

BAB 4

KESIMPULAN

Secara garis besar, penelitian ini berusaha menjabarkan perbedaan penawaran Jepang dan Tiongkok melalui JICA dan BRI dalam membiayai proyek infrastruktur di Indonesia menggunakan teori infrastruktur dan teori utang luar negeri. Teori infrastruktur secara jelas menjelaskan bahwa pembangunan infrastruktur membawa banyak manfaat bagi masyarakat serta berdampak bagi efisiensi ekonomi, pemerataan, dan lingkungan. Jika infrastruktur di suatu negara tidak memadai atau tidak dapat diandalkan maka dapat melumpuhkan kemampuan negara-negara untuk terlibat dalam perdagangan internasional. Dikarenakan Indonesia merupakan salah satu negara berkembang yang masih kesulitan untuk mencapai produktivitas infrastruktur, negara ini berusaha memaksimalkannya dengan pinjaman utang luar negeri. Menurut teori utang luar negeri, sumber pembiayaan pembangunan cukup krusial bagi negara-negara berkembang. Utang luar negeri dilakukan suatu negara untuk menutupi *saving gaps* karena *domestic saving* tidak mencukupi untuk pembiayaan pembangunan. Utang luar negeri akan menjadi dampak positif bagi perkembangan ekonomi suatu negara jika mencapai satu titik atau batas tertentu dan akan berdampak negatif jika melebihi batas tertentu. Konsep skema pembiayaan infrastruktur juga ikut menjelaskan pembagian pendanaan *public sector financing* dan *private sector financing*.

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, Indonesia menjadi salah satu negara di kawasan Asia Tenggara yang masih kurang dalam pemberdayaan

infrastruktur. Infrastruktur menjadi modal utama serta fondasi yang kuat bagi Indonesia untuk melaju dan bersaing dengan negara-negara lain di masa kini dan mendatang. Namun, Indonesia masih harus berhadapan dengan permasalahan infrastruktur di negaranya seperti pembebasan lahan, perencanaan dan penyiapan proyek, faktor sumber daya manusia, dan yang paling krusial yakni keterbatasan biaya. Meresponi hal tersebut, Jokowi tidak tinggal diam dan berusaha mengejar ketertinggalan infrastruktur. Salah satu cara yang dilakukan pemerintah untuk menutupi kesenjangan biaya yang besar adalah dengan mendorong investasi asing dari Jepang dan Tiongkok.

Tiongkok melalui BRI membangun proyek infrastruktur Kereta Cepat Jakarta-Bandung di Indonesia. Pembiayaan pembangunan kereta cepat ini berasal dari bank milik negara Tiongkok yakni CDB. Pada mulanya proyek ini dijalankan melalui studi kelayakan JICA namun, Tiongkok berhasil menikung dan ditunjuk sebagai negara yang menggarap proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Tiongkok menggarap kerja sama dengan skema *B to B* serta dengan tanpa adanya jaminan dari pemerintah. Sedangkan Jepang melalui JICA berhasil membangun proyek MRT tahap 1 di Indonesia. Berdasarkan skema pembiayaan JICA melalui ODA, proyek MRT Indonesia termasuk ke dalam kerjasama keuangan dan investasi. Pada proyek MRT, pemerintah diberi waktu 30 tahun dengan tenggat waktu 10 tahun, yakni dengan total 40 tahun untuk melunasi pinjaman utang luar negeri. Dengan selesainya pembangunan MRT fase satu, pemerintah Indonesia mempunyai rencana untuk melanjutkan pembangunan MRT fase dua.

Melihat persaingan Jepang-Tiongkok di Indonesia, keduanya pasti

memberikan penawaran yang berbeda pada proyek infrastruktur yang dibangun. Dalam kasus MRT, ODA memberikan pinjaman senilai US\$ 1,2 miliar dengan bunga 0,1% serta total tenggat waktu 40 tahun. Pinjaman ini menggunakan pendekatan PPP dan skema G to G. Sedangkan dalam kasus Kereta Cepat Jakarta-Bandung, proyek ini mendapat pinjaman dana senilai US\$ 4,6 miliar dari CDB dengan bunga 2% per tahun serta total tenggat waktu 50 tahun. Berbeda dengan Jepang, pendanaan yang diberikan Tiongkok tidak memerlukan jaminan pemerintah serta menggunakan skema B to B.

Terlihat bahwa skema pembiayaan yang ditawarkan oleh Jepang dan Tiongkok pada proyek infrastruktur di Indonesia dilakukan atas dasar ketidakmampuan Indonesia untuk mencukupi kebutuh biayanya sendiri. Meskipun terdapat perbedaan dalam skema pembiayaan pembangunan infrastruktur, mulai dari skema G to G (pendekatan PPP) dan B to B, tenggat waktu, hingga besar bunga, namun Indonesia melihat bahwa pinjaman utang yang diberikan masih mampu di untuk dilunasi sesuai tenggat waktu yang diberikan. Perbedaan penawaran ini nyatanya, dilandaskan dari kepentingan nasional Jepang dan Tiongkok. Dalam kasus MRT, pembiayaan yang dilakukan oleh negara (pinjaman ODA) menciptakan peluang bagi perusahaan swasta Jepang untuk mendapatkan keuntungan sebagai kontraktor. Selain itu, pendekatan PPP yang digunakan Jepang cenderung menguntungkan bank dan perusahaan swastanya (dibandingkan dengan Indonesia). Dalam kasus Kereta Cepat Jakarta-Bandung, pembiayaan yang dipimpin oleh negara (pinjaman CDB) menciptakan peluang bagi kontraktor BUMN Tiongkok. Tiongkok tidak hanya menawarkan pembiayaan yang menarik

dan bijaksana, tetapi juga model alternatif untuk kepemilikan dan pembangunan di negara. Maka dari itu, pembiayaan Jepang lebih agresif memobilisasi bantuan pembangunan untuk mengamankan kepentingan nasionalnya.

Jika ditinjau menggunakan teori infrastruktur, Indonesia sedang gencar mengejar ketertinggalannya dalam infrastruktur ekonomi. Hal ini dilakukan karena Indonesia sadar bahwa pembangunan infrastruktur akan berdampak bagi efisiensi ekonomi, pemerataan, dan lingkungan dalam jangka waktu yang panjang. Demi mencapai dampak positif yang diberikan oleh pengembangan infrastruktur, Indonesia melakukan pinjaman utang luar negeri kepada Jepang dan Tiongkok. Pinjaman ini dilakukan karena *domestic saving* Indonesia tidak mampu mencukupi pembiayaan infrastruktur. Hal ini terbukti dengan besarnya kesenjangan biaya dari nominal yang dibutuhkan dengan nominal yang tersedia dalam RPJMN 2015-2019. Jenis utang yang diberikan oleh Jepang dan Tiongkok masuk ke dalam *debt creating flow* karena utang yang diberikan dilakukan secara bilateral. Dilihat dari jangka waktunya, kedua utang yang diberikan masuk ke dalam kategori utang jangka panjang karena waktu jatuh tempo melebihi 15 tahun. Di mana Jepang memakan waktu 40 tahun sedangkan Tiongkok memakan waktu 50 tahun. Laju pertumbuhan utang dari Jepang maupun Tiongkok di Indonesia memang tinggi tetapi, keduanya belum membawa Indonesia menuju pada *debt trap* ataupun *debt overhang*. Jadi, meskipun jumlah nominal utang dan bunga yang diberikan oleh Jepang dan Tiongkok berbeda, dapat dikatakan pemberian utang kedua negara di Indonesia masih dalam batas yang wajar atau dapat memberikan dampak positif pada pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Penelitian ini dilakukan atas dasar keingintahuan penulis terhadap perbedaan pembiayaan Jepang dan Tiongkok pada proyek infrastruktur di Indonesia dengan menggunakan proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung dan MRT. Maka dari itu, penulis ingin memberikan rekomendasi kepada pembaca atau peneliti selanjutnya yang ingin mengkaji penelitian yang serupa. Pertama, dikarenakan rentang waktu penelitian dilakukan hingga tahun 2020, diharapkan penelitian selanjutnya dapat melanjutkan dengan rentang waktu yang lebih baru. Dikarenakan masih banyak proyek infrastruktur yang dibiayai Jepang maupun Tiongkok yang tengah atau akan berjalan di Indonesia seperti Pelabuhan Patimban, Kereta Cepat Jakarta-Surabaya, ataupun MRT fase 2. Kedua, diharapkan peneliti selanjutnya dapat menggunakan teori yang sama dengan sudut pandang filsuf yang berbeda karena masih banyak faktor-faktor lain dari teori infrastruktur dan teori utang luar negeri yang dapat membantu mendalami penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

Denzin, Norman. *Handbook of Qualitative Research*, SAGE Publications, California, 1994

Hirschman, Albert. *The Strategy of Economic Development*, Yale University Press, New Haven 1958

Rostow, W.W. *The Stage of Economic Growth*, Cambridge University Press, USA, 1991

Sachs, Jeffrey D. *Developing Country Debt and Economic Performance*, University of Chicago Press, Chicago, 1989

Samuelson, *Economics*. McGraw-Hill, China, 1998

JURNAL

Anguelov, Dimitar. "Banking 'Development': The Geopolitical-Economy of Infrastructure Financing," *AREA Development and Policy Volume 6* (2020): 271-295, 10.1080/23792949.2020.1799717

Anguelov, Dimitar. "The Geopolitical-economy of Infrastructure Development and Financing: Contesting Developmental Futures in Indonesia," (Los Angeles,

University of California, 2021): 57-85

Dharma, Siwage. "Indonesia's Infrastructure Development Under The Jokowi Administration" *Southeast Asian Affairs* (2016): 145-166, diakses 1 Desember 2021, 10.2307/26466924

He, Alex. "The Belt and Road Initiative: Motivations, Financing, Expansion, and Challenges of Xi's Ever-expanding Strategy," *Journal of Infrastructure* Vol 4 (2020), 139-166, 10.24294/jipd.v4i1.1180

Jiang, Yang. "Competitive Partners in Development Financing: China and Japan Expanding Overseas Infrastructure Investment" *The Pacific Review* (2019), diakses 25 November 2021, 10.1080/09512748.2019.1569117

Khairani, Bannati . "Politik Luar Negeri Indonesia dalam Belt and Road Initiative (BRI) Republik Rakyat Tiongkok," (S.Ip, Universitas Wahid Hasyim, 2019): 302, diakses 21 Januari 2022, <https://www.publikasiilmiah.unwahas.ac.id/index.php/SENASPOLHI/article/viewFile/2982/2902>

Liao, Jessica. *Geoeconomics, easy money, and political opportunism: the Perils under China and Japan's High-Speed Rail Competition*, (USA, Routledge,2020):1-16

Liu, Weidong. "Financing the Belt and Road Initiative," *Eurasian Geography and Economics Volume 61* (2020), 137-145, 10.1080/15387216.2020.1716822

Salim, Wilmar. "Indonesia's Infrastructure Development Under The Jokowi Administration" *Journal of Southeast Asian Economics* 35, no. 3 (2018): 387, diakses 20 Oktober 2021.

See Davidson. *Indonesia's Changing Political Economy*, (Indonesia: Cambridge University Press, 2015), 236, diakses 2 November 2021.

Yudila, Artha "Kerjasama Indonesia Cina dalam Belt and Road Initiative Analisa Peluang dan Ancaman untuk Indonesia," *Journal of Diplomacy and International Studies*, E-ISSN 2656-8713

Zhao, Hong. "China-Japan Compete for Infrastructure Investment in Southeast Asia: Geopolitical Rivalry or Healthy Competition?" *Journal of Contemporary China* (2018): 16, diakses 1 Desember 2021, 10.1080/10670564.2018.1557946

MEDIA MASSA

"Alasan Biaya Kereta Cepat Jakarta-Bandung Membengkak," *CNN Indonesia*, 3 September 2021, diakses 23 Oktober 2021,

<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20210903094325-92-689181/alasan-biaya-kereta-cepat-jakarta-bandung-membengkak>

“Indonesia Farewells SBY and His Years of Wasted Opportunities,” *The Conversation*, 17 Oktober 2014, <https://www.theguardian.com/australia-news/2014/oct/20/joko-widodo-takes-office-in-indonesia>

“Infrastruktur di Indonesia,” *Indonesia Investment*, diakses 2 November 2021, <https://www.indonesia-investments.com/id/bisnis/risiko/infrastruktur/item381?>

“Pekerja Konstruksi Wajib Miliki Sertifikat Kompetensi Kerja,” *Binamarga*, 5 Mei 2019, diakses 2 November 2021, <https://binamarga.pu.go.id/balai-sj/berita-detail/Pekerja-Konstruksi-Wajib-Miliki-Sertifikat-Kompetensi-Kerja>

Choirul, Muhammad. “Jepang Tak Minat, MRT Jakarta Tahap II Digarap China?,” *CNBC Indonesia*, 19 Oktober 2020, diakses 26 Oktober 2021, <https://www.cnbcindonesia.com/news/20201019185619-4-195509/jepang-tak-minat-mrt-jakarta-tahap-ii-digarap-china>

Dwi, Feby. “Konsultan AS: Proyek Kereta Cepat Butuh Dukungan Pemerintah,” *DetikFinance*, 4 Desember 2015, <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3088042/konsultan-as-proyek-kereta-cepat-butuh-dukungan->

pemerintah

Gumelar, Galih. “MRT ‘Mimpi’ Jakarta Sejak 1985 yang Akhirnya Terwujud,” *CNN Indonesia*, 12 Maret 2019, diakses 26 Oktober 2021, <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20190311200105-92-376315/mrt-mimpi-jakarta-sejak-1985-yang-akhirnya-terwujud>

Kuo, Mercy. “China’s BRI Lending: \$385 Billion in Hidden Debts,” *The Diplomat*, diakses 21 Januari 2022, <https://thediplomat.com/2021/11/chinas-bri-lending-385-billion-in-hidden-debts/>

Lai, Hongyi. “Indonesia: Belt and Road Initiative and Relations with China,” *The Asia Dialogue*, diakses 21 Januari 2022, <https://theasiadialogue.com/2019/10/04/belt-and-road-initiative-in-indonesia-and-relations-with-china/>

Primadhyta, Safyra. “Kereta Cepat Jakarta-Bandung Diguyur PMN Rp 3,4 Triliun dan Pinjaman China,” *CNN Indonesia*, 1 November 2021, diakses 1 November 2021, <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20211101194143-92-715202/kereta-cepat-jakarta-bandung-diguyur-pmn-rp34-t-dan-pinjaman-china>

Rina, Ratu. "Biaya MRT Jakarta Fase II Rp 22,5 T? Ini Penjelasan JICA," *CNBC Indonesia*, 4 April 2019, diakses 26 Oktober 2021, <https://www.cnbcindonesia.com/news/20190404142424-4-64639/biaya-mrt-jakarta-fase-ii-rp-225-t-ini-penjelasan-jica>

Rina, Ratu. "Kenapa Biaya Pembangunan MRT Fase II Lebih Mahal?" *CNBC Indonesia*, 4 April 2019, diakses 26 Oktober 2021, <https://www.cnbcindonesia.com/news/20190404144518-4-64649/kenapa-biaya-pembangunan-mrt-fase-ii-lebih-mahal>

Sugianto, Danang. "Sejarah Kereta Cepat JKT-BDG: Digagas Jepang, Digarap China," *Finance Detik*, 26 Februari 2018, diakses 23 Oktober 2021, <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-3886103/sejarah-kereta-cepat-jkt-bdg-digagas-jepang-digarap-china>

Sunardi, Lili. "Kereta Super Cepat Jakarta-Bandung: Pemerintah Tunjuk Boston Consulting Group Sebagai Konsultan," *Ekonomi Bisnis*, 19 Agustus 2015, diakses 23 Oktober 2021, <https://ekonomi.bisnis.com/read/20150819/98/463634/kereta-super-cepat-jakarta-bandung-pemerintah-tunjuk-boston-consulting-group-sebagai-konsultan>

Triyono, Agus. "Butuh Lahan 135,222 ha untuk Bangun Infrastruktur," *Nasional*

Kontan, 27 Januari 2015, diakses 2 November 2021,
<https://nasional.kontan.co.id/news/butuh-lahan-135222-ha-untuk-bangun-infrastruktur>

WEBSITE

“Act on General Rules for Incorporated Administrative Agencies,” *Statistic Bureau of Japan*, diakses 26 Oktober 2021,
http://www.japaneselawtranslation.go.jp/law/detail_main?re=&vm=02&id=2754

“Annual Report 2018,” *JICA*, diakses 27 Oktober 2021,
https://www.jica.go.jp/english/publications/reports/annual/2018/c8h0vm000dxws0g-att/2018_36.pdf

“Annual Report 2020,” *JICA*, diakses 27 Oktober 2021,
https://www.jica.go.jp/english/publications/reports/annual/2020/c8h0vm000fc7q2b-att/2020_profile.pdf

“Fase 2”, *Jakarta MRT*, diakses 26 Oktober 2021,
<https://jakartamrt.co.id/id/proyek/fase-2>

“Financing Mechanism for Transport Infrastructure Development,” *UNESCAP*,
diakses 23 Januari 2022,

<https://www.unescap.org/sites/default/files/Ch%202%20Financing%20mechanisms%20for%20transport%20infrastructure%20development.pdf>

“Green Sukuk untuk Pembangunan Infrastruktur Pertanian,” *Direktorat Jenderal Pengelolaan Pembiayaan dan Risiko Kementerian Keuangan*, diakses 1 Desember 2021, <https://www.djppr.kemenkeu.go.id/page/load/1706>

“History of JICA,” JICA, diakses 26 Oktober 2021, https://www.jica.go.jp/english/publications/reports/annual/2018/c8h0vm00dxws0g-att/2018_36.pdf

“*Indonesia: Avoiding the Trap*,” World Bank, (Jakarta: World Bank, 2014), diakses 2 November 2021.

“Jadikan Indonesia Mandiri, Berkepribadian, dan Berdaulat,” *Kementerian Informasi dan Informatika*, diakses 3 November 2021, <https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/5629/NAWACITA%3A+9+Program+Perubahan+Untuk+Indonesia/0/infografis>

“Japan’s ODA and JICA,” JICA, diakses 26 Oktober 2021, https://www.jica.go.jp/english/publications/reports/annual/2020/c8h0vm00fc7q2b-att/2020_01.pdf

“Kereta Api Cepat Mendorong Pertumbuhan Ekonomi,” *Bappenas*, 15 Februari 2016, diakses 23 Oktober 2021, <https://www.bappenas.go.id/id/berita-dan-siaran-pers/kereta-api-cepat-mendorong-pertumbuhan-ekonomi/>

“Laporan Akhir,” *PUPR*, diakses 3 November 2021, <https://simantu.pu.go.id/personal/img-post/autocover/b071ef3b6397cc9f11c411b5975873b4.pdf>

“Laporan KPPIP,” *KPPIP*, diakses 3 November 2021, https://kppip.go.id › laporan_semester_kppip

“Official Development Assistance,” OECD, diakses 26 Oktober 2021, <https://www.oecd.org/dac/financing-sustainable-development/development-finance-standards/official-development-assistance.htm>

“Organization,” *JICA*, diakses 26 Oktober 2021, <https://www.jica.go.jp/english/about/organization/index.html>

“Pembangunan Indonesia dan Kerjasama Jepang Membangun Masa Depan Berdasarkan Kepercayaan,” *JICA*, diakses 21 Januari 2022, https://www.jica.go.jp/publication/pamph/region/ku57pq00002izqzn-att/indonesia_development_ind.pdf

“Pemerintah Siapkan Anggaran Infrastruktur Rp 417,8 Triliun untuk Tahun 2021,”

Kementerian Keuangan, 17 November 2020, diakses 3 November 2021,

<https://www.kemenkeu.go.id/publikasi/berita/pemerintah-siapkan-anggaran-infrastruktur-rp417-8-triliun-untuk-tahun-2021/>

“Presiden Jokowi Ungkap Pentingnya Pembangunan Infrastruktur bagi Indonesia,”

Kementerian Sekretariat Negara Republik Indonesia, diakses 2 November 2021,

https://www.setneg.go.id/baca/index/presiden_jokowi_ungkap_pentingnya_pembangunan_infrastruktur_bagi_indonesia

“Presiden Jokowi Ungkap Pentingnya Pembangunan Infrastruktur bagi Indonesia,”

Presiden RI, diakses 2 November 2021,

<https://www.presidentri.go.id/siaran-pers/presiden-jokowi-ungkap-pentingnya-pembangunan-infrastruktur-bagi-indonesia/>

“Presiden: Lewat Infrastruktur Kita Bangun Peradaban dan Keunggulan Bangsa,”

Kementerian Komunikasi dan Informatika, diakses 2 November 2021,

<https://kominfo.go.id/content/detail/33469/presiden-lewat-infrastruktur-kita-bangun-peradaban-dan-keunggulan-bangsa/0/berita>

“Program Kemitraan JICA” *JICA*, diakses 26 Oktober 2021,

<https://www.jica.go.jp/indonesia/indonesian/activities/activity03.html>

“Publikasi Berita Tekankan Pentingnya Pembangunan Infrastruktur,” Kementerian Keuangan, diakses 2 November 2021, <https://www.kemenkeu.go.id/publikasi/berita/menkeu-tekanan-pentingnya-pembangunan-infrastruktur/>

“Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN),” Bappenas, diakses 1 Desember 2021, <https://berkas.dpr.go.id/puskajianggaran/kamus/file/kamus-117.pdf>

“Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019,” *Presiden Republik Indonesia*, diakses 3 November 2021, <https://peraturan.bpk.go.id>

“Sejarah,” Jakarta MRT, diakses 26 Oktober 2021, <https://jakartamrt.co.id/id/sejarah>

“Sejarah Kerjasama Pembangunan Indonesia dan JICA,” JICA, diakses 21 Januari 2022, https://www.jica.go.jp/english/publications/brochures/pdf/indonesia_all_IN.pdf

“Tentang KPPIP,” *KPPIP*, diakses 3 November 2021, <https://kppip.go.id/tentang-kppip/>

“The Global Competitiveness Report 2020,” *We Forum*, diakses 2 November 2021,
<https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2020>

“Understanding Infrastructure Opportunities in ASEAN,” PWC, *Infrastructure Series Report 1: 6*

“Unggul di ASEAN, Indonesia Fokus Tingkatkan Nilai Tambah Manufaktur,”
Kementerian *Perindustrian Republik Indonesia*, (Jakarta, Kementerian
Perindustrian Republik, 2021) diakses 1 Desember 2021,
<https://kemenperin.go.id/artikel/22780>

Cahyono, Eddy. “Tol Laut Solusi Kesejahteraan Rakyat,” *Sekretariat Kabinet Republik Indonesia*, 25 Mei 2018, diakses 3 November 2021,
<https://setkab.go.id/tol-laut-solusi-kesejahteraan-rakyat/>

Utomo, Wahyu. “Tantangan Pembangunan Infrastruktur di Indonesia,” *KPPIP*, 6
November 2017, diakses 2 November 2021,
<https://kppip.go.id/opini/tantangan-pembangunan-infrastruktur-indonesia/>

