun memiliki celah dalam pembahasannya. Keempat literatur hanya membahas fenomena hubungan internasional yang terjadi pada saat perancangan proposal proyek KCJB berlangsung. Oleh karena itu, penelitian ini berfokus pada implementasi pembangunan Kereta Cepat Jakarta – Bandung dan dinamika hubungan internasional yang berlangsung di antara para aktor negara maupun non-negara yang terlibat.

### **1.5. Kerangka Pemikiran**

Penelitian ini menggunakan neoliberalisme sebagai perspektif dasar atau paradigma dalam kerangka pemikiran. Istilah neoliberalisme pertama kali muncul di awal 1970-an setelah keberhasilan upaya kerja sama seperti organisasi internasional dan regional seperti United Nations Environmental Program, World Intellectual Property Organization, Association of Southeast Asian Nations, European Union, dan Asia Pacific Economic Cooperation. Keberadaan organisasi-organisasi tersebut merupakan bentuk pluralisme aktor di dalam sistem internasional. Berbeda dengan liberalisme klasik yang hanya melihat negara sebagai satu-satunya aktor, neoliberalisme menilai aktor non-negara seperti korporasi transnasional, organisasi non-pemerintah internasional, birokrasi, dan

---

<sup>19</sup> Ibid. Halaman 13.

individu yang tindakannya berdampak transnasional memiliki signifikansi yang sama dengan negara.<sup>20</sup> Pluralisme tersebut membuat aktor negara dan non-negara dapat saling melakukan kerja sama.

Kemunculan neoliberalisme memperluas konsep kerja sama di dalam ilmu hubungan internasional. Salah satu yang menjadi karakteristik neoliberalisme adalah solusinya terhadap perdebatan dalam paradigma klasik antara Thomas Hobbes dan John Locke mengenai pemahaman state of nature atau keadaan alamiah manusia terhadap terhadap konsep kerja sama. Neoliberalisme menjembatani fenomena tersebut dengan mengonvergensi perspektif liberalisme dengan realisme/neorealisme bahwa ketidakhadiran kekuasaan yang lebih tinggi dari negara menyebabkan aktor-aktor di dalam sistem internasional akan saling bekerja sama, baik secara global maupun regional dengan premis untuk pemenuhan kepentingan nasional bagi masing-masing aktor.<sup>21</sup>

Kepentingan nasional suatu aktor pada umumnya bertujuan untuk menjaga keberlangsungannya di dalam sistem internasional. Tujuan tersebut ditambah dengan kondisi autarki atau ketidakmampuan suatu aktor untuk dapat memenuhi kebutuhannya secara mandiri menyebabkan aktor tersebut harus menjalin hubungan kerja sama dengan satu sama lain yang juga membawa kepentingannya masing-masing.<sup>22</sup> Hal tersebut menyebabkan adanya persaingan antar aktor akibat beberapa diantaranya memiliki kepentingan yang sama terhadap aktor lain. Dengan

---

<sup>20</sup> Hadiwinata, Bob S. *Studi Dan Teori Hubungan Internasional: Arus Utama, Alternatif, Dan Reflektivis*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2017. Halaman 101.

<sup>21</sup> Ibid. Halaman 100.

<sup>22</sup> Ibid. Halaman 89

demikian fleksibilitas masing-masing aktor dalam berkompromi untuk mengakomodir kepentingan calon mitranya akan menentukan keputusan antara terbentuknya suatu kerja sama atau kemungkinan terciptanya perselisihan (*discord*).<sup>23</sup>

Perluasan konsep kerja sama juga diperkuat dengan teori interdependensi kompleks atau *complex interdependence* yang dikembangkan oleh Joseph Nye dan Robert Keohane. Interdependensi atau saling ketergantungan memiliki arti yang berbeda dengan dependensi: dependensi merupakan perubahan suatu kondisi yang disebabkan oleh faktor dari luar semata; sementara interdependensi diartikan sebagai proses dependensi yang mutual dan menghasilkan dampak resiprokal antar aktor negara maupun non-negara.<sup>24</sup> Hasil dari sebuah kerja sama antar aktor di dalam ekonomi politik internasional pada umumnya digambarkan sebagai “transaksi secara internasional” yang meliputi pergerakan uang dan barang. Transaksi di dalam hubungan internasional pasca perang dunia ke-2 bergerak lebih cepat dan menghasilkan begitu banyak kerja sama di dalam berbagai sektor seperti pangan, energi, maupun teknologi untuk memenuhi kepentingan nasional masing-masing aktor. Keterikatan aktor terhadap kerja sama di banyak sektor menghasilkan *complex interdependence* yang akhirnya menyebabkan formulasi kebijakan suatu negara menjadi lebih sulit karena harus mengakomodir kepentingan lain yang dimiliki oleh mitranya.

---

<sup>23</sup> Keohane, Robert O. *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy*. Princeton, New Jersey: Princeton University Press, 2005. Halaman 53.

<sup>24</sup> Keohane, Robert O dan Joseph S. Nye. *Power and Interdependence*. Glenview, Illinois: Scott, Foresman, 1989. Halaman 7

Nye dan Keohane juga menjelaskan terdapat 3 karakteristik utama yang mendeskripsikan teori *complex interdependence* dalam ekonomi dan politik internasional: (1) Adanya keterhubungan masyarakat dunia melalui multiple channels seperti hubungan informal dan formal antar elit politik antar negara, hubungan informal antar elit non-pemerintahan dan organisasi transnasional; (2) Tidak adanya hierarki isu yang dibahas dalam hubungan antar negara, artinya isu tradisional dan tradisional cenderung melebur menjadi satu dan menyebabkan isu militer dan pertahanan tidak lagi mendominasi agenda pembahasan antar aktor; (3) Kekuatan militer tidak lagi digunakan oleh aktor dalam hubungan internasional untuk menyelesaikan isu yang memiliki interdependensi kompleks di dalamnya.<sup>25</sup>

Salah satu bentuk kerja sama antar aktor negara yang dipengaruhi oleh *complex interdependence* suatu negara adalah bantuan luar negeri atau *foreign aid* yang didefinisikan sebagai transfer sumber daya publik secara sukarela dari suatu pemerintah kepada aktor negara atau non-negara dengan tujuan untuk memperbaiki kondisi hidup populasi di negara penerima.<sup>26</sup> Sumber daya publik yang dimaksud dapat berupa uang (hibah atau pinjaman), barang yang sedang dibutuhkan, dan penghapusan utang.<sup>27</sup> Sebagai suatu variabel yang dapat membantu ekonomi suatu negara, bantuan luar negeri memiliki peranan yang sangat penting. Menurut prinsipnya, variabel ini berfungsi sebagai sumber modal yang digunakan untuk memicu pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan investasi.<sup>28</sup> Klaim ini

---

<sup>25</sup> Ibid. Halaman 20-21.

<sup>26</sup> Lancaster, Carol. *Foreign Aid: Diplomacy, Development, Domestic Politics*. Chicago, IL: Univ. of Chicago Press, 2008. Halaman 10

<sup>27</sup> Ibid. Halaman 11.

<sup>28</sup> Tarp, Finn, and Peter Hjertholm. *Foreign Aid and Development: Lessons Learnt and Directions for the Future*. London: Routledge, 2006. Halaman 16

menunjukkan adanya kesinambungan antara bantuan luar negeri dengan *Foreign Direct Investment* (FDI).

FDI merupakan proses pengambilan kepemilikan oleh investor di negara asal (*source country*) terhadap suatu aset di negara tujuan (*host country*) dengan maksud untuk mengontrol produksi, distribusi, dan aktivitas lain dari suatu perusahaan.<sup>29</sup> Berbeda dengan bantuan luar negeri yang pada umumnya dilakukan oleh aktor negara, investor yang dimaksud dalam penjelasan sebelumnya mengacu pada *Multinational Corporations* atau MNC. Meskipun secara teori mereka adalah aktor non-negara, keputusannya untuk berinvestasi sangat dipengaruhi oleh kepentingan dari negara domestiknya dikarenakan banyak MNC memiliki kaitan yang erat atau bahkan dimiliki langsung oleh pemerintahnya.<sup>30</sup>

Implementasi MNC untuk mengambil aset melalui FDI dapat dilakukan melalui tiga mekanisme, yakni *greenfield investment*, akuisisi – merger lintas negara dan perusahaan patungan atau *joint venture* (JV). Ketiga mekanisme tersebut memiliki perbedaan yang cukup signifikan, baik untuk investor maupun negara penerimanya.<sup>31</sup> *Greenfield investment* merupakan mekanisme yang sangat diminati oleh negara penerima. Investor membuat perusahaan baru di negara tujuan dengan menyuntikkan dana dalam jumlah besar karena perusahaan tersebut belum memiliki kemampuan produksi, distribusi, atau fasilitas lain yang menopang aktivitas bisnisnya. Sementara dalam akuisisi – merger, investor membeli kepemilikan suatu

---

<sup>29</sup> Moosa, Imad A. *Foreign Direct Investment: Theory, Evidence, and Practice*. Hampshire, New York: Palgrave, 2002. Halaman 1.

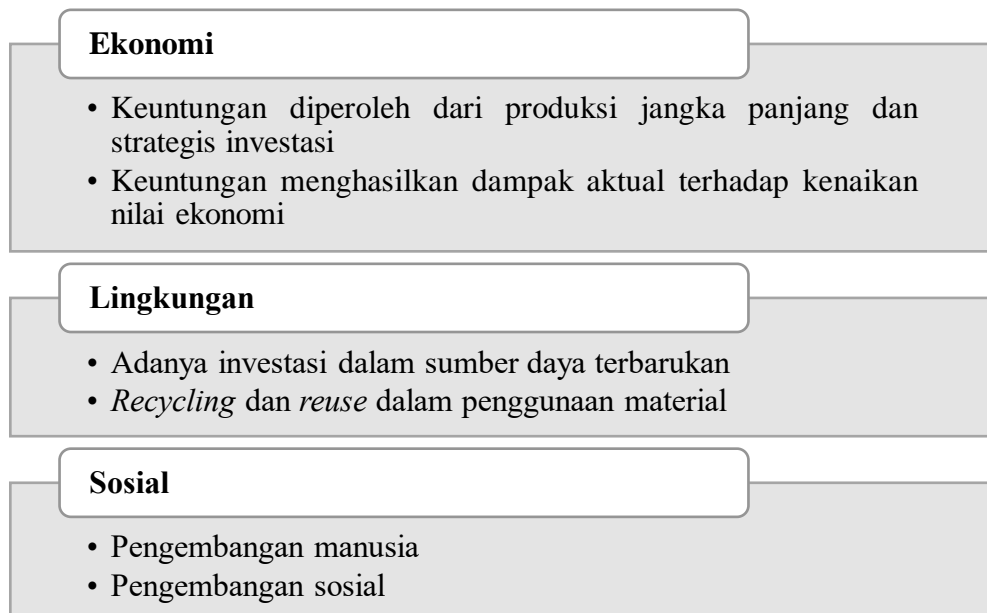
<sup>30</sup> Copper, John F. *China's Foreign Aid and Investment Diplomacy, Volume I Nature, Scope, and Origins*. New York: Palgrave Macmillan US :Imprint: Palgrave Macmillan, 2016. Halaman 9

<sup>31</sup> Paziienza, Pasquale. *The Relationship Between FDI and the Natural Environment Facts, Evidence and Prospects*. Cham: Springer International Publishing, 2014. Halaman 8.



perusahaan yang sudah berdiri di negara tujuan dengan menggabungkannya dengan perusahaan lain. Mekanisme terakhir, yakni *joint venture* tidak mencaplok perusahaan, tetapi merupakan investasi dilakukan melalui sebuah perjanjian dengan beberapa perusahaan atau institusi pemerintahan di negara tujuan. Melalui ketiga mekanisme ini, FDI tidak hanya memberikan dampak ekonomi saja, tetapi juga memengaruhi sektor sosial dan lingkungan. Ketiga dampak tersebut sejalan dengan salah satu jenis investasi yakni *sustainable investment*. Meskipun belum ada definisi mengenai investasi berkelanjutan yang disepakati bersama, sebuah grup berisi para ahli dan akademisi menghasilkan “Darmstadt *Definition of Sustainable Investments*” yang menjabarkan konsep ini melalui perspektif ekonomi, lingkungan, dan sosial.

**Gambar 1.1** Penyederhanaan Sustainable Investment of Darmstadt



**Sumber:** Dikutip dalam Staub-Bisang, Mirjam, and Sven Bienert. “Sustainable Investing for Institutional Investors: Risk, Regulations and Strategies.” Singapore: John Wiley, 2012. Halaman 11.

Mengacu pada penjelasan dalam gambar 1.1, investasi berkelanjutan melihat keuntungan dari perpindahan modal harus menghasilkan pengaruh yang membangun sektor lingkungan dan sosial. Gambar tersebut menunjukkan 6 karakteristik investasi berkelanjutan: (1) keuntungan diambil melalui perhitungan jangka panjang sejalan dengan strategi investasi; (2) keuntungan harus berdampak positif terhadap nilai ekonomi secara aktual; (3) adanya investasi dalam sumber daya terbarukan; (4) penggunaan material dengan konsep daur dan pemakaian ulang; (5) adanya pengembangan manusia seperti pembukaan lapangan kerja; (6) dan adanya pengembangan sosial yang menciptakan lingkungan kerja yang non-diskriminatif terhadap minoritas. Seluruh karakteristik investasi berkelanjutan salah satunya dapat dilihat dalam bidang pembangunan infrastruktur.

Infrastruktur merupakan berbagai fasilitas seperti jaringan transportasi, komunikasi dan distribusi, saluran air, dan sistem persediaan energi yang menghasilkan kegiatan ekonomi dan pasar.<sup>32</sup> Merujuk pada definisi tersebut, infrastruktur memiliki peran untuk menyokong keberlangsungan khalayak luas. Di dalam fenomena hubungan internasional, negara berkembang yang perekonomiannya sedang tumbuh sangat membutuhkan pembangunan infrastruktur. Semakin besar pertumbuhan ekonomi suatu negara, maka semakin besar pula infrastruktur yang harus mampu menopang pertumbuhan tersebut. Pembangunan infrastruktur publik seperti jalan, bandara, pelabuhan, atau kereta api berdampak positif terhadap perekonomian suatu negara, seperti pengaruhnya

---

<sup>32</sup> Todaro, Michael P, Stephen C. Smith. Pembangunan Ekonomi. Jakarta: Erlangga, 2011. Halaman 82.

terhadap faktor produksi dan konsumsi, menciptakan *spillover effect and development*, mengurangi kebutuhan biaya (*cost*) yang dibutuhkan sektor bisnis, meningkatkan kemampuan produksi, dan meningkatkan sistem distribusi dengan mengintegrasikan pasar.<sup>33</sup> Selain itu, investasi dalam pembangunan infrastruktur publik mengurangi angka kemiskinan secara signifikan untuk jangka menengah ke panjang.<sup>34</sup>

Dalam mengkaji dampak investasi infrastruktur, sebelum memulai implementasi pembangunan, suatu proyek harus melalui tahapan persiapan terlebih dahulu. Dilansir melalui salah satu *framework* Global Infrastructure Hub yang merupakan inisiatif dari G20 yang menjelaskan terdapat 5 langkah yang harus dilakukan oleh negara dalam tahapan persiapan, yakni (1) *Enabling environment for project preparation*; (2) *Financing project preparation*; (3) *Infrastructure planning and project prioritisation*; (4) *Project feasibility, reviews, and approvals*; dan (5) *Project communication* yang akan dijelaskan lebih terperinci dalam paragraf selanjutnya.<sup>35</sup>

**Tahapan pertama** merupakan upaya mempersiapkan lingkungan di sekitar area pembangunan. Wilayah yang berada di sekitar proyek infrastruktur pasti memiliki risiko kerusakan yang perlu dicegah. Oleh karenanya, tahapan ini

---

<sup>33</sup> Lakhera, Mohan L. *Economic Growth in Developing Countries: Structural Transformation, Manufacturing and Transport Infrastructure*. Houndmills(UK): Palgrave Macmillan, 2016. Halaman 52.

<sup>34</sup> Duclos, Jean-Yves, John M. Cockburn, Luca Tiberti, and Yazid Dissou. *Infrastructure and Economic Growth in Asia*. Springer International Publishing, 2013. Halaman 147.

<sup>35</sup> "Leading Practices in Governmental Processes Facilitating Infrastructure Project Preparation: A practical guide for governments, informed by a country-lens review of leading practices." Global Infrastructure Hub. Januari 2019. Halaman 10.  
[https://cdn.github.org/umbraco/media/2344/gih\\_project-preparation\\_full-document\\_final\\_art\\_web.pdf](https://cdn.github.org/umbraco/media/2344/gih_project-preparation_full-document_final_art_web.pdf)

dilakukan dengan melihat kerangka kebijakan pemerintah terkait pencegahan hal tersebut dan persiapan institusi terkait agar menghasilkan implementasi proyek infrastruktur yang efisien. **Tahapan kedua** adalah persiapan kemampuan finansial dalam pembangunan proyek infrastruktur. Sebagai sektor yang membutuhkan pembiayaan dalam jumlah besar, pemerintah dan pihak penyelenggara perlu mempersiapkan finansialnya melalui tiga hal, *project development funds*, *project preparation facilities*, dan *government budget*. **Tahapan ketiga** merupakan persiapan pembangunan proyek yang dilihat melalui perencanaannya. Rencana yang dimaksud meliputi linimasa dan target dari proses pembangunan yang kemudian diterjemahkan kedalam skala prioritas pembangunan proyek. **Tahapan keempat** merupakan tahap uji kelayakan yang diawali dengan persiapan dalam fase inisiasi dan konsep. Setelah melalui fase tersebut, proyek dilanjutkan dengan uji kelayakan yang memperlihatkan impresi terakhir dari rencana, cakupannya, dan dana yang dibutuhkan. Uji kelayakan tersebut kemudian dilanjutkan untuk diproses dan mendapatkan persetujuan. **Tahapan kelima**, yakni tahapan persiapan terakhir yang dimaksudkan untuk berkomunikasi kepada pihak-pihak yang terlibat dalam pembangunan. Selain itu, dalam proses ini proyek juga memulai *market sounding* kepada pihak yang mungkin tertarik ke dalam pembangunannya. Setelah tahapan persiapan selesai, pemerintah dan pihak penyelenggara dapat segera mengimplementasi rencana pembangunan proyek investasi infrastruktur.

Melalui penjelasan kerangka pemikiran tersebut, penelitian ini mengkaji implementasi pembangunan infrastruktur perkeretaapian melalui perspektif neoliberalisme. Di dalam perspektif tersebut, penjelasan kerja sama dan *complex*

*interdependence* serta keterlibatan aktor non-negara dalam kegiatan *foreign direct investment* untuk membantu aspek pembiayaan dan teknis pembangunan proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung. Investasi di dalam bidang infrastruktur ini memiliki tahapan implementasi seperti persiapan, pelaksanaan, capaian dan tantangan yang dikaji lebih lanjut melalui kerangka *sustainable investment*.

## **1.6. Metode Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data**

### **1.6.1. Metode Penelitian**

Metode penelitian yang digunakan dalam literatur ini adalah metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Kualitatif merupakan metode penelitian yang berdasarkan kepada sesuatu yang kompleks, melalui kata-kata dan gambaran secara holistik, memberikan penjelasan yang rinci, dan berlatar alamiah<sup>36</sup>. Penelitian yang kualitatif juga merupakan penelitian yang datanya diambil dari berbagai dokumen yang berkaitan dengan topik pembahasan. Menurut Creswell, tujuan dari metode penelitian secara kualitatif adalah untuk mengkaji berbagai aspek sosial yang berbentuk kata-kata, bukan angka maupun statistik<sup>37</sup>.

Sementara itu, pendekatan deskriptif dipilih untuk membantu penelitian mendapatkan kesimpulan mengingat studi kasusnya yang masih berlangsung di saat penyelesaian tulisan ini. Moh Nazir dalam bukunya berjudul “Metode Penelitian” mengungkapkan metode deskriptif adalah suatu metode untuk meneliti suatu kondisi, sistem pemikiran, atau kelas peristiwa pada masa sekarang dengan tujuan

---

<sup>36</sup> Silalahi, Ulber, dkk., "Buku Pedoman Penulisan Skripsi." Bandung: UNPAR, 2015. Halaman 18

<sup>37</sup> Creswell, John W., and J. David. Creswell. *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. Thousand Oaks, CA: SAGE Publications, Inc., 2018. Halaman 4.

membuat deskripsi atau gambaran secara sistematis dari fenomena yang diselidiki.<sup>38</sup>

### 1.6.2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah studi kepustakaan dengan pengumpulan data sekunder yang dihimpun dari berbagai sumber informasi seperti lain buku, jurnal ilmiah, penelitian yang telah lalu, laporan resmi dari pemerintahan, maupun artikel berita yang sudah dipublikasikan yang memuat topik pembahasan.

### 1.7. Sistematika Pembahasan

- BAB I membahas mengenai **pendahuluan** yang tersusun atas Latar Belakang Permasalahan, Identifikasi Masalah, Tujuan dan Kegunaan Penelitian, Kajian Pustaka, Kerangka Pemikiran, Metode Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data, Sistematika Pembahasan, dan Linimasa
- BAB II membahas mengenai **kondisi dan kebijakan infrastruktur sektor transportasi perkeretaapian di Indonesia pada masa Joko Widodo**. Bagian ini dikaji melalui konsep bantuan luar negeri dan FDI dalam mendeskripsikan latar belakang, urgensi, dan prioritas pembangunan infrastruktur transportasi darat. Dilanjutkan dengan pembangunan transportasi perkeretaapian, skema pembiayaannya, dan prioritas pemerintah Indonesia dalam sektor perkeretaapian. Ditutup dengan

---

<sup>38</sup>Nazir, Moh, and Risman Sismumbang. Metode Penelitian. Bogor: Ghalia Indonesia, 2009. Halaman 52.

permasalahan pembangunan perkeretaapian dan kebijakan pemerintah Indonesia yang terkait di dalamnya.

- BAB III membahas mengenai **politik persaingan asing tiongkok dan jepang dalam pembangunan infrastruktur kereta cepat jakarta – bandung**. Bab ini mendeskripsikan proses persaingan proposal antara Tiongkok dan Jepang dan bagaimana dampak kemenangan Tiongkok dalam tender kereta cepat terhadap hubungan Indonesia dengan Jepang yang diteliti melalui *complex interdependence*.
- BAB IV membahas mengenai **implementasi dalam pembangunan infrastruktur kereta cepat jakarta – bandung**. Bagian ini mendeskripsikan mengenai implementasi dari proyek KCJB serta membahas capaian dan tantangan yang dihadapi dalam proses pembangunannya yang ditutup oleh bagian evaluasi yang menggunakan kerangka *foreign direct investment* dan *sustainable investment*.
- BAB V membahas mengenai **kesimpulan** dari penelitian.